

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 — 7^e SEANCE

Séance du Mardi 25 Janvier 1955.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 150).
2. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 150).
3. — Dépôt de rapports (p. 150).
4. — Dépôt de projets de loi (p. 150).
M. Pierre Mendès-France, président du conseil.
5. — Retrait de propositions de loi (p. 151).
6. — Questions orales (p. 151).
Défense nationale:
Questions de M. Edmond Michelet. — MM. Jacques Chevallier, ministre de la défense nationale; Michel Debré.
Industrie et commerce:
Question de M. Armengaud. — MM. Henri Ulver, ministre de l'industrie et du commerce; Armengaud.
Affaires étrangères:
Question de M. Michel Debré. — MM. le ministre de l'industrie, Michel Debré.
Question de M. Michel Debré. — Ajournement.
7. — Régime électoral des chambres de commerce d'Algérie. — Adoption d'un projet de loi (p. 153).
Discussion générale: Mme Marcelle Devaud, rapporteur de la commission de l'intérieur.
Passage à la discussion des articles.
Adoption des articles 1^{er} et 4 à 17 et de l'ensemble du projet de loi

8. — Dépenses des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1955. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 153).

Art. 1^{er} (suite):

MM. Jacques Debû-Bridel, Léo Hamon, Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Georges Laffargue, Henri Barré, Edgard Pisani, Auberger, Boisrond, Lachèvre, Paul Robert, Namy, Alfred Paget, Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Pic.

Amendement de M. Yves Jaouen. — MM. Yves Jaouen, le ministre, Auberger. — Retrait.

Amendement de M. Martial Brousse. — MM. Martial Brousse, le ministre. — Retrait.

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

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

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

MM. Yves Jaouen, Vanrullen, le ministre, Coudé du Foresto, Boudinot, Le Basser, Symphor, Denvers.

Amendement de M. Yves Jaouen. — MM. Yves Jaouen, Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances; le ministre, Dulin, Primet. — Retrait.

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

M. Charles Morel.

Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, Henri Maupou, le rapporteur, Denvers, le ministre. — Retrait.

MM. Jean Bertaud, le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre, Bouquerel, Denvers, Dutoit, Coudé du Foresto, Jean Bertaud, Charles Morel.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le rapporteur, le rapporteur pour avis. — Adoption.

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

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

Suspension et reprise de la séance: MM. Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; le ministre.

Présidence de M. Abel-Durand.

9. — Transmission de projets de loi (p. 176).

10. — Dépôt d'une proposition de résolution (p. 176).

11. — Dépenses des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1955. — Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi (p. 177).

Art. 1^{er} (suite):

Amendement de M. Léon David. — MM. Dutoit, Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances; Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Retrait

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

MM. Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Jean Bertaud, François Ruin, Brizard, Charles Morel, le ministre, Léo Hamon.

Amendement de M. Henri Barré. — MM. Henri Barré, Dutoit, le rapporteur, le rapporteur pour avis, le ministre. — Retrait.

MM. Pinton, Léo Hamon, Charles Morel, Symphor, le ministre.

Adoption de l'article modifié.

Art. 1^{er} bis:

Amendement de M. Chazette. — MM. Chazette, le ministre, le rapporteur. — Question préalable.

Irrecevabilité de l'article.

Art. 2:

MM. Denvers, Jacques Gadoin, Dulin, Louis André, Charles Morel, le ministre, le rapporteur pour avis, Vanrullen, Denvers, le rapporteur.

Amendement de M. Auberger. — MM. Auberger, le rapporteur, le ministre, Jean Bertaud, Edgard Pisani. — Adoption.

M. Denvers.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4 à 6: adoption.

Art. 7:

Amendement de M. Pic. — MM. Denvers, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 8: adoption.

Art. 9:

M. Jacques Gadoin.

Amendement de M. Denvers. — MM. Denvers, le rapporteur, le ministre, Edgard Pisani. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 10:

Amendement de M. Michel Debré. — MM. Jean Bertaud, le rapporteur pour avis, le ministre, Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. — Adoption.

Suppression de l'article.

Seconde délibération sur l'article 1^{er}: MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre, de Menditte.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

12. — Dessaisissement d'une commission (p. 193).

13. — Règlement de l'ordre du jour (p. 193).

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures quinze minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 21 janvier a été affiché et distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, portant application à l'Algérie de la loi n° 47-1631 du 30 août 1947 instituant un allocation d'attente en faveur des sinistrés par faits de guerre et des lois n° 49-538 du 20 avril 1949 et n° 50-1034 du 22 août 1950 complétant et modifiant l'article 6 de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 15, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de Mme Devaud un rapport, fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au régime électoral des chambres de commerce d'Algérie (n° 606, année 1954).

Le rapport est imprimé sous le n° 13 et en distribution.

J'ai reçu de M. Saller un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses civiles du ministère de la France d'outre-mer pour l'exercice 1955 (n° 740, année 1954).

Le rapport sera imprimé sous le n° 14 et distribué.

— 4 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. La parole est à M. le président du conseil des ministres pour le dépôt de projets de loi.

M. Pierre Mendès-France, président du conseil. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil de la République un projet de loi modifiant l'article 475 du code pénal.

M. le président. Le projet de loi sera imprimé sous le n° 16, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

M. le président du conseil. J'ai l'honneur, également, de déposer sur le bureau du Conseil de la République un projet de loi complétant l'article 483 du code pénal en vue de réprimer certains abus commis en matière d'affichage.

M. le président. Le projet de loi sera imprimé sous le n° 17, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

— 5 —

RETRAIT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle MM. Armengaud et Pezet déclarent retirer :

1° La proposition de loi tendant à modifier et à compléter l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires relatives aux conditions d'entrée, de circulation, de séjour et de travail des étrangers en France (n° 77, année 1953) ;

2° La proposition de loi tendant à la modification des articles 20, 24 et 78 de la loi n° 48-1360 du 1^{er} septembre 1948 sur les loyers (n° 640, année 1953),

qui avaient été déposées au cours des séances des 2 février et 15 décembre 1953 et transmises à l'Assemblée nationale.

Conformément à l'article 21 du règlement, acte est donné de ces retraits qui seront notifiés à M. le président de l'Assemblée nationale.

— 6 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales.

APPLICATION DE LA LOI D'AMNISTIE AUX PERSONNELS MILITAIRES

M. le président. M. Michelet attire l'attention de M. le ministre de la défense nationale et des forces armées sur le retard apporté à la parution de la circulaire d'application de la loi d'amnistie du 6 août 1953 en ce qui concerne les personnels militaires ; lui signale la situation d'un certain nombre d'officiers qui attendent ainsi depuis un an l'application d'une mesure adoptée par le Parlement et s'étonnent — légitimement semble-t-il — du retard apporté à la voir mise en œuvre ; et lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet (n° 557).

La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. Jacques Chevallier, ministre de la défense nationale. La circulaire interministérielle prise pour l'application de la loi d'amnistie du 6 août 1953 a été publiée au *Journal officiel* du 16 juin 1954. Dès que les dispositions de ce texte, qui posent les directives générales valables pour tous les agents des services publics, ont été connues, l'instruction relative à l'application de la loi d'amnistie du 6 août 1953 aux personnels militaires des armées de terre, de mer et de l'air a été mise à l'étude. Elle a été publiée le 22 décembre 1954. Rien ne s'oppose donc plus à ce que les personnels visés par la loi d'amnistie bénéficient des dispositions prévues en leur faveur.

Les services qualifiés procèdent actuellement à l'examen des demandes présentées au titre des forces armées et les décisions individuelles attendues par les intéressés doivent intervenir prochainement.

M. Michel Debré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Debré, remplaçant M. Michelet.

M. Michel Debré. En l'absence de M. Michelet, je prends acte des déclarations de M. le ministre de la défense nationale.

AVANTAGES ACCORDÉS AUX DÉPORTÉS ET RÉSISTANTS ACTIFS

M. le président. M. Michelet attire l'attention de M. le ministre de la défense nationale et des forces armées sur le retard inconcevable apporté à l'application des dispositions de la loi n° 50-729 du 24 juin 1950 et celles de la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951, accordant aux déportés et résistants actifs des majorations et bonifications en matière d'avancement ;

Lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les bénéficiaires de ces dispositions législatives voient enfin mise en application la volonté du législateur (n° 562).

La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. Jacques Chevallier, ministre de la défense nationale. Le décret pris pour l'application des lois 50-729 et 51-1124 a été publié au *Journal officiel* du 6 juin 1953. Depuis cette date, les opérations prévues par les textes accordant aux personnels de l'Etat des majorations d'ancienneté pour faits de résistance se déroulent dans les conditions fixées.

En ce qui concerne les départements militaires, 5.841 demandes ont été formulées, savoir : défense nationale et services communs, 1.377 ; armée de terre, 3.179 ; armée de mer, 530 ; armée de l'air, 755. Les dossiers des intéressés sont soumis, pour détermination de leurs droits au regard de la loi, à la commission centrale qui siège au ministère des anciens combattants et victimes de la guerre.

Toutefois, de nouveaux délais ont été accordés, en particulier pour tenir compte de la situation des personnels rapatriés d'Indochine et les intéressés ont jusqu'au 1^{er} juillet 1955 pour présenter leur demande de validation de services.

Les dossiers une fois étudiés par la commission centrale sont transmis aux commissions consultatives qui sont chargées de fournir un avis sur l'étendue de la bonification qu'il convient d'accorder dans chaque cas. C'est au vu de ces avis que les ministres et secrétaires d'Etat intéressés sont appelés à prendre une décision. Aucune décision ne peut intervenir préalablement et l'examen des dossiers par ces commissions consultatives se poursuit actuellement avec toute la célérité possible.

M. Michel Debré. Je demande la parole.

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

M. Michel Debré. Au nom de M. Michelet, une seconde fois, je prends acte des déclarations de M. le ministre.

SITUATION DU MARCHÉ DES MACHINES-OUTILS

M. le président. M. Armengaud expose à M. le ministre de l'industrie et du commerce :

1° Qu'il y a trois ans a été pour la première fois organisé une exposition européenne des constructeurs de machines-outils ;

2° Que, contrairement à toute logique, les firmes américaines de machines-outils important en France ce type de matériel ont obtenu l'autorisation d'y participer ;

3° Que, malgré cette autorisation illogique, l'organisation de la foire américaine de machines-outils qui doit s'ouvrir à Chicago très prochainement, a refusé la participation des fabricants de machines-outils étrangères, et françaises en particulier, et ce malgré l'intervention de la société américaine Gleason qui a toujours été partisan d'une coopération technique et commerciale la plus étendue dans ce domaine ;

Et lui demande :

a) Quelles mesures il entend prendre à l'égard du gouvernement américain pour remédier à cette situation préjudiciable à l'intérêt de l'industrie française ;

b) S'il entend faire ressortir au gouvernement américain l'illogisme de sa politique, incitant les pays d'Europe à pratiquer une plus large libéralisation des échanges et à accumuler les obstacles aux importations étrangères dès qu'elles peuvent constituer une concurrence importante ;

c) S'il n'estime pas opportun d'interdire, pendant une période donnée, toute délivrance de licence d'importation à des constructeurs américains de machines-outils ou à leurs filiales européennes ou aux importateurs (n° 566).

La parole est à M. Henri Ulver, ministre de l'industrie et du commerce.

M. Henri Ulver, ministre de l'industrie et du commerce. 1° Je rappelle que l'exposition européenne de la machine-outil est organisée sous l'égide du comité européen de coopération des industries de la machine-outil qui fut créé en 1950 avec la participation de la plupart des pays européens auxquels se joignirent en 1952 la Grande-Bretagne et la Suisse.

Cet organisme européen avait voulu permettre à tous de prendre conscience de l'importance mondiale de cette industrie et faciliter les échanges techniques indispensables à la progression de la machine-outil par une coopération plus étroite entre les pays.

C'est ainsi qu'en 1951 fut organisée, à Paris, la première exposition européenne de la machine-outil, qui fut suivie les années suivantes par celles de Hanovre de Bruxelles et de Milan en 1954. Ces manifestations, qui remplacent la plupart des expositions nationales des divers pays participants, présentent un intérêt indiscutable en rassemblant dans une même exposition spécialisée les machines les plus variées. Elles connaissent d'ailleurs un grand succès, étant visitées par les utilisateurs du monde entier qui viennent s'y informer des derniers perfectionnements techniques et y opérer le choix des machines nécessaires à leur équipement.

Dès la première exposition européenne de Paris le comité européen de coopération des industries de la machine-outil avait estimé que cette manifestation ne pouvait se limiter aux seules techniques européennes. Il décida ainsi d'y accueillir les productions d'autres pays, en particulier des Etats-Unis d'Amérique. La participation de ce pays, très limitée lors de l'exposition de Paris, s'est depuis lors régulièrement accrue ;

2° Bien que l'exposition de Chicago soit une manifestation nationale organisée par les constructeurs américains, on ne peut que déplorer le refus opposé par les organisateurs de cette manifestation à la participation de machines-outils étrangers, en particulier des Français.

Il semble toutefois qu'il s'agisse d'une initiative privée des constructeurs américains et, sur le plan général, le comité européen de coopération de la machine-outil apparaît seul qualifié pour se prononcer sur l'opportunité des mesures susceptibles d'amener les industriels américains à prendre une attitude plus conforme à celle des constructeurs européens ;

3° Le conseiller commercial de l'ambassade de France à Washington est intervenu auprès de l'association américaine des constructeurs de machines-outils afin d'obtenir l'autorisation sollicitée.

Dans sa réponse, cette association a indiqué qu'il n'existe pas actuellement aux Etats-Unis de local assez vaste permettant de prévoir une participation internationale à la manifestation qu'elle organise. Les exposants nationaux auraient déjà des difficultés à y trouver de la place. Elle rappelle, à ce sujet, que l'immeuble qu'elle avait utilisé, en partie, lors de l'exposition de 1947, et qui était la propriété du gouvernement américain, est maintenant entièrement occupé par une usine de moteurs d'avions de la société Ford.

Elle regrette vivement, pour cette raison, de ne pas pouvoir inviter dans des conditions satisfaisantes les constructeurs anglais, belges, français, allemands, suisses et italiens à exposer leurs machines à Chicago. Elle ajoute que les industriels européens peuvent avoir d'autres occasions de montrer leur matériel au public américain, à des expositions sans doute moins importantes, mais aussi visitées, telle que l'exposition de l'« *American Society for Metal Show* ».

La réponse de cette association privée américaine témoigne sans doute de tendances protectionnistes, mais il peut paraître difficile, en raison de la nature des arguments invoqués, d'insister auprès d'elle ou d'intervenir officiellement auprès des autorités américaines ;

4° L'éventualité d'une interdiction pendant une période donnée de la délivrance de licences d'importation à des constructeurs américains de machines-outils ou à leurs filiales européennes ne semble pas pouvoir être envisagée en contrepartie de l'attitude d'ordre strictement privé des constructeurs américains et serait, d'autre part, inopportune, l'importation de machines-outils des Etats-Unis étant nécessaire à l'industrie française.

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

M. Armengaud. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse encore qu'elle ne me satisfasse que très modérément, vous vous doutez sans doute pourquoi. Il est normal que des constructeurs européens de machines-outils essayent, en commun, de montrer que la technique européenne dans ce domaine a fait quelques progrès depuis quinze ans. Mais il est pour le moins paradoxal qu'aux expositions européennes, et notamment à celle de Milan que j'ai visitée au mois de septembre dernier, figurent parmi les producteurs européens de machines-outils les principales firmes des Etats-Unis, dont certaines ont d'ailleurs des filiales en Angleterre ou des licenciés en France, par exemple *Milwaukee* ou la *Cincinnati Grinding and Milling*. Ce serait bien la première fois que des constructeurs américains se considèrent comme partie de la communauté européenne. Cela voudrait-il dire que les divers pays d'Europe devenaient les 48°, 49° et 50° Etats, etc., de la communauté atlantique ? Si cela était, il serait normal que réciproquement les constructeurs européens puissent exposer librement, comme les constructeurs américains, leur production aux Etats-Unis.

Malheureusement, il se trouve qu'en raison des succès importants remportés par quelques firmes, aussi bien françaises que suisses, anglaises ou allemandes aux Etats-Unis, ce pays, sous le prétexte fallacieux de manque de place, nous ferme le droit d'exposer nos machines. Il y a quelques années, au moment de la hausse de la demande due à la guerre de Corée, les machines européennes entraient largement aux Etats-Unis. Maintenant que la technique européenne s'est perfectionnée,

tout d'un coup, et malgré les recommandations de la commission Randall demandant qu'on ouvre les frontières et qu'on pratique une politique moins restrictive, le protectionnisme renaît aux Etats-Unis au nom de la liberté d'entreprise. Et ainsi, sous prétexte qu'il n'y a pas de place dans les locaux existants, l'on vient nous dire : Nous, nous exposons en Europe comme Européens, alors que nous sommes Américains ; mais vous, Européens, vous n'exposerez pas aux Etats-Unis.

Je me demande dans quelle mesure le Gouvernement peut considérer cette situation comme satisfaisante, surtout lorsqu'on prétend *urbi et orbi* qu'on fait partie de l'union Atlantique. Si cette union Atlantique doit être à sens unique, c'est regrettable, mais qu'on nous le dise ; ce serait peut-être là une nouvelle manifestation d'une politique — comment dirai-je ? — d'asservissement technique qui ne me paraît pas, en ce qui me concerne, souhaitable.

Je regrette donc, monsieur le ministre, que le Gouvernement, qui nous avait déclaré, lorsque M. le président du conseil l'a formé, que le moment était venu de montrer même à nos amis Américains que nous étions capables d'avoir dans l'honneur la volonté de nous libérer de l'aide qui nous était consentie, n'ait pas dit ceci : Du moment que nous sommes associés, vous et nous, pour le meilleur et pour le pire, la compétition technique doit se faire dans les deux sens, à peine de violer l'esprit même de la coopération.

Je conclus de vos déclarations, monsieur le ministre, que le Gouvernement ne veut pas prendre position à cet égard en se réfugiant derrière cette subtilité juridique qui consiste à dire : Après tout, il s'agit d'industries privées, on n'y peut rien. Lorsqu'on sait que l'industrie américaine, notamment de la machine-outil, est presque entièrement entre les mains du Gouvernement, ne serait-ce que par la fiscalité ou le crédit, il me paraît paradoxal que nous ne puissions pas dire clairement à nos amis Américains que leur politique est aussi absurde qu'inamicale.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'être plus ferme à l'avenir, non pas vous-même, mais le Gouvernement, afin que l'échange des techniques et des capitaux, dont on parle sans cesse, ne soit pas simplement un article du code des relations mondaines ou des bonnes manières internationales, mais se concrétise dans la réalité. (*Applaudissements.*)

ACCORD SUR LA LIBRE CIRCULATION DES TRAVAILLEURS DANS LES INDUSTRIES DU CHARBON ET DE L'ACIER

M. le président. M. Michel Debré demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il a l'intention de soumettre à la ratification du Parlement l'accord sur la libre circulation des travailleurs, préparé par la haute autorité du charbon et de l'acier (n° 575).

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. Henri Uiver, ministre de l'industrie et du commerce. La question posée par M. Michel Debré trouve son origine dans les dispositions de l'article 69 du traité du 18 avril 1951. Conformément à ces dispositions, la Haute Autorité a établi un projet d'accord qui a été soumis au début de 1954 à une conférence intergouvernementale qui a siégé près de deux semaines.

Le projet, sensiblement modifié par cette conférence, a été ensuite examiné à plusieurs reprises par le conseil spécial des ministres de la communauté. Il a été transformé en une décision adoptée définitivement par les représentants des gouvernements des Etats membres réunis en conseil le 8 décembre 1954. Cette décision doit entrer en vigueur dès que chacun des Gouvernements aura notifié au secrétariat du conseil que celle-ci est applicable selon son droit interne.

En fait, la décision se contente de prévoir des modalités pratiques pour mettre en œuvre les dispositions de l'article 69 du traité. Elle définit les spécialités et les conditions de qualification requises pour bénéficier d'une carte de travail permettant aux travailleurs de répondre à une offre d'emploi formulée par une industrie de la communauté. Elle prévoit un échange d'informations entre services nationaux de l'emploi pour mettre en contact les offres et les demandes d'emploi. Elle prévoit enfin certaines mesures de sauvegarde pour que la libre circulation des travailleurs du charbon et de l'acier n'ait pas pour effet de permettre à un travailleur quelconque de se déplacer vers un autre pays pour obtenir un emploi quelconque, en ayant séjourné quelque temps dans une industrie sidérurgique ou charbonnière.

La décision ainsi résumée ne comporte donc aucune nouvelle obligation par rapport à celles qui résultent du traité. Elle n'est

d'ailleurs contraire à aucune disposition législative française. C'est dans ces conditions que le comité interministériel du 26 octobre 1954 a estimé qu'il était inutile d'entamer une procédure de ratification parlementaire.

Le texte de la décision sera d'ailleurs prochainement publié au *Journal officiel* de la République française.

Enfin, dans l'élaboration de cette décision, le Gouvernement a particulièrement tenu à sauvegarder les droits de tous ceux qui possèdent la nationalité française, sans distinction des lieux de naissance ou de résidence.

M. Michel Debré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Michel Debré pour répondre à M. le ministre.

M. Michel Debré. Monsieur le ministre, je ne suis pas du tout convaincu par la réponse que vous venez de lire, et suis même fort inquiet de l'état d'esprit qu'elle manifeste.

L'article 69 du traité sur la communauté européenne du charbon et de l'acier déclare que les Etats membres de la communauté s'engagent à écarter toute restriction à l'emploi, fondée sur la nationalité, dans les industries du charbon et de l'acier, des travailleurs de qualification confirmée appartenant à un des Etats membres.

Cet article qui pose ainsi une excellente règle de principe a-t-il conduit à modifier les règles de compétence ? Je ne le crois pas. S'il n'y avait pas eu ce traité, à n'en pas douter, l'accord dont vous venez de parler aurait dû être présenté au Parlement français pour ratification et l'on ne peut pas affirmer que les dispositions du traité, notamment cet article 69, aient automatiquement modifié les règles constitutionnelles en vigueur. Aucun pouvoir spécial n'a été transféré à la Haute Autorité et c'est le conseil des ministres qui, d'un commun accord, semble-t-il, a été considéré comme qualifié pour appliquer cet article 69.

Il n'est dit nulle part que les ministres siégeant à Luxembourg ont plus de pouvoirs que lorsqu'ils siègent dans leurs capitales respectives.

Or, il s'agit d'un texte important, sans doute réduit quant au nombre des travailleurs visés par le traité, mais qui pose une question de principe extrêmement grave en ce qui concerne les pouvoirs de l'autorité supranationale de statuer, indépendamment de tout Parlement, sur le droit des personnes.

Dans ces conditions, je considère que, constitutionnellement, cet acte devait être soumis, et doit encore être soumis, au Parlement français.

Vous dirai-je, monsieur le ministre, que les dernières phrases de votre réponse justifient abondamment ma thèse ? Un doute s'est élevé, tant à Luxembourg qu'à Paris, sur le caractère constitutionnel de ce texte.

A-t-on consulté, comme cela serait normal, le conseil d'Etat, seul organe compétent pour donner au Gouvernement un avis sur le caractère constitutionnel de cet arrêté ? En aucune façon. On a, comme nous l'avons vu déjà à différentes reprises, consulté un comité ministériel incompétent de par sa constitution, incompétent de par ses attributions, lequel a estimé que, du point de vue constitutionnel, cet arrêté peut être ratifié indépendamment des parlements.

Or, je mets en fait que si vraiment la question avait été logiquement posée, elle eût dû l'être, non pas à ce comité incompétent pour en connaître, mais au conseil d'Etat.

Je me permets donc, monsieur le ministre, puisque cet arrêté n'est pas encore paru, de rappeler au Gouvernement qu'il existe des administrations chargées de veiller à l'exécution de certaines décisions et qui ont des attributions précises. Le conseil d'Etat est l'une d'elles. Il existe un problème constitutionnel qui n'est peut-être pas très grave en ce qui concerne l'arrêté dont il s'agit, mais qui est très grave au fond, car il n'est pas dit dans le traité que le droit des personnes ressortit à la compétence de la Haute autorité ou du conseil des ministres.

Pour éviter ce précédent, il faut consulter l'Assemblée qui a compétence auprès du Gouvernement pour donner une consultation juridique.

Si cela n'était pas fait, j'aurais le regret de déposer une proposition de loi pour demander la non-exécution d'un arrêté qui, encore une fois, ne me paraît pas pouvoir être promulgué indépendamment d'une loi autorisant sa ratification.

AJOURNEMENT D'UNE QUESTION ORALE

M. le président. M. Michel Debré demande à M. le ministre des affaires étrangères pour quelle raison, ni à l'Organisation des Nations-Unies, ni à l'Organisation pour le développement de la culture, ni à l'Organisation du traité de l'Atlantique-Nord, ne sont respectées les dispositions qui font du français, au même titre que l'anglais, une langue officielle ; et s'il n'estime pas que des instructions doivent être données à tous les diplomates français, ainsi qu'aux fonctionnaires français détachés auprès des organisations internationales, pour faire respecter les droits de la langue française et veiller à ce que les fâcheux abus qui se sont introduits depuis quelques années à la faveur de nos faiblesses cessent sans tarder (n° 576).

M. Michel Debré. Je demande la parole.

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

M. Michel Debré. M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères n'étant pas présent, je demande que cette question soit renvoyée à la semaine prochaine, en souhaitant que M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères puisse y répondre en personne.

M. le président. Cette question est donc renvoyée à huitaine, conformément au règlement.

— 7 —

REGIME ELECTORAL DES CHAMBRES DE COMMERCE D'ALGERIE

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au régime électoral des chambres de commerce d'Algérie (n°s 606, année 1954, et 13, année 1955).

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

Mme Marcelle Devaud, rapporteur de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). Mes chers collègues, le projet qui vous est soumis aujourd'hui a été voté sans débat à l'Assemblée nationale et je n'aurais pas moi-même pris la parole devant vous si un problème nouveau n'avait été posé devant votre commission.

Cette difficulté, je pense, a été résolue à la satisfaction de tous, puisqu'en définitive la commission de l'intérieur a voté ce projet à l'unanimité.

Mais afin qu'il ne subsiste aucun malentendu et que tout malaise puisse être dissipé définitivement, j'ai préféré vous donner quelques rapides explications.

Je ne reviendrai pas sur le fond du débat. Mon rapport vous a été distribué.

Ce projet vise à ajuster le régime électoral consulaire, encore réglementé par le décret du 12 septembre 1935, à l'évolution générale des trois départements algériens : déposé par le gouvernement en 1951, il appelle maintenant un vote urgent afin qu'il puisse être procédé bientôt à une nouvelle consultation, la dernière remontant à 1938.

Le texte, donc, qui vous est proposé, prévoit que les chambres de commerce seront élues par un collège électoral unique composé de commerçants et commerçantes domiciliés, depuis cinq ans, dans le ressort de la chambre de commerce, exerçant leur activité depuis dix ans sans discontinuer et étant assujettis depuis la même date aux bénéfices industriels et commerciaux.

De plus, comme dans la métropole, les collèges électoraux et les sièges des chambres de commerce sont classés et répartis en catégories professionnelles, selon la population active et l'importance économique des industries et des commerces dans les différentes régions d'Algérie. Ce système paraît excellent, répond aux besoins économiques de l'Algérie et est calqué, d'ailleurs, sur la réglementation métropolitaine qui a fait ses preuves.

Mais un problème, vous ai-je dit, s'est posé à votre commission.

Le premier rapporteur du texte fut notre honorable collègue M. Tamzali qui exprima, devant votre commission, ses craintes de ne pas voir suffisamment respectée, lors des prochaines élections aux chambres de commerce, la représentation équitable de tous les éléments de la population algérienne.

En conséquence, M. Tamzali suggérait que la parité de la représentation fût expressément mentionnée dans le dispositif même du projet, d'une part à l'article 4 bis, en ce qui concerne la répartition des sièges à l'intérieur des chambres de commerce, et, d'autre part, à l'article 13 bis, qui fixe la composition de la commission chargée de proposer le classement et la répartition en catégories professionnelles.

Votre commission a été très sensible aux arguments de M. Tamzali et elle a recherché avec attention le moyen de lui donner satisfaction.

Trois propositions furent tour à tour examinées, la première de M. Tamzali, tendant à introduire dans le dispositif même la notion de parité. Pleinement d'accord avec lui sur le principe, elle s'est trouvée dans l'impossibilité d'accepter cette proposition sur le plan technique. Comment prévoir dans ce texte, dont la base est le collège électoral unique, une représentation paritaire, alors que la notion de deux collèges électoraux n'avait, à aucun moment, à être introduite ? Le projet du Gouvernement ne mentionnait-il pas d'une manière formelle que, à l'inverse des élections politiques où l'on devait tenir compte de « la personnalité propre de chacune des sociétés composant la population algérienne », on devait considérer que la représentation économique était celle d'intérêts communs et, par conséquent, incompatible avec la notion de deux collèges.

Recherchant une solution plus satisfaisante, M. Léo Hamon suggéra d'envisager une disposition en quelque sorte « répressive », à savoir la possibilité donnée — soit au préfet, soit au gouverneur général ou même au ministre — de dissoudre l'assemblée si se révélait par trop flagrante la disparité de représentation. Votre commission a pensé que, dans ce cas-là aussi, la notion politique de collèges différents intervenait dans le régime électoral d'une assemblée purement économique.

Votre commission envisagea enfin la méthode — tant à la mode — de la « recommandation ». Comme M. Tamzali, elle attache un grand prix à une juste répartition des sièges, non seulement entre les catégories professionnelles, mais aussi entre les différents éléments de la population. Elle espère que, s'inspirant de ce débat, le Gouvernement saura y veiller scrupuleusement.

Le projet qui vous est soumis est donc celui qui vient du Gouvernement, amendé par l'Assemblée nationale. Nous n'avons rien changé à ce texte et nous vous demandons simplement, mes chers collègues, de vous associer au vœu que formule votre commission et que je vous ai exposé avec toute ma conviction.

Nous sommes persuadés d'ailleurs que les électeurs sauront faire preuve de sagesse, de pondération et d'esprit de justice. La représentation économique de l'Algérie exprime, doit exprimer des intérêts communs et tous les éléments de la population algérienne quels qu'ils soient doivent — n'est-il pas vrai — fraternellement travailler à l'épanouissement et à l'expansion économique de nos trois départements d'Afrique du Nord.

C'est dans cet esprit que vous allez voter le texte qui vous est soumis et que demain, je l'espère, seront pris les décrets et élues les compagnies consulaires qui présideront désormais aux destinées économiques de l'Algérie. (*Applaudissements.*)

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

La discussion générale est close.

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

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

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

TITRE I^{er}

Composition du collège électoral.

« Art. 1^{er}. — Les membres des chambres de commerce d'Algérie sont élus par un collège électoral qui comprend :

« 1^o Les citoyens français, commerçants ou commerçantes, domiciliés depuis plus de cinq ans dans le ressort de la chambre de commerce, imposés aux bénéfices industriels et commerciaux depuis cinq ans au moins, inscrits depuis plus de dix ans

au registre du commerce et qui n'ont pas cessé leur activité commerciale pendant ces dix années, sauf empêchement dû à la guerre ;

« 2^o Dans les circonscriptions qu'ils desservent, les pilotes lamarineurs, citoyens français, réunissant dix ans d'exercice ;

« 3^o A condition qu'ils aient la qualité de citoyen français et qu'ils soient domiciliés depuis trois ans au moins dans le ressort de la chambre de commerce :

« Les capitaines au long cours et les capitaines de la marine marchande réunissant dix ans de navigation effectuée en qualité d'officier depuis l'obtention de leur brevet dûment constatée par les services de l'inscription maritime ;

« Les présidents directeurs généraux des sociétés françaises anonymes inscrites au registre du commerce depuis plus de dix ans et imposées aux bénéfices industriels et commerciaux depuis cinq ans au moins ;

« Les directeurs des établissements, filiales ou succursales des sociétés ou entreprises françaises de finance, de commerce et d'industrie, inscrites au registre du commerce depuis plus de dix ans et imposées aux bénéfices industriels et commerciaux depuis cinq ans au moins ; toutefois, en cas de succursales multiples dans un même arrondissement, un seul directeur, désigné par le siège social, peut être électeur ;

« Les gérants des sociétés à responsabilité limitée inscrites depuis plus de dix ans au registre du commerce et imposées aux bénéfices industriels et commerciaux depuis cinq ans au moins, trois gérants au plus pouvant être électeurs pour une même société ;

« Les agents de change et les courtiers d'assurances maritimes, les courtiers de marchandises, les courtiers interprètes et conducteurs de navires institués en vertu des articles 77, 79 et 80 du code de commerce, après dix années d'exercice ;

« 4^o Dans leur ressort, les membres anciens ou en exercice des tribunaux et des chambres de commerce, et les présidents, anciens ou en exercice, des conseils de prud'hommes. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

M. le président. « Art. 4. — Ne peuvent être électeurs :

« 1^o Ceux qui ont été condamnés soit à des peines criminelles, soit à des peines correctionnelles pour faits qualifiés crimes par la loi ;

« 2^o Ceux qui ont été condamnés pour vol, escroquerie, abus de confiance, recel, soustractions commises par les dépositaires de deniers publics, attentats aux mœurs, outrages aux bonnes mœurs prévus par l'article 129 du décret du 29 juillet 1939 relatif à la famille et à la natalité françaises, provocation à l'avortement et à la propagande anticonceptionnelle, avortement, pour infraction aux lois sur la vente des substances vénéneuses et pour délits prévus par des lois spéciales et réprimés par les articles 401, 405 et 408 du code pénal ;

« 3^o Ceux qui ont été condamnés à l'emprisonnement pour délit d'usure, pour infractions aux lois sur les maisons de jeu, sur les cercles, sur les loteries et les maisons de prêts sur gage et par application de articles 33 et 37 du décret du 3 juin 1928 portant codification des textes qui régissent en Algérie les valeurs mobilières et de l'article 1^{er} de la loi du 4 février 1888 ou en exécution des dispositions des diverses lois sur les fraudes et falsifications, ainsi que sur les appellations d'origine ;

« 4^o Ceux qui ont été condamnés à l'emprisonnement par application des lois du 24 juillet 1867 sur les sociétés et du 7 mars 1925 tendant à instituer des sociétés à responsabilité limitée ;

« 5^o Ceux qui ont été condamnés pour les délits prévus aux articles 400, 413, 414, 417, 418, 419, 420, 421, 433, 439, 443 du code pénal et aux articles 594, 596 et 597 du code de commerce ;

« 6^o Ceux qui ont été condamnés à un emprisonnement de six jours au moins et à une amende de plus de 240.000 francs pour les infractions prévues :

« a) Au décret du 8 décembre 1948 portant refonte du code des douanes ;

« b) A l'arrêté du gouverneur général de l'Algérie du 15 mars 1949 portant codification des textes fiscaux régissant en Algérie les impôts indirects et les taxes assimilées ;

« c) A l'arrêté du gouverneur général de l'Algérie du 2 mai 1949 portant codification des textes fiscaux régissant en Algérie les taxes sur le chiffre d'affaires;

« d) A l'article 5 de la loi du 4 juin 1859 sur le transport par la poste des valeurs déclarées;

« 7° Les anciens notaires, greffiers et officiers ministériels destitués ou révoqués;

« 8° Les faillis non réhabilités, dont la faillite a été déclarée, soit par les tribunaux français, soit par des jugements rendus à l'étranger, mais rendus exécutoires en France;

« 9° Les présidents directeurs généraux de sociétés anonymes, les gérants de sociétés à responsabilité limitée dont les sociétés auront été déclarées en faillite à la condition que, dans leurs jugements, les tribunaux de commerce spécifient que ces présidents directeurs généraux ou gérants doivent subir cette déchéance et après les avoir entendus et dûment appelés;

« 10° Et, généralement, tous ceux qui sont privés du droit de vote dans les élections politiques. » — (Adopté.)

« Art. 4 bis. — Les sièges des chambres de commerce sont répartis dans les conditions précisées à l'article 13 bis soit entre les industries ou groupes de professions commerciales, soit entre de groupements comprenant à la fois des professions industrielles et des professions commerciales, en tenant compte notamment de la population active et de l'importance économique de ces industries, commerces ou groupes, dans la circonscription.

« La répartition des électeurs à l'intérieur des catégories professionnelles visées à l'alinéa précédent est faite dans les conditions prévues aux articles 5 à 8 ». — (Adopté.)

TITRE II

Confection des listes électorales.

« Art. 5. — La liste des électeurs devant composer le collège électoral est établie, pour chacun des arrondissements compris dans le ressort de la chambre de commerce, par une commission spéciale à cet arrondissement.

« La commission répartit les électeurs entre les catégories professionnelles visées à l'article 4 bis.

« Lorsque le ressort d'une chambre de commerce comprend à la fois un ou plusieurs arrondissements et des circonscriptions administratives constituant seulement une partie d'un ou plusieurs autres arrondissements, le gouverneur général de l'Algérie décide, par arrêté, pour l'application des dispositions du présent article, soit le rattachement d'une ou plusieurs des circonscriptions visées ci-dessus à l'arrondissement voisin compris en entier dans les ressorts de la chambre de commerce, soit la constitution d'une commission spéciale pour ces circonscriptions ». — (Adopté.)

« Art. 6. — Les commissions visées à l'article précédent sont composées, chacune :

« 1° Du président du tribunal de commerce ou, à défaut de tribunal de commerce dans la circonscription, du président du tribunal civil;

« 2° D'un juge au tribunal de commerce désigné par le premier président de la cour d'appel ou, à défaut de tribunal de commerce, d'un juge au tribunal civil désigné dans les mêmes conditions;

« 3° Du président de la chambre de commerce ou de son délégué, et d'un membre de cette chambre désigné par le préfet; le président de la chambre de commerce doit obligatoirement se faire représenter par un délégué lorsqu'il est en même temps président du tribunal de commerce;

« 4° De quatre conseillers généraux élus par le conseil général à raison de deux par collège et choisis autant que possible parmi les membres élus dans les circonscriptions incluses dans l'arrondissement considéré;

« 5° Du maire de la ville chef-lieu de l'arrondissement ou de la ville la plus importante lorsque la circonscription n'est composée que d'une partie d'arrondissement;

« 6° D'un délégué du préfet.

« Le président du tribunal de commerce ou, à défaut, le président du tribunal civil, préside la commission. En cas d'absence, il est suppléé par le juge au tribunal de commerce ou par le juge au tribunal civil. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix ». — (Adopté.)

« Art. 7. — Les listes électorales sont établies chaque année dans la deuxième quinzaine d'octobre.

« Un règlement d'administration publique déterminera les modalités selon lesquelles les listes ainsi dressées seront publiées. Tout commerçant du ressort, inscrit au registre du commerce et, en général, toute personne appartenant à l'une des catégories visées à l'article 1^{er}, a le droit de prendre connaissance de ces listes. Il peut, dans les quinze jours suivant leur publication, présenter ses réclamations, soit qu'il se plaigne d'avoir été indûment omis, soit qu'il demande la radiation d'électeurs qui se trouveraient dans l'un des cas d'incapacité prévus à l'article 4, soit, enfin, qu'il conteste pour lui-même ou pour un électeur, l'inscription au titre d'une catégorie professionnelle. Il est statué sur ces réclamations dans les conditions fixées aux articles 5 et 6 de la loi du 14 janvier 1933 ». — (Adopté.)

« Art. 8. — Les listes rectifiées, s'il y a lieu, en suite des décisions judiciaires visées à l'article précédent sont closes définitivement huit jours avant l'élection. Elles servent pour toutes les élections qui ont lieu jusqu'à la confection de nouvelles listes. » (Adopté.)

TITRE III

Eligibilité et opérations électorales.

« Art. 9. — Sont éligibles les citoyens français âgés de trente ans au moins, inscrits sur les listes électorales arrêtées conformément à l'article 8.

« Sont également éligibles, dans la catégorie à laquelle se rattachent les activités professionnelles principales qu'ils ont exercées en dernier lieu, les anciens commerçants citoyens français ayant exercé leur profession pendant quinze ans au moins et se trouvant domiciliés depuis cinq ans au moins dans la circonscription territoriale de la chambre de commerce.

« L'élection aux sièges d'une catégorie est faite exclusivement par les électeurs inscrits sur les listes de cette catégorie. Nul ne peut être élu que dans sa catégorie.

« Les candidats aux fonctions de membre des chambres de commerce doivent se faire connaître à la préfecture du département huit jours au moins avant le jour du scrutin.

« Les déclarations de candidature doivent être faites par écrit et spécifier la catégorie professionnelle au titre de laquelle elles sont présentées.

« Il en sera donné récépissé et les candidatures déclarées seront immédiatement affichées à la préfecture.

« Les bulletins portant des noms de candidats n'ayant pas fait la déclaration exigée ci-dessus seront nuls et n'entreront pas en compte dans le calcul de la majorité. » (Adopté.)

« Art. 10. — Les élections ont lieu séparément pour chaque catégorie professionnelle au scrutin de liste, le panachage étant autorisé.

« Chaque bulletin doit comporter, à peine de nullité, autant de noms de candidats qu'il y a de sièges à pourvoir dans la catégorie.

« Aucun candidat ne peut être proclamé élu au premier tour de scrutin s'il n'a pas obtenu la majorité des suffrages exprimés et si cette majorité n'est pas au moins égale au quart des électeurs inscrits.

« Si la totalité des sièges n'a pas été pourvue au premier tour, un second tour a lieu quinze jours après pour les sièges restant à pourvoir; la majorité relative suffit, quel que soit le nombre des suffrages exprimés.

« Toutefois, si quatre jours avant celui du deuxième tour de scrutin, le nombre des électeurs ayant fait acte de candidature pour ce tour est exactement égal à celui des sièges à pourvoir, ces candidats sont proclamés élus par une commission siégeant à la préfecture, chargée de constater les résultats des élections; la composition de cette commission sera fixée par un règlement d'administration publique. » (Adopté.)

« Art. 11. — Dans les cinq jours de l'élection, tout électeur a le droit d'élever des réclamations sur la régularité et la sincérité de l'élection. Le préfet peut exercer le même droit dans les cinq jours de la réception du procès-verbal dressé par la commission visée à l'article 10.

« Les contestations sur la validité des élections sont jugées par le tribunal administratif sauf recours devant le conseil d'Etat à la requête des intéressés ou du préfet. » (Adopté.)

« Art. 12. — La nullité partielle ou absolue de l'élection ne peut être prononcée que dans les cas énumérés à l'article 12 de la loi du 14 janvier 1933. » (Adopté.)

TITRE IV

Dispositions générales.

« Art. 13. — Les membres des chambres de commerce sont élus pour six ans. Ils sont indéfiniment rééligibles.

« Le renouvellement a lieu par moitié tous les trois ans, au mois de décembre.

« Lors de la constitution d'une chambre de commerce, ainsi qu'en cas de renouvellement général, la répartition des membres entre les séries et l'ordre de renouvellement sont réglés par le sort, les membres de chacune des catégories prévues à l'article 4 bis étant distribués autant que possible dans une proportion égale entre les séries.

« Le bureau est renouvelable après les élections partielles triennales. » — (Adopté.)

« Art. 13 bis. — Le classement des industries, commerces ou groupes entre les catégories professionnelles visées à l'article 4 bis et la répartition des sièges entre ces catégories seront proposées pour chaque chambre de commerce au gouverneur général de l'Algérie trois mois avant le renouvellement général prévu à l'article 15 par une commission réunie dans la localité où siège la chambre, présidée par le préfet du département et composée comme suit :

« 1° Quatre membres délégués par le conseil général du département, à raison de deux par collège ;

« 2° Le président et deux juges délégués par chacun des tribunaux de commerce ou, à défaut, des tribunaux civils du ressort de la chambre de commerce ;

« 3° Le président de la chambre de commerce intéressée et deux membres délégués par cette chambre.

« Il sera ensuite procédé aux classements et aux répartitions par décret.

« Par dérogation aux dispositions de l'article 4 bis, lorsque la commission instituée en application du présent article décidera, à la majorité des trois quarts, qu'il n'y aura pas de catégories, un arrêté du gouverneur général rendra cette décision exécutoire.

« Pour toute demande de répartition postérieure au renouvellement général prévu par la présente loi, il sera procédé comme il est dit ci-dessus.

« Toute nouvelle répartition entraînera le renouvellement intégral de la chambre. » — (Adopté.)

« Art. 14. — Le nombre maximum des membres des chambres de commerce sera fixé par le règlement d'administration publique prévu à l'article 17. » — (Adopté.)

« Art. 15. — Il sera procédé au renouvellement général des chambres de commerce d'Algérie à une date qui sera fixée par le gouverneur général.

« Ce renouvellement interviendra dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi. » — (Adopté.)

« Art. 16. — Sont abrogées toutes les dispositions contraires à celles de la présente loi et, notamment, les articles 14, 15 et 16 du décret du 12 septembre 1935 modifiant la composition du corps électoral des chambres de commerce d'Algérie. » — (Adopté.)

« Art. 17. — Un règlement d'administration publique pris sur le rapport du ministre de l'intérieur, du garde des sceaux, ministre de la justice et du ministre de l'industrie et du commerce déterminera les conditions d'application de la présente loi, notamment en ce qui concerne les articles 7, 10 et 14. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

— 8 —

DEPENSES 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). (Nos 743 et 753, année 1954.)

M. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances. La commission demande une suspension de séance jusqu'à l'arrivée de M. le ministre.

M. le président. La commission demande une suspension de séance.

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures cinquante minutes, est reprise à seize heures dix minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

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.) (Nos 743, 753 et 763, année 1954.)

Nous poursuivons l'examen des chapitres figurant à l'état A, annexé à l'article 1^{er}.

Dans la suite de la discussion du chapitre 35-21 : « Routes et ponts. — Entretien et réparations, 17.772.629 francs », la parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Mes chers collègues, si les éléments ne s'en étaient pas mêlés, je n'aurais pas eu de raisons d'intervenir dans un budget qui n'est pas ma spécialité. Je saisis l'occasion cependant qui m'est donnée d'avoir en face de moi M. le ministre des travaux publics pour lui demander, au nom des sénateurs du groupe du rassemblement du peuple français de la Seine, si les crédits dont il dispose actuellement pour les routes et les ponts lui permettront de faire face aux dévastations, aux dégâts causés à ces routes et à ces ponts par les inondations dans toute la France en général et dans le département de la Seine en particulier.

Je sais bien que cet aspect du problème, celui des ouvrages d'art comparé aux dévastations, aux dégâts et aux ruines dus aux éléments déchainés dont souffrent les populations sinistrées n'en est qu'un aspect secondaire. Mais ces dévastations des routes peuvent avoir des répercussions importantes sur la vie économique de la nation. Aussi bien nous avons en face de nous un ministre pontif « pontifex ». C'est la première fois aujourd'hui, depuis l'extension grave, presque désastreuse, on peut le dire, de nos inondations, que nous rencontrons un représentant du Gouvernement. Si je suis bien informé, un conseil de cabinet s'est tenu ce matin, qui a dû mettre à son ordre du jour le problème des dommages des sinistrés. Comme la solidarité gouvernementale joue, j'aimerais être sûr que le Gouvernement pût apporter dès maintenant aux populations sinistrées l'assurance que l'on prendra en main, sur le plan national, la réparation de tous les dégâts qu'elles ont eu à subir.

Je viens de déposer à ce sujet une question orale concernant M. le ministre du logement et de la reconstruction. Dans le département de la Seine, je l'ai constaté, en banlieue, la Seine et la Marne ont dévasté des centaines de villas à Créteil, Saint-Maur, le Perreux, Saint-Denis, etc. Le nombre d'habitations inutilisables de ce fait va terriblement aggraver ce problème déjà si difficile du logement. Les ponts et les routes sont seuls en discussion à l'occasion de ce chapitre, mais j'aimerais avoir de M. le ministre l'assurance que le Gouvernement ne perd pas de vue les intérêts des populations sinistrées et qu'en tous les domaines tout le nécessaire sera fait et vite fait.

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Monsieur le ministre, je voudrais joindre mes instances et mes questions à celles de mon ami et voisin M. Debû-Bridel sur le pénible sujet des inondations.

La critique est fréquente en semblables circonstances; trop souvent, lorsqu'une calamité se produit, les parlementaires ont lieu d'incrimer la carence des services. Aujourd'hui au contraire je désire rendre hommage à l'énergie et au dévouement avec lesquels, au moins dans notre région parisienne, les services administratifs, et singulièrement les vôtres, ont fait preuve d'initiative et d'activité. En même temps que j'adresserai ce témoignage à ceux qui ont agi, je voudrais que nous tirions quelque fierté de la qualité des ouvrages publics et de l'ensemble des dispositions de l'administration française.

Cette crue qui nous attriste et nous alarme mais qui, fort heureusement, ne se traduit pas par des pertes de vies humaines, elle appartient à cette famille de sinistres naturels qui, dans d'autres pays, se traduiraient par des dizaines et des dizaines de milliers de vies humaines perdues. Soyons fiers de l'équipement qui nous permet de ne déplorer que des dégâts matériels.

Mais que cette satisfaction ne nous fasse pas non plus oublier les problèmes posés.

Au long des quais, sur les ponts de notre ville, je regarde l'ensemble de cette cité qui se défend contre l'inondation comme un robuste malade qui surmontera la maladie. La vue de nos pierres elles-mêmes prend ici quelque chose de vivant et même d'émouvant, mais l'émotion ne nous interdit pas la réflexion. Demain, il faudra d'abord au plus vite remettre en l'état immeubles et domaine public et singulièrement la voirie, notamment en banlieue.

Monsieur le ministre, je voudrais recevoir de vous l'assurance que toutes dispositions sont prises, qu'un travail extraordinaire, dans tous les sens du terme, sera entrepris et mené dans les plus brefs délais, que les dégâts seront rapidement reconnus et rapidement réparés.

Et ce que je vous demande à propos des routes, je vous le demande naturellement, de la même manière, à propos de nos ponts. Vous pouvez mesurer, par les embouteillages actuels dans Paris, quel trouble entraîne le moindre arrêt de la circulation sur un seul pont. Avez-vous envisagé d'ores et déjà les dispositions utiles pour rendre au plus tôt l'ensemble des ponts de Paris à la circulation ?

La prévoyance dont nous bénéficions aujourd'hui, parce qu'elle a été déployée hier, ne doit pas non plus nous faire méconnaître les prévoyances supplémentaires nécessaires pour demain; je voudrais que vous considériez la nécessité de donner à la banlieue parisienne une protection analogue à celle dont bénéficie Paris lui-même. L'expérience montre ce qu'il en coûte à notre banlieue d'avoir été moins protégée. Il faudra revoir le système des berges et les niveaux des quais de banlieue. Préparez-vous rapidement ici les plans nécessaires ? A Paris même, il faudra changer les resserrlements excessifs du cours du fleuve, comme celui qui est à la hauteur de la Monnaie.

Enfin, puisque le Gouvernement est indivisible, et que vous le représentez ici dans son ensemble, je voudrais, monsieur le ministre des travaux publics, profitant de ce débat très heureusement ouvert par M. Debû-Bridel, vous demander si, en relation avec M. le ministre de la santé et M. le ministre de l'intérieur, vous avez pris toutes dispositions nécessaires pour éviter les dangers d'épidémie consécutifs à la prolifération des rats. Quand ceux-ci quittent leurs tanières, ils risquent, n'est-il pas vrai, d'entrer dans celles des hommes, pour le plus grand mal de ces derniers. Les mesures nécessaires de dératisation ont-elles été prises ?

Avez-vous d'ores et déjà prévu, d'autre part, les ouvertures de crédits nécessaires pour que les sinistrés modestes puissent être le plus rapidement possible indemnisés ? Pouvez-vous nous donner l'assurance que le Gouvernement, aussitôt qu'il aura reconnu l'importance des premiers dégâts, prendra les initiatives législatives nécessaires ?

J'ai parlé de dégâts et je voudrais évoquer ici un dégât qui, pour ne pas être matériel, n'en est pas moins particulièrement dramatique. Je pense au chômage. A côté de ceux qui craignent pour leur maison, à côté de tous ceux qui ont déjà vu leurs biens atteints, il y a, vous le savez, ceux qui craignent pour leur travail, ceux-là mêmes qui ont déjà été atteints dans leur travail. Dans une cité, dans un pays suffisamment évolués pour que les biens des hommes soient protégés par la pierre, il faut aussi que le travail des hommes soit protégé par la solidarité nationale. Quelles dispositions envisagez-vous ici ?

Telles sont les observations que je voulais vous présenter. Notre pays est éprouvé décidément, d'année en année, par les intempéries. L'an dernier, la vague de froid révélait tragique-

ment l'insuffisance de notre politique du logement, c'est alors qu'est survenu ce que l'abbé Pierre a pu appeler « l'insurrection de la bonté ». Face à une nouvelle intempérie d'un autre ordre, ce que nous vous demandons, c'est qu'il ne soit besoin d'aucune insurrection, mais qu'avec vous nous puissions simplement louer la « légalité », la régularité de la prévoyance et de la diligence. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je voudrais simplement, au nom de la commission des moyens de communication tout entière, vous dire les très vives félicitations que nous avons à adresser les uns et les autres au corps des ponts et chaussées et à tous les fonctionnaires subalternes qui ont travaillé sous sa direction.

Nous avons vu, comme l'ont dit nos collègues Debû-Bridel et Léo Hamon, dans la Seine, pendant les très grandes difficultés de ces jours derniers et j'ai constaté moi-même combien se sont dépensés les fonctionnaires de votre administration qui ont travaillé jour et nuit. J'en ai même vu un qui n'avait pas quitté une minute les quais pendant trois jours et deux nuits.

Je tiens à vous dire l'admiration que nous éprouvons pour le travail fourni et nous savons, sans aucune discussion possible, que les conséquences auraient été infiniment plus graves et se seraient peut-être traduites par des pertes humaines au lieu de pertes matérielles si vos services n'avaient pas été à la hauteur de leur tâche.

Nous avons souvent le devoir, dans nos commissions, de critiquer et de surveiller la bonne marche de vos services en même temps que les crédits budgétaires. Nous sommes heureux, à cette occasion, au nom de la commission unanime, de vous dire notre reconnaissance pour les qualités techniques et morales des fonctionnaires que vous dirigez. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

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

M. Georges Laffargue. Mesdames, messieurs, je voudrais m'associer aux paroles de mes collègues du département de la Seine pour remercier, bien entendu, les uns et les autres de tout ce qu'ils ont fait dans cette période difficile. Mais je voudrais, si vous le permettez, placer le débat sur un autre plan. Il est pénible, à notre époque, alors que nous dépensons tant d'argent dans bien des domaines, que nous ne soyons pas arrivés à vaincre un certain nombre de sinistres qui sont de véritables catastrophes, non seulement pour le département de la Seine, mais pour bien d'autres régions françaises qui en souffrent au même titre.

Je voudrais savoir si le Gouvernement a, dans ce domaine, des idées nouvelles et s'il est décidé à entreprendre, dans l'ensemble du territoire français, une lutte sévère contre les inondations. Un certain nombre de plans ont été depuis longtemps élaborés...

M. Henri Barré. Très bien !

M. Georges Laffargue. ... qui n'ont jamais été mis en application et, chaque fois que revient le régime des pluies sur un point quelconque du territoire, nous sommes en présence d'inondations nouvelles. Je voudrais savoir si nous avons enfin une politique des barrages, une politique des bassins, une politique d'hydrographie qui puisse mettre la population française à l'abri de ce genre de surprise.

Je sais que la solidarité nationale s'exercera, que l'effort sera fait pour soulager les innombrables misères que cette crise va faire naître dans la région parisienne, comme dans la France entière. Ce qui m'intéresserait le plus, c'est de savoir si, devant un tel cataclysme, vous avez, monsieur le ministre, prévu une politique qui permette d'en éviter le retour, dans l'intérêt de toutes les populations angoissées qui vivent à proximité des voies d'eau, navigables ou non. (*Applaudissements.*)

M. Henri Barré. Je demande la parole.

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

M. Henri Barré. Mes chers collègues, après MM. Léo Hamon, Debù-Bridel et Georges Laffargue, je voudrais à mon tour, au nom de la population parisienne, dire à M. le ministre des travaux publics qu'il serait temps enfin qu'on pensât à ce que peuvent représenter comme pertes nationales les inondations dont sont victimes le département de la Seine et le bassin parisien. Je n'ai point, après mes collègues que vous avez entendus, monsieur le ministre, à vanter la qualité des fonctionnaires qui furent chargés de faire de leur mieux pour remettre en état ce que la nature avait dévasté et dévaste encore dans notre région parisienne.

Ce dont je voudrais être sûr — car on évoque toujours ces problèmes, mes chers collègues, après des inondations dévastatrices comme celles dont nous sommes aujourd'hui victimes et je veux me souvenir des lendemains de 1910 — c'est qu'on n'abusât pas la population parisienne et celle des régions situées en aval et en amont de Paris. Je voudrais que nos craintes se traduisent enfin par des mesures énergiques et définitives. Les inondations du bassin parisien auraient pu être atténuées si l'on avait suivi quelques instructions qui datent d'il y a longtemps — et j'en appelle ici à mes collègues de la région parisienne, à l'autorité de M. Beaud, président du conseil municipal de Paris — si l'on avait fait appel aux compétences et construit des réservoirs artificiels. Il faudra bien, en définitive — les plans ont été élaborés — que nous en arrivions à créer ces réservoirs artificiels qui — je n'ai pas besoin de le souligner davantage — mettront Paris et la région parisienne à l'abri des inondations dont nous sommes les victimes à l'heure actuelle et qui permettront d'ailleurs, lorsque les eaux seront basses, de fournir à la région parisienne l'eau qui souvent lui manque l'été.

Je sais que des plans sont prêts, je le répète. Je sais que, tant au conseil municipal qu'au conseil général de la Seine, on a étudié techniquement ces problèmes et je voudrais avoir l'assurance, de la part de M. le ministre, que les intérêts, les intérêts sordides — vous m'entendez bien, monsieur le ministre des travaux publics — qui s'opposent à la création de ces réservoirs en amont de Paris, à la régularisation du service en eau de la région parisienne, vont cesser enfin de se manifester, et cela au bénéfice, non seulement de la région parisienne, mais également, bien entendu, de la nation tout entière. *(Applaudissements.)*

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

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

M. Edgard Pisani. Mesdames, messieurs, je voudrais, au concert des voix parisiennes que nous venons d'entendre, apporter la contribution d'une voix provinciale.

M. Léo Hamon. Qui fut parisienne !

M. Edgard Pisani. Je voudrais d'abord dire à M. Barré que les projets envisagés, et certains me sont parfaitement connus, car ils intéressent directement le nord de la Haute-Marne et une partie de la Marne, contiguë à mon département, ne se heurtent pas seulement à des intérêts sordides, mais aussi à des problèmes d'études et à des problèmes financiers qu'il convient d'abord de résoudre.

Je me permets maintenant de demander à M. le ministre des travaux publics s'il ne serait pas possible de pallier les lenteurs de l'administration pour mettre les sinistrés à l'abri de trop longues attentes dont le passé nous a appris ce qu'elles coûtent, de créer dans les départements les plus dévastés, les plus éprouvés, des caisses départementales d'intervention immédiate. L'on se donnerait ensuite le temps de régulariser, de mettre en forme administrative les décisions intervenues, et de corriger les erreurs qui auraient pu être commises dans l'improvisation. Mais, par crainte de l'improvisation et des erreurs, l'on risquerait, si l'on ne prenait de telles mesures, de laisser trop longtemps des hommes dans le désarroi. *(Applaudissements.)*

M. Auberger. Je demande la parole.

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

M. Auberger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, comme vient de le déclarer M. Pisani, on ne comprendrait pas que, dans ce débat, les représentants de la province n'interviennent pas aux côtés des élus de la Seine pour appeler l'attention du Gouvernement sur les graves conséquences des inondations en ce qui concerne les réparations immédiates et les précautions à prendre pour l'avenir.

La semaine dernière, lorsque j'évoquais devant le Conseil de la République le problème relatif à la protection contre les inondations et aux dommages causés par les cours d'eaux, je ne croyais pas que mes appréhensions seraient si rapidement et si tragiquement justifiées.

On peut dire déjà, sans connaître le bilan des inondations qui ont ravagé la France, que les pertes se chiffrent par plusieurs dizaines de milliards de francs et que les réparations qui, normalement, doivent intervenir en raison des dommages causés aux routes, aux ponts, aux digues, aux barrages, vont provoquer des dépenses extrêmement lourdes.

Je ne dirai pas que le Gouvernement est responsable des conséquences de ces calamités naturelles. Mais j'estime qu'il commettrait une lourde faute s'il ne tirait pas la leçon des événements et s'il ne prévoyait pas, dès maintenant, des mesures destinées à éviter le retour des catastrophes que nous déplorons.

Je vous ai demandé de faire procéder à la mise au point d'un programme de travaux de protection contre les eaux et d'établir les modalités de financement de ces travaux. Vous avez accepté de donner suite à cette proposition et je vous en remercie.

Cependant, aujourd'hui, je me ferai plus pressant pour vous demander qu'un plan — échelonné sur un certain nombre d'années, certes — de défense contre les eaux soit élaboré sans retard.

Ce plan devrait être établi, à mon sens, dans chaque département, à la diligence de votre administration des ponts et chaussées et devrait comprendre la remise en état des ouvrages d'art et des voies de communication endommagés au cours des dernières crues, le dégagement des lits des cours d'eau qui sont encombrés par des dépôts anciens, couverts d'une végétation parfois arborescente, susceptible de gêner considérablement l'écoulement des eaux en cas de fortes crues, la construction des ouvrages indispensables à la défense des berges, villes et villages et à la protection des ponts et des levées. Le plan de réalisation de ce programme devrait tenir compte, d'une part, des travaux pour lesquels l'Etat est seul maître de l'œuvre et, d'autre part, des travaux qui intéressent les collectivités publiques, communes et départements, et les collectivités privées, syndicats de propriétaires riverains.

Tous ces travaux devraient être exécutés sous la direction et le contrôle de l'administration des ponts et chaussées. Leur financement devrait être prévu de telle façon que la charge qui en résultera pour les particuliers et les communes ne soit pas un obstacle définitif à la réalisation de ces travaux. C'est la situation qui, malheureusement, existe actuellement.

En plus de ce plan d'équipement pour la défense contre les eaux, un plan d'entretien devrait permettre de maintenir en bon état les ouvrages existants car, dans la réalité, les crédits d'entretien sont réduits d'année en année, jusqu'à devenir insignifiants. Cette situation a des effets catastrophiques puisque des ouvrages importants construits autrefois à grands frais sont voués à la ruine.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que vos crédits sont extrêmement réduits puisque, pour les travaux d'entretien, vous avez à votre budget 4.500 millions et pour les investissements 2.300 millions, soit au total 6.800 millions pour la protection contre les eaux.

Nous croyons que ces crédits qui sont mis à votre disposition sont nettement insuffisants pour mener l'œuvre à laquelle nous sommes persuadés que vous désirez vous consacrer. C'est la raison pour laquelle nous ne nous lasserons pas de réclamer des crédits beaucoup plus importants que ceux qui sont inscrits dans votre budget, car seuls ces crédits permettront de mener à bien la tâche qui vous incombe. *(Applaudissements.)*

M. Boisrond. Je demande la parole.

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

M. Boisrond. Mes chers collègues, je ne suis pas élu de Paris, mais c'est aux élus de Paris que je vais m'adresser.

Il existe depuis fort longtemps, vous le savez, un projet d'alimentation en eau potable de la ville de Paris par le captage des eaux du val de Loire. C'est un projet dangereux pour les régions du val de Loire qui, nous en sommes presque certains, seront asséchées du fait des prélèvements faits par la ville de Paris. C'est en outre un projet aléatoire; c'est enfin un projet ruineux, puisque son coût est évalué à environ 150 milliards.

M. Chapalain. Cela n'a rien à voir avec le budget !

M. Boisrond. Or les personnalités les plus sérieuses, les experts les plus compétents ont estimé que la ville de Paris pouvait parfaitement trouver son alimentation en eau potable dans le bassin de la Seine. Il n'en coûterait que la moitié environ du crédit que je vous ai indiqué tout à l'heure. Je n'insisterai pas sur les raisons...

M. Jacques Debû-Bridel. Nous n'en sommes malheureusement pas à la disette d'eau !

M. Boisrond. Justement, mais je vais y venir. Si vous avez trop d'eau en ce moment c'est peut-être un peu la faute de la ville de Paris. (*Murmures.*)

L'alimentation en eau potable de la ville de Paris par le captage des eaux du bassin de la Seine, notamment par les barrages de Seine-Aube, régulariserait le cours de la Seine et de ses affluents.

M. Jacques Debû-Bridel. C'est contesté !

M. Boisrond, Je vous conseille donc, puisque, comme le dit mon ami M. Debû-Bridel, vous avez trop d'eau et que nous sommes menacés, sur les rives de la Loire, de ne pas en avoir assez ..

M. Jacques Debû-Bridel. Attendez ! (*Sourires.*)

M. Boisrond. ...d'accepter ce dernier projet, qui est le plus raisonnable et le moins coûteux pour vous, et de capter d'urgence les eaux du bassin de la Seine pour alimenter la ville de Paris.

M. Pellenc, rapporteur général de la commission des finances. Je tiens à rappeler que nous examinons présentement les crédits des routes et des ponts.

M. Boisrond. C'est possible, mais j'enchaîne sur les interventions précédentes.

M. Lachèvre. Je demande la parole.

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

M. Lachèvre. Le département de Seine-et-Oise que j'ai l'honneur de représenter a été particulièrement touché par les inondations puisque dans ce département, la Seine, la Marne et l'Oise, qui ont largement débordé de leur lit, couvrent encore des milliers d'hectares tandis que des centaines de maisons restent isolées.

C'est la raison pour laquelle je veux m'associer aux hommages qui ont été rendus au corps admirable des ponts et chaussées, aux ingénieurs des travaux publics, aux ingénieurs de la navigation et à leurs collaborateurs à tous les échelons. Je veux rendre hommage, aussi, au dévouement sans limite des nombreux maires qui ont été constamment sur la brèche, aidés par un personnel municipal dont le dévouement a été au-dessus de tout éloge.

Je voudrais me permettre cependant une critique: j'ai eu le regret de constater l'inadaptation totale de l'armée aux tâches civiles qui peuvent lui incomber en matière de calamités publiques. C'est un aspect du problème qu'il faut revoir.

J'ai éprouvé un certain sentiment de gêne à constater que dans mon département nous avons dû avoir recours aux services américains installés à Orly pour obtenir en quelques heures plusieurs centaines de canots en caoutchouc alors que nous étions incapables de trouver en plusieurs jours le même matériel en France.

J'ai vu moi-même débarquer de braves soldats du génie munis de leur casque et pleins de bonne volonté mais qui n'avaient pas une paire de bottes à se mettre aux pieds, l'intendance estimant, paraît-il, que les bottes en caoutchouc sont dangereuses pour monter sur un bateau. Tous ceux qui ont un peu l'expérience des bateaux savent que les marins n'ont jamais été autrement équipés qu'avec des bottes en caoutchouc. Le spectacle de ces braves garçons allant dans l'eau avec leurs godillots, le casque sur la tête, était, pour la population, un sujet de critique qu'il vaudrait mieux éviter pour l'avenir.

Monsieur le ministre, je me permets de vous faire cette observation, en vous demandant de bien vouloir en faire part à M. le ministre de la défense nationale. (*Applaudissements.*)

M. Paul Robert. Je demande la parole.

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

M. Paul Robert. Je voudrais vous donner brièvement un exemple: dans les marais de Dol-de-Bretagne les 22 communes

de l'enclave étaient inondées très souvent, notamment en 1910, et l'on devait circuler en barque. A l'heure actuelle vous pourriez vous rendre compte qu'il n'y a pas d'eau, mais on paye 1.300 francs par hectare d'impôts spéciaux. C'est un exemple à suivre. Je m'occupe de cette question depuis 45 ans. Si nous sommes arrivés à un résultat c'est parce que nous avons dépensé et notre temps et notre argent.

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

M. Namy. Mesdames, messieurs, mes collègues de la Seine, en particulier, ont évoqué les ravages causés par les inondations à Paris et dans la banlieue. Au nom de mes camarades des départements de la Seine, du Rhône et des Bouches-du-Rhône, Georges Mairane, Dupic, Léon David et en tant que représentant dans cette Assemblée du département de Seine-et-Oise, très sérieusement éprouvé lui aussi, je m'associe à tout ce qui a été dit par ceux de mes collègues qui m'ont devancé.

Des dégâts très importants ont été causés à la voirie et aux ponts, dégâts qui, sans aucun doute, donneront beaucoup de soucis aux collectivités locales et départementales. Mais il y a aussi de nombreux banlieusards de Seine-et-Oise — je pense à ceux de Villeneuve-Saint-Georges, de Corbeil, de Villeneuve-le-Roi et de tant d'autres localités inondées à 50, 60 et même 80 p. 100 — dont les petites maisons et le mobilier ont subi des déprédations très graves. D'autre part, de nombreux travailleurs ont perdu une grande partie de leurs salaires durant cette période, ce qui ajoute encore de grandes difficultés au drame qu'ils vivent.

Sans doute, il faut rendre hommage à la solidarité qui s'est manifestée, aux maires, aux conseillers municipaux, aux corps des ponts et chaussées et des pompiers, à tous ceux qui n'ont pas ménagé leur peine et qui continuent à le faire puisque les inondations ne sont pas encore terminées.

Mais un problème a été soulevé qui est celui des responsabilités des gouvernements qui se succèdent depuis une quarantaine d'années. Ces responsabilités sont manifestes. On a dépensé beaucoup d'argent à des fins de guerre; il eût suffi, à notre avis, d'en distraire une petite partie afin d'appliquer des plans et des projets prévus depuis longtemps — j'en connais qui datent de 1918 — pour éviter ces inondations.

Je demande par conséquent, à mon tour, à M. le ministre ce qu'il pense de cette question. Le Gouvernement qu'il représente est-il décidé à prendre enfin des mesures pour qu'à l'avenir de semblables catastrophes ne se reproduisent pas avec une telle ampleur? Cela, je pense que c'est possible. Je demande également quel effort particulier de solidarité le Gouvernement entend faire envers les sinistrés dans l'immédiat et dans l'avenir.

M. Alfred Paget. Je demande la parole.

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

M. Alfred Paget. Monsieur le ministre, vous venez d'entendre de nombreux orateurs qui, à part nos collègues Pisani et Auberger, ne vous ont parlé que des départements de la Seine et de Seine-et-Oise. Certes, nous savons bien que la France est une belle femme et que son visage qui est à Paris rayonne à travers le monde. (*Sourires.*) Que serait ce visage si le corps était détruit?

Vous me permettez, à mon tour, monsieur le ministre, d'attirer votre attention sur les dégâts qui ont été causés par la Saône, par le Rhône et par la Garonne. Je voudrais bien que, dans vos prières (*Nouveaux sourires*), vous n'oubliez pas, après avoir pensé à Paris, le reste de la France. (*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. Il serait de bonne méthode que je donne à messieurs les sénateurs qui sont intervenus sur le sujet des inondations quelques précisions.

Au préalable, je voudrais prier le Conseil de la République de bien vouloir excuser mon retard. J'avoue à ma grande honte, avoir été pris de vitesse sur les prévisions qui avaient été faites et d'après lesquelles le budget ne viendrait pas en discussion avant seize heures. Malgré un effort de rapidité dans Paris, j'ai été battu à la course par le Sénat. (*Sourires.*) Je demande donc au Conseil de la République de bien vouloir m'excuser de cette lenteur que je ne me connaissais pas.

M. le président. Méfiez-vous des handicaps, monsieur le ministre. (Rires.)

M. le ministre. Monsieur le président, j'y serai attentif.

Je voudrais tout d'abord remercier ceux des crateurs, et plus spécialement MM. Léo Hamon et Lachèvre, qui ont bien voulu insister sur le rare mérite de tous les agents, à tous les échelons qui, dans cette affaire, au cours des jours et des nuits, et encore actuellement, ont montré non seulement des qualités techniques bien connues, mais aussi un sens du devoir, un dévouement, un acharnement tout à fait remarquables. Une fois de plus, il est prouvé que le corps des ponts et chaussées dans son ensemble et les autres personnels — qui n'appartiennent pas toujours d'ailleurs à l'administration de l'Etat, mais souvent à l'administration départementale ou communale — ainsi naturellement que les élus locaux dont l'éloge n'est plus à faire n'ont pas cessé de se tenir au premier rang de ce que nous pourrions appeler la qualité française.

Je dirai à M. Paget que j'ai tenu à me rendre sur place pour constater les dégâts causés par la Saône, par la Loire, par la Garonne, par le Rhône et, naturellement, par la Seine en dehors de Paris. En l'espace de quarante-huit heures, je suis allé surveiller les opérations sur le cours de la Garonne, sur le cours de la Saône et de la Loire et je puis lui dire enfin que la Seine n'a pas été négligée par moi, non plus que ses affluents dangereux. Je crois répondre assez bien à un souci qui n'est pas d'ailleurs propre à M. Paget, mais qui consiste à ne pas réserver l'exclusivité en ce qui concerne les mesures à prendre et les secours à apporter.

Une question m'a été posée, dont nous pourrions sourire si, malheureusement, il ne comportait pas une part de leçon à en tirer, leçon fort sérieuse, par M. Lachèvre. Je peux lui donner l'assurance que mon collègue de la défense nationale verra son attention attirée sur cet incident et que je le prierais de bien vouloir en tirer les conséquences d'ordre général. Car j'imagine que, sur ce point précis, il s'est agi, non d'une décision locale d'un chef, d'un officier, mais de l'application de circulaires qui ont certainement reçu la bénédiction des pouvoirs, peut-être depuis de nombreuses années et dont il apparaît à l'évidence qu'il convient de les ranger dans l'armoire aux accessoires, avec les vieilles panoplies et les vieilles pan-touffes. (Sourires approbatifs.)

MM. Georges Laffargue et Pisani. Très bien!

M. le ministre. En ce qui concerne les secours d'urgence, nous traiterons d'abord, si vous le voulez bien, les problèmes humains. Là, je réponds plus spécialement à M. Léo Hamon et à M. Pisani, bien que d'autres orateurs aient traité également ces sujets.

Je suis en mesure d'indiquer au Conseil que le Gouvernement, pour les secours d'extrême urgence, a débloqué 50 premiers millions. C'est une somme peut-être parfaitement insuffisante — et qui le sera sans doute — mais ce n'est qu'un début. Nous pourrions débloquer d'autres crédits au fur et à mesure des urgences.

Je retiens alors la suggestion de M. le sénateur Pisani, qui consisterait à faire des délégations de crédits à des caisses départementales, naturellement dans les départements les plus touchés. Comme j'aurai peut-être l'occasion, aujourd'hui même, de faire une communication en un autre lieu sur ce sujet si grave, je me permettrai, avec l'autorisation de M. Pisani, de reprendre son idée, sa suggestion, pour essayer, s'il n'apparaît pas, à l'étude, d'objections dirimantes, ce que je ne sais pas encore, pour essayer, dis-je, de la traduire dans les faits, car elle me paraît, en tout cas, comme direction de pensée, excellente.

Ainsi que le Gouvernement s'y est engagé par la voix de M. le président du conseil, nous n'entendons pas nous borner à des déblocages de crédits de quelques cinquante millions ou de quelques centaines de millions, mais il va de soi qu'en présence d'une pareille catastrophe, le Gouvernement se fera un devoir, son devoir, de demander très rapidement au Parlement de prendre les mesures d'exception qui pourront être rendues indispensables lorsque la décrue va nous permettre de dresser le bilan, le bilan triste et peut-être désastreux, de cette affaire. Quand je dis « peut-être », c'est par un souci de modération dans les termes qui, croyez-le bien, ne traduit pas la modération de la pensée ni de la bonne volonté. A cet égard, M. le ministre de l'intérieur va entrer en ligne de compte pour tout ce qui touche les dommages aux biens et aux personnes. Je puis vous assurer que je ne manquerai pas d'attirer son attention tout spécialement sur cette affaire. Je le

ferai avec d'autant plus de raisons que je vais être appelé, en tant que gérant des travaux publics, à établir le bilan en ce qui concerne les dégâts aux installations.

J'en viens maintenant aux réparations. Mon ami M. Debû-Bridel a spécialement insisté sur ce point dont il a fait le principal de son intervention. Comme première approximation avant la décrue, les dommages causés aux ponts en particulier paraissent assez faibles. Ce n'est qu'après la décrue que nous serons réellement fixés et que nous saurons exactement à quoi nous aurons à faire face.

Comme l'ont indiqué plusieurs orateurs, il n'y a pas seulement les ponts, mais également le réseau routier qui ait à souffrir de son immersion prolongée. Nous savons que la décrue sera lente, si toutefois nous ne subissons plus de précipitations abondantes et incessantes. Le réseau routier, par conséquent, dans certaines de ses parties, restera trois semaines au minimum recouvert par les eaux.

Si donc des réparations de ce genre semblent devoir excéder la capacité d'absorption de nos crédits, je ne manquerai naturellement pas de demander au Gouvernement et, au nom de celui-ci, au Parlement, que des crédits supplémentaires me soient accordés, soit sous forme de lettres rectificatives s'il en est temps, sinon le budget du ministère de l'intérieur pourra encore être utilisé, soit sous forme de projet de loi spécial, si nous ne pouvons pas recourir au budget du ministère de l'intérieur pour que les crédits d'entretien — dont nous avons déjà dit les uns et les autres ce que nous en pensons — ne soient pas à nouveau épongés pour une cause pour laquelle ils n'ont pas en fait été prévus. Je pense que, sur ce point, nous sommes parfaitement d'accord.

Sur le dernier point traité par les orateurs, celui des améliorations et des précautions — c'est le dernier chapitre de ma réponse — j'indique, comme d'ailleurs vous le savez, que la loi a précisé très nettement les responsabilités.

En réalité, la défense contre les eaux, le problème concernant les berges, la hauteur des défenses, leur consistance dépendent des collectivités locales et très largement des communes qui se trouvent avoir, dans cette affaire, à user d'une liberté coûteuse et dont il faut bien dire qu'elle est généralement chèrement payée.

L'Etat intervient donc sous forme de subventions octroyées soit au titre du ministère de l'agriculture pour les terrains non habités, soit au titre du ministère des travaux publics pour les terrains habités. Ces subventions, comme vous le savez, sont inscrites non pas au budget de l'agriculture, non plus au budget des travaux publics, mais à celui des finances puisqu'il s'agit de subventions mandatées par le ministère des finances, sur le budget des finances, après naturellement que les ministères techniques ont prononcé leurs décisions sur l'octroi de la subvention.

L'Etat intervient également d'une autre manière par le relais de ses services locaux et, le cas échéant, pour des questions très difficiles, par le jeu des services centraux, en venant en aide aux collectivités locales pour établir des projets qui finissent par représenter sur l'ensemble du territoire comme une chaîne de défense qui ne présente pas trop de solution de continuité.

Voilà quelle est la loi. C'est ainsi que si l'on prend le cas de la ville de Paris, c'est à la suite des inondations de 1910 et de 1924 que la ville de Paris, collaborant dans les termes que je viens de préciser avec l'Etat, s'est livrée à des travaux considérables. Car, il est hors de doute que si ces travaux n'avaient pas été réalisés depuis 1910 et 1924, nous nous serions trouvés avec la présente crue qui est légèrement inférieure comme montée des eaux, comme volume d'eau, à celle de 1910, et légèrement supérieure à la crue de 1924, nous nous serions trouvés dans une situation réellement catastrophique. Il convient donc de rendre hommage, et je n'aurais garde d'y manquer, à la ville de Paris et à tous ceux qui ont collaboré avec elle pour l'établissement de ces travaux.

Mais, car il y a un mais en toutes choses, dès l'instant que les travaux de canalisation sont faits en un point quelconque d'un cours d'eau, instantanément si la situation s'améliore en aval, il est incontestable qu'elle se détériore en amont. On pourrait dire qu'il faudrait de barrage en barrage — je réponds à une des préoccupations de M. le sénateur Laffargue, et M. Auberger, tout à l'heure, l'indiquait lorsqu'il parlait d'un programme général — arriver à dresser des travaux de défense, des ouvrages de défense considérables.

Il s'agit alors de trouver la bonne mesure. Au bénéfice de l'expérience actuelle, la mesure n'est pas bonne, car si elle

était bonne, nous ne serions pas dans l'affliction actuelle, mais à l'inverse, il convient de ne pas se laisser aller à des illusions qui pourraient être dangereuses et qui entraîneraient alors probablement un très large surcroît de dépenses par rapport aux dépenses utiles. Il ne saurait être question d'affirmer qu'on puisse prendre des mesures définitives dans un pays aussi irrigué que la France contre toute possibilité de catastrophe, car les inondations, ainsi que vous le savez, et nos observations actuelles le prouvent une fois de plus hélas! les inondations sont très capricieuses et la combinaison des crues très variée.

Il n'en demeure pas moins — et là je suis tout à fait d'accord aussi bien avec M. Barré qu'avec MM. Laffargue, Auberger et Namy, et je suis certain que le Conseil sera aussi unanime à donner son assentiment — que nous devons, à partir des enseignements de cette crue et de ces inondations, dresser minutieusement la liste de ce que l'on pourrait appeler les points particulièrement faibles et, à partir de ces points, établir précisément, comme le disait M. Auberger, ce programme de défense contre les eaux, contre les inondations, avec une réalisation aussi rapide que possible dans les termes de la loi et avec un concours de l'Etat aussi étendu que possible.

Il ne faut pas oublier, en effet, que les collectivités locales sont bien mal à l'aise dans leurs budgets. Pour le financement de pareils travaux — si la ville de Paris, grâce à un effort considérable, est parvenue à régler à peu près son sort, et si, dans certains endroits, comme le signalait tout à l'heure, M. le doyen Robert, d'autres collectivités locales, au prix également d'un effort considérable, sont parvenues de leur côté, à obtenir satisfaction — il n'en demeure pas moins — je pense à des communes de la banlieue parisienne — des cas très difficiles à résoudre, parce que les finances sont dans un état assez difficile.

Dans ces conditions, j'ai déjà donné des instructions à mes services en vue de procéder à la recherche, à la détermination de tous les points faibles, de manière à pouvoir entrer en rapport avec les collectivités locales intéressées pour dresser ce plan d'ensemble et essayer de faire un pas en avant de manière à non pas seulement guérir, mais essayer de prévoir. Puisqu'on a dit que gouverner était prévoir, nous n'aurons vraiment la possibilité d'être un peu satisfaits de nous-mêmes, ce qui sera une maigre compensation à tous les désastres actuellement enregistrés en France, que précisément dans la mesure où nous aurons su, avec votre aide, vos conseils et vos avertissements, prévoir. *(Applaudissements.)*

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

M. Pic. Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur la question que vous avez développée à la fin de votre réponse, concernant le programme général que mon ami M. Auberger vous a demandé. Il est clair qu'il faudrait que les services techniques établissent ce programme général.

Si je me suis permis de prendre la parole, c'est parce que je représente ici un département doublement privilégié. Le département de la Drôme, par suite du débordement, non seulement du Rhône, mais également de ses affluents alpins: le Rousson, la Drôme et la Galaure notamment, est victime des inondations pour la deuxième fois en l'espace d'un mois. En effet, les 9 et 10 décembre 1954, le Rhône et ses affluents avaient débordé de leur lit et provoqué, sur le territoire de notre département de même que sur ceux de l'Isère et de l'Ardèche, des inondations considérables. Ce n'est donc pas seulement pendant huit ou dix jours que ces territoires auront été sous les eaux, mais depuis bien plus longtemps que cela.

Je voudrais attirer, monsieur le ministre, votre attention sur le fait que malheureusement notre région est sujette à ces catastrophes et vous donner un exemple, un précédent dont nous devons tirer la leçon.

En novembre 1951, des pluies catastrophiques avaient fait, elles aussi, déborder le Rhône et ses affluents. Le ministre de l'intérieur de l'époque, notre collègue Charles Brune, s'était personnellement déplacé et il était venu visiter notre département en partie inondé. Par un projet de loi spécial, le Gouvernement avait fait voter en janvier 1952 un crédit de 1 milliard 700 millions. Vous avez parlé, tout à l'heure, monsieur le ministre, de la possibilité, si la discussion budgétaire le permettait, d'inclure dans le budget des travaux publics, et dans le budget du ministère de l'intérieur, qui n'est pas encore voté, les suppléments de crédits nécessaires, de façon que les crédits d'entretien dont vous devez disposer normalement se trouvent augmentés et puissent suffire aux réparations des inondations.

Je voudrais attirer, et je m'en excuse, votre attention et celle du Gouvernement sur le fait que, si vous demandez une augmentation de crédits par lettre rectificative sur les budgets en cours de discussion, vous arriverez à un éparpillement des crédits. Il faudra prévoir des crédits supplémentaires au budget du ministère de l'intérieur pour les secours aux personnes, pour les subventions aux bâtiments communaux. Il vous faudra prévoir des crédits supplémentaires au budget des travaux publics pour les routes nationales, pour les routes départementales, pour les chemins vicinaux. Il faudra prévoir des crédits supplémentaires au budget du ministère de l'agriculture pour les chemins ruraux abîmés qui dépendent du génie rural, pour la défense contre les eaux qui est contrôlée par le génie rural, pour les pertes de récoltes et les grands dégâts causés aux terrains eux-mêmes par les alluvions que les fleuves laisseront à leur retrait.

Il est bien préférable — et je m'excuse de faire cette suggestion, je me permets de la faire parce que vous avez vous-même indiqué, tout à l'heure, que vous iriez, dans un autre lieu peut-être, faire vraisemblablement une communication sur les inondations — que le Gouvernement prévoit un projet spécial portant ouverture de crédits pour faire face aux dégâts causés par les inondations.

Je vous indique que, pour les seules inondations du Rhône de novembre 1951, 1.700 millions ont été votés. Vous voyez ainsi le chiffre bien plus considérable auquel il faudra, cette année, recourir, étant donné l'étendue nationale de ces désastres.

J'ajoute et, ce seront mes derniers mots: qu'il serait souhaitable que le Gouvernement envisageât, d'une façon rapide et qui fût rapidement diffusée dans le pays, toutes mesures nécessaires prévoyant, pour les victimes des inondations, à la fois des exonérations d'impôts, et des prêts à taux réduit et à long terme pour permettre à nos cultivateurs de remettre leurs exploitations en état. Il faudrait aussi, vraisemblablement, que le Gouvernement prit la même mesure qui avait été prise pour notre région de la vallée du Rhône en novembre 1951: l'octroi aux jeunes soldats des communes déclarées sinistrées par arrêté préfectoral d'une permission exceptionnelle de quinze jours, de façon à permettre aux familles éprouvées d'avoir le secours de leurs jeunes garçons sous les drapeaux, lorsque, dans quelques jours, commencera la difficile tâche de la reconstitution des biens. *(Applaudissements.)*

M. le président. Par voie d'amendement (n° 6), M. Yves Jaouen propose de réduire le crédit du chapitre 35-21 de 1.000 francs.

La parole est à M. Yves Jaouen.

M. Yves Jaouen. Mes chers collègues, rappelant la discussion de la semaine dernière, je rejoins mes collègues qui se sont plaints de l'insuffisance de crédits d'entretien des routes nationales. L'augmentation désirable eût été de 100 p. 100 et, sur ce point, tout le monde est d'accord, y compris M. le ministre, j'en suis persuadé. Or, elle n'atteint pas le pourcentage de 50 p. 100, ainsi qu'on l'a rappelé au cours des discussions antérieures, mais à peine 20 p. 100, encore serait-ce un maximum.

Si les collectivités locales n'accomplissaient pas des efforts méritoires, pour les routes qui relèvent de leur autorité, l'état de nos routes, en général, serait, je peux dire, lamentable. En effet, certaines collectivités locales subventionnent par exemple la pose des bordures de trottoir.

Je fais toutefois une réserve pour certaines grandes voies de communication qui sont la fierté des régions qui les possèdent. Avec les administrations départementales des ponts et chaussées, nous déplorons, hélas! chaque année, les abattements qui sont imposés sur les propositions faites. Ces administrations ne peuvent bénéficier que de crédits morcelés et il est difficile à des morceaux de faire un tout.

Mon amendement a donc pour but de demander à M. le ministre une répartition améliorée pour les régions de France dont l'état des routes laisse manifestement à désirer. Parmi ces régions, je vous assure qu'une enquête objective de vos services vous révélera que le Finistère se trouve dans une position peu enviable. *(Applaudissements.)*

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

M. le ministre. Monsieur le président, je voudrais indiquer, en réponse à ce qui a été dit par M. le sénateur Pic, que je retiens comme un avis très valable les différentes catégories dans lesquelles il a classé les suggestions, sur lesquelles je ne reviens pas.

Pour répondre à M. Jaouen, je voudrais dire qu'en ce qui concerne la répartition améliorée des crédits je pense qu'il en va là d'une adaptation incessante aux différences de traitements qui résultent des travaux faits chaque année et qu'à un moment donné l'amélioration pour certaines régions fait que d'autres régions — et probablement la sienne est-elle dans ce cas-là — deviennent particulièrement défavorisées et que c'est sur elles qu'il faut faire porter l'effort à partir de ce moment. C'est une question de points d'équilibre successifs et de rajustements incessants.

Il va de soi que mes services ont pour instructions, en toute circonstance, de parer au plus pressé, c'est-à-dire d'aller d'abord vers les régions se trouvant, à un moment donné, les plus défavorisées. J'espère que cette réponse vous donnera satisfaction.

M. Yves Jaouen. Je demande la parole.

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

M. Yves Jaouen. Monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire que je n'ai pas tout à fait satisfaction. On dit que les voyages sont instructifs et, quand on a un peu d'esprit d'observation, on se rend compte que c'est réel.

C'est au cours d'un récent voyage effectué à l'intérieur de la France que j'ai été amené à faire une comparaison entre certaines régions et celle que j'ai l'honneur de représenter ici. Aussi, ne soyez pas surpris que soit né chez moi le désir légitime de connaître les raisons pour lesquelles certaines régions peuvent s'enorgueillir de posséder des routes magnifiques et ne vous étonnez pas si je demande que, désormais, les crédits prennent la direction de régions qui, jusqu'ici, ne peuvent se vanter d'avoir été favorisées.

M. le ministre. C'est entendu.

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

M. Yves Jaouen. Après cette réponse, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est donc retiré.

Par voie d'amendement (n° 29), M. Auberger et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Auberger.

M. Auberger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai développé très longuement, au cours de la discussion générale, les motifs de mon amendement. J'entendais protester contre l'insuffisance des crédits qui figurent à ce chapitre. M. le ministre m'a répondu très aimablement, comme toujours, mais je crains fort que sa réponse n'augmente pas les crédits inscrits au chapitre. C'est une crainte que je me permets de formuler. Cela étant, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par voie d'amendement (n° 31), M. Brousse propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Brousse.

M. Martial Brousse. Monsieur le ministre, je voudrais profiter de la discussion de ce chapitre pour attirer votre attention sur le manque de prévoyance, pour ne pas dire plus, de l'administration des ponts et chaussées, concernant le maintien de la viabilité des routes de certaines régions pendant la période de verglas que nous avons subie au début de l'année.

Dans la région de l'Est, du 4 au 10 janvier, la circulation sur nos routes a été pratiquement arrêtée. Si, pendant les premières quarante-huit heures, tous les usagers ont compris que le sablage des principales voies de communication n'ait pas été possible, ils ont été beaucoup plus déçus de ne pouvoir circuler les jours suivants.

Il semble que cette situation ait résulté davantage d'un manque de crédits que d'une pénurie de personnel. Toujours est-il que, pendant huit jours, la vie économique du département de la Meuse a été considérablement ralentie et entièrement arrêtée dans beaucoup de localités rurales. Le lait n'a pu être ramassé dans beaucoup de fermes. Mais la population de ces localités ne se composant pas seulement de cultivateurs qui, ayant leur travail sur place, souffrent moins que d'autres travailleurs de ces difficultés de circulation. Ces villages comprennent des commerçants, des retraités, qui doivent être

ravitaillés; ils se composent aussi, et c'est tant mieux, d'ouvriers et d'employés appelés à aller travailler dans les régions industrielles, notamment dans le bassin de Briey.

Je peux citer certains de ces ouvriers qui ont dû faire jusqu'à 25 kilomètres à pied pour aller travailler à leur chantier et qui n'ont pu recommencer le lendemain. Il s'en est suivi pour eux cinq à six jours de chômage parce que, les routes n'étant pas sablées, les cars n'ont pu circuler.

A la suite d'une certaine coordination du rail et de la route, les trains passent dans beaucoup de nos villages, mais ne s'y arrêtent pas.

Je me demande si, pendant une semaine, période pendant laquelle les cars n'ont pu circuler, il n'eût pas été possible d'interpréter intelligemment cette coordination en permettant au rail de remplacer la route défaillante et en mettant en service des autorails omnibus, qui auraient pu dépanner les cars automobiles qui doublent les voies ferrées. Ce dépannage aurait atténué les difficultés dues au mauvais temps, mais dues aussi à une certaine carence de l'administration qui n'a pu assurer le sablage des routes principales.

Certains bons esprits recommandent d'assurer la vitalité de nos villages ruraux en préconisant notamment le logement dans ces villages de certains ouvriers industriels. Encore faudrait-il que toutes les précautions soient prises pour que ces villages ne soient pas isolés pendant d'assez longues périodes, alors que dans certaines régions le mauvais temps est prévisible et qu'il suffit de prendre quelques précautions élémentaires pour assurer d'une façon permanente la viabilité des principales voies de communications de toutes les régions françaises.

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

M. Marcel Brousse. Je voudrais être rassuré sur la situation que j'ai décrite.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je voudrais dire à M. le sénateur Brousse que je prends bonne note de son intervention.

La solution du problème doit être cherchée avec un maximum de précautions.

Il va de soi que sur le plan technique il n'y a pas possibilité d'empêcher d'une façon totale, à 100 p. 100, la formation de verglas. C'est évident. Le problème posé par M. le sénateur Brousse consiste donc à essayer de ramener aussi près que possible de zéro, les inconvénients qui en résultent, c'est-à-dire la durée pendant laquelle le verglas, une fois créé, se maintient et manifeste ses effets nocifs.

Dans ce sens, la direction des routes et celle des ponts et chaussées ont appliqué généralement sur le territoire les indications techniques, les « recettes » qui sont à la disposition des ponts et chaussées.

Certes, l'affaire récente de la Meuse a été tout à fait regrettable et a provoqué des difficultés très graves. Je comprends parfaitement l'émotion de M. le sénateur Brousse. J'indique cependant que pour cette période de huit jours il a été dépensé en sablage une somme de 15 millions de francs, pour le seul département de la Meuse. C'est dire à M. Brousse que l'on n'a ménagé ni la peine, ni les matériaux, ni les crédits.

Je me permets de dire — M. Brousse n'y verra pas de critique, mais au contraire un certain étonnement désolé — qu'en l'espèce, cette année, les conditions atmosphériques particulières au département de la Meuse ont été absolument catastrophiques et que nous nous sommes trouvés en présence d'une situation contre laquelle, je viens de le dire, l'administration a lutté de son mieux, mais qui dépassait un peu, si je puis dire, l'efficacité de la technique. Néanmoins, je donne l'assurance à M. le sénateur Brousse que le problème particulier à la Meuse et au verglas va être entièrement repensé par nos services d'études, de manière peut-être à pouvoir lui apporter une solution que nous n'avions pas encore trouvée.

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

M. Martial Brousse. Non, monsieur le président, mais je voudrais cependant attirer l'attention de M. le ministre sur une autre conséquence de cette situation. Nos régions ont des exportations de blé à effectuer dans les pays voisins. Or, pendant toute cette période, les blés n'ont pu être transportés et les organismes stockeurs ne peuvent assurer ces transports actuellement à la cadence désirable, parce que — et ici c'est un

autre problème — ils ne reçoivent de la Société nationale des chemins de fer français qu'un ou deux wagons par jour alors qu'ils en demandent sept ou huit.

Par conséquent, il serait bon qu'il y ait une amélioration — et je prends acte de ce que vous voulez bien faire au point de vue des crédits pour le département de la Meuse — si la même situation se représente, ce qui est possible, car l'hiver n'est pas encore terminé. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 33), M. Boisrond propose de réduire le crédit du chapitre 35-21 de 1.000 francs.

La parole est à M. Boisrond.

M. Boisrond. Monsieur le ministre, la loi organique de 1884 sur l'organisation municipale, en son titre II, chapitre III, sur les attributions des conseils municipaux, stipule à l'article 70, et vous ne devez pas l'ignorer :

« Le conseil municipal est toujours appelé à donner son avis sur les projets d'alignement et de nivellement dans l'intérieur des villes, bourgs et villages.

« Lorsque le conseil municipal régulièrement requis et convoqué refuse ou néglige de donner son avis, il peut être passé outre. »

Or, le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme semble ne pas tenir compte de cette loi.

En effet, le 12 décembre 1941, un projet remontant à 1933 était adopté par le ministre, comportant la déviation de la route n° 10 autour de Vendôme. Un plan d'urbanisme et d'aménagement de la ville fut déclaré d'utilité publique en 1943.

Les expropriations, commencées en 1941, furent poursuivies suivant les plan et projet de l'époque. Il était prévu à l'origine deux et même quatre raccords ou bretelles reliant la ville à la déviation et ce, par le croisement des rues existantes avec celle-ci.

Mais en 1952, au mépris des décisions prises antérieurement, les services centraux décidaient de changer, d'autorité, le profil en long de la déviation et de la faire passer sur un talus de cinq mètres de hauteur dans toute la traversée de la ville. Et pour que la coupe soit pleine, les raccords prévus dans le premier projet n'existaient même pas dans le second.

En violation de la loi de 1884, ce nouveau projet ne fut jamais soumis au conseil municipal et l'avis de ce dernier ne lui fut jamais demandé.

Je voudrais vous signaler en passant, monsieur le ministre, que Vendôme est une très vieille ville dont les richesses artistiques et la situation sur le Loir attire de nombreux touristes. Comme l'a dit un de ses plus actifs conseillers municipaux, elle s'est créée parce que la très ancienne voie de communication, remontant au moyen âge, devenue la nationale n° 10, la traverse.

Je suis naturellement partisan des déviations sur les grands itinéraires, elles sont indispensables à la circulation moderne ; mais celle qui nous préoccupe modifie, dans les conditions où elle est établie, un état de fait existant depuis des siècles et détruit une situation acquise.

Je n'aurai pas l'audace de vous demander des indemnités ! Mais n'est-il pas obligatoire pour un ministère d'accompagner la technicité de considérations humaines et sociales, de limiter les dégâts et d'éviter la ruine d'une cité charmante, au nom prestigieux ?

En effet, le projet actuel va faire de Vendôme une ville emmurée. Déjà adossée à un coteau, limitée au Nord et à l'Ouest par le remblai de la voie ferrée, elle sera complètement enfermée par une digue de cinq mètres de hauteur supportant la déviation et comportant cinq nouveaux ponts sur les rues qu'elle franchira. Tout cela pour obtenir quelques centaines de mètres de chaussée rigoureusement horizontale et avec un supplément de dépense de 100 millions environ.

Pourquoi traiter Vendôme d'une façon aussi spéciale ? Toutes les autres déviations, même autour de Paris où la circulation est intense, comportent des raccords avec les rues existantes et sans construction de ponts. Pourquoi, sans motif pour l'intérêt général, enlaidir une ville et l'isoler ?

Vous ignorez peut-être, monsieur le ministre, que Vendôme est une ville cruellement sinistrée par les bombardements de 1940. La croix de guerre lui a été remise l'an dernier. Il serait

inhumain d'ajouter, à tant de sacrifices, des préjudices que vous pouvez, que vous devez éviter, notamment en prenant en charge les raccords du centre de la ville à la déviation, raccords prévus par le seul projet valable, celui de 1943.

Je vous prie, monsieur le ministre, de reconsidérer entièrement cette affaire. Il s'agit d'une question de principe, de légalité, à laquelle je vous demande de bien vouloir me répondre.

L'ailleurs j'avais demandé, il y a un certain temps, à votre direction des routes, de réaliser, avant toute autre déviation, celle d'Etampes. On m'en avait donné l'assurance. Rien n'est encore fait, alors que l'on annonce pour le printemps le commencement des travaux à Vendôme. Ne pourrait-on pas, en outre, terminer d'abord le chantier de réfection de la nationale n° 20, entre Longjumeau et Linas, qui continue à causer une perturbation scandaleuse de la circulation intense de cette route ?

Et enfin, mon collègue M. Boutonnat n'a-t-il pas réclamé, à la précédente séance, l'achèvement de différentes déviations de Seine-et-Oise qui sont en cours d'exécution depuis très longtemps ? Vous avez donc le temps, monsieur le ministre, de me donner satisfaction sur un sujet que je sou mets à votre bienveillante attention.

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

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. le sénateur Boisrond que c'est précisément parce qu'il a satisfaction, à savoir parce que nous arrivons à la déviation de Vendôme, conformément à ce qui avait été promis, que nous connaissons ce que j'appellerai les inconvénients du succès, c'est-à-dire des modifications au projet de 1941, incorporé, comme il l'a dit lui-même, dans le plan d'aménagement et de reconstruction de la ville.

M. le sénateur Boisrond s'est très justement appuyé sur la loi fondamentale, la loi organique de 1884, qui précise que les droits des collectivités locales consistent d'abord à être consultées sur un certain nombre de projets qui risquent, en effet, de dénaturer la cité. Je lui indique que les études, et non pas les décisions — car il n'y a encore aucune décision prise sur la modification au projet de 1941-1943 — se poursuivent en liaison étroite avec la municipalité. Lorsqu'il s'agit de faire passer la voie nationale nouvelle au-dessus de deux voies sortant de Vendôme, il y a à un point de fond sur lequel le Gouvernement ne fait absolument pas obstacle, lorsqu'une décision sera sur le point d'être prise, à une consultation officielle de l'assemblée municipale. Il appartiendra à celle-ci de décider si, oui ou non, les indications fournies par les représentants de l'administration municipale, à l'heure actuelle, sont suivies ou non par la majorité de l'assemblée communale.

Ainsi donc, M. le sénateur Boisrond peut être parfaitement assuré de la part du Gouvernement à la fois de sa volonté de célérité et de sa volonté absolue de respecter l'exercice des libertés communales.

M. Boisrond. Je demande la parole.

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

M. Boisrond. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse, mais je tiens à vous aviser qu'aucun projet n'a encore été soumis à la ville de Vendôme. Simplement, l'autre jour — j'ai ici le compte rendu de la séance du conseil municipal — une conversation s'est déroulée avec l'ingénieur en chef du département et l'ingénieur d'arrondissement. D'après les dires de ces fonctionnaires, le projet que j'estime irrégulier dans sa forme était bien, dans leur esprit, définitif. J'accepte vos précisions et j'espère que vous pourrez, en effet, donner satisfaction aux revendications que je vous ai soumise. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par voie d'amendement (n° 35), M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit du même chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Monsieur le ministre, l'amendement que j'ai déposé a pour objet d'attirer votre attention sur la nécessité d'entretenir et de créer si possible des pistes cyclables. Un effort particulier est entrepris, à l'heure actuelle, pour créer, dans notre pays, un réseau d'autoroutes, parce qu'on a estimé qu'il était absurde de faire circuler sur la même voie des véhicules roulant à des vitesses très différentes.

Les mêmes motifs sont valables en ce qui concerne la circulation des cyclistes sur les routes nationales à grande circulation et nous voudrions qu'une partie un peu plus importante des crédits permette de doter les cyclistes d'une voie où ils rouleraient en toute sécurité, sans pour autant gêner la circulation des véhicules automobiles.

Je n'ai pas besoin d'attirer votre attention sur l'importance de ce fait puisque, à l'heure actuelle, il y a douze millions de cyclistes en France, et ce sont les seuls usagers de la route qui payent un droit fixe, du fait de leur plaque de contrôle. Ils ont droit à un peu de considération et cette considération permettrait d'ailleurs aux automobilistes de rouler avec le maximum de sécurité et de garantie, puisqu'aussi bien, si l'on considère la statistique des accidents, on est bien obligé de constater que la majeure partie de ceux-ci proviennent des rencontres entre cyclistes, motocyclistes et véhicules automobiles.

Je voudrais vous demander, dans toute la mesure du possible, de favoriser le développement des pistes cyclables le long des grands itinéraires. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je n'ai absolument rien à opposer à ce qui a été dit par M. le sénateur Vanrullen.

M. le rapporteur général. Très bien!

M. le président. Puisque vous êtes pleinement d'accord, l'amendement est sans doute retiré? (*Sourires.*)

M. Vanrullen. Oui monsieur le président.

M. le président. Par voie d'amendement (n° 37), M. Albert Denvers propose une réduction de 1.000 francs sur le crédit du chapitre.

La parole est à M. Denvers, à qui je souhaite la même réponse favorable de M. le ministre.

M. Denvers. Mon amendement fait suite à la suggestion de M. le ministre lui-même et rappelle l'intention que le Conseil a manifestée il y a quelques jours à propos de la construction du tunnel sous la Manche. Nous demandons à M. le ministre d'accepter d'envisager une nouvelle répartition de ses crédits à l'intérieur du chapitre 35-25 et d'essayer par là de récupérer les 10 millions qu'il n'a pu inclure dans un autre chapitre.

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

M. le ministre. J'ai indiqué à M. le sénateur Denvers à quel point nos préoccupations étaient identiques. Je crois d'ailleurs à ce sujet que les travaux parlementaires de l'Assemblée nationale ne laissent aucun doute sur la volonté du Gouvernement de pousser le plus rapidement possible l'exécution du projet dit « expérimental ».

Dans ces conditions, je suggère que nous nous abstenions de modifier les documents budgétaires, puisqu'aussi bien nous sommes tous d'accord.

M. Denvers. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Avant de mettre aux voix le chapitre 35-21, je donne la parole à M. Jaouen, pour explication de vote.

M. Yves Jaouen. Il entre dans les projets d'actualité de déclasser un certain nombre de voies ferrées secondaires. La Bretagne est visée particulièrement dans ces projets, ce contre quoi nous nous élevons avec toute notre énergie. La semaine dernière, M. le ministre a bien voulu nous donner quelques apaisements sur le plan général, et il a fait connaître les précautions qu'il comptait prendre avant de prendre une décision.

Un aspect du problème me paraît cependant ne pas avoir été évoqué. Je dis tout de suite que ravir à notre province les lignes à voie unique qui, actuellement, alimentent celles de la Société nationale des chemins de fer français, sans avoir préalablement assuré le reclassement de la population qui vit de ces lignes, serait une erreur monumentale.

On croit avoir résolu un problème financier sous prétexte qu'on a réalisé des économies immédiates, mais aussitôt surgit un autre problème, social celui-là, et qui pose un nouveau problème financier. En effet, M. le ministre du travail et M. le ministre des finances devront se pencher sur la situation qui

sera faite à toute cette population et prévoir des crédits importants pour la caisse de chômage. Je pense que la société n'est pas bien faite lorsqu'on laisse inemployés autant de bras et de cerveaux.

A notre époque où l'on parle beaucoup, où l'on écrit beaucoup sur la décentralisation et la reconversion, c'est par cette réforme qu'il eût fallu commencer avant de décider le déclassement de chemins de fer qui, je le répète, assurent la vie de plusieurs centaines et probablement de milliers de familles. En effet, il ne s'agit pas seulement des petits cheminots, mais également des commerçants, des agriculteurs et de toutes les activités qui gravitent autour de l'existence de ces lignes ferrées secondaires.

Il eût été raisonnable de prévoir un aménagement des relations ferroviaires après l'implantation d'industries nouvelles et après l'amélioration sérieuse des routes dont l'état actuel ne permettra pas à la plupart d'entre elles d'être livrées à une circulation intense de gros véhicules automobiles qui, fatalement, devront remplacer les lignes ferrées secondaires. Je crains — craignez avec moi — que le nombre de catastrophes dans le genre de celle de Lens, pour ne citer que l'une d'elles, aille en s'accroissant.

Je vous demande, monsieur le ministre, de ne pas permettre que la charrie soit placée avant les bœufs, et ceci dans l'intérêt de la paix sociale. Redoutez aussi que, si le chômage et la misère régnaient sur la Bretagne, une situation aussi pénible, avec toutes ses conséquences prévisibles, ne soit exploitée.

Je voudrais également — et ce sera mon dernier mot — tout en déplorant les effets désastreux des inondations, apporter, en tant que représentant d'un département gravement sinistré de l'Ouest et sinistré moi-même, un salut fraternel aux victimes des inondations et m'associer aux appels à la solidarité nationale qui ont été tout à l'heure, non sans émotion, lancés par plusieurs collègues.

Les critiques présentées par M. Lachèvre m'ont rappelé une certaine campagne en faveur de la protection civile, campagne qui, hélas! n'a pas été écoutée. Je pense, en effet, que les mesures de sauvetage relèvent plutôt de la protection civile que de la défense nationale, sans pour autant négliger l'aide précieuse de l'armée et de la marine si cette aide devenait nécessaire.

Parmi les leçons à en tirer, en plus des travaux de barrages nécessaires, il y aura lieu — et je vous demande de bien vouloir transmettre ces observations à votre collègue du département ministériel intéressé — de s'occuper du développement de l'organisation de la protection civile.

Pour en terminer, je voudrais également vous dire que ce serait sans doute plus qu'une erreur, ce serait une grave faute, que de continuer à développer des activités économiques nouvelles dans des régions qui, hélas! périodiquement, se révèlent inhospitalières par suite des événements.

M. Vanrullen. Je demande la parole.

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

M. Vanrullen. Je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur un point particulier, la nécessité d'envisager un programme à longue échéance pour l'entretien des routes. Je veux lui donner ici quelques exemples des absurdités auxquelles on aboutit avec les programmes annuels pour les travaux sur les routes.

Il y a quelques années, on a créé sur des itinéraires internationaux traversant la ville que je représente ici, Béthune, des déviations avec des passages supérieurs au-dessus des voies ferrées. J'ai eu beau, à ce moment-là, appeler l'attention de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées sur la largeur ridicule de la chaussée, on m'a répondu : la largeur est de 7 mètres, c'est la largeur normale des routes nationales.

On a donc construit les déviations, les ponts; mais depuis, on a élargi toutes les voies qui y aboutissent. Si bien que ces passages supérieurs constituent maintenant des étranglements excessivement dangereux qui pourraient rappeler celui que signalait tout à l'heure notre ami M. Jaouen en ce qui concerne le pont de Loison-sous-Lens, où s'est produit récemment une catastrophe.

Par ailleurs, les mêmes ingénieurs qui ont établi les projets pour ce passage supérieur n'ont pas prévu que deux ou trois années plus tard on allait électrifier, même si le ministre ne l'a pas encore décidé, les lignes de chemin de fer de la région du Nord, si bien que ces ponts qui viennent d'être livrés à la circulation, il y a quelques années à peine, se trouvent

aujourd'hui trop bas pour livrer passage à la ligne de chemin de fer électrifiée. Il faudra ou démolir, ou surélever et je n'ai pas besoin de vous dire que cela va entraîner des frais considérables qu'on aurait pu éviter avec un peu de perspicacité.

Par ailleurs, en ce qui concerne ces déviations, je signalais l'année dernière au préfet de mon département qu'on était en train de délivrer des permis de construire pour des habitations situées sur un itinéraire international qu'on allait établir par suite d'une déviation. Ces maisons sont les unes construites, les autres à l'état de fondation, ou élevées à un étage, et aujourd'hui on les exproprie.

Il y a là un gaspillage des ressources de la nation qu'on pourrait éviter en prévoyant un peu plus longtemps à l'avance les plans et surtout en réalisant une véritable coordination entre les différents ministères intéressés, à savoir le ministère des travaux publics et le ministère de la reconstruction, chargé de délivrer les permis de construire. On aurait pu, il y a deux ans, refuser les permis de construire sur un itinéraire qui était projeté comme grande voie de circulation internationale.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, les précisions apportées par M. le sénateur Vanrullen m'amènent à saisir l'occasion de son intervention pour faire une communication à la Haute Assemblée.

Je ne reviens pas sur les inconvénients de l'annualité en matière de marchés d'entretien. J'ai été amené à en parler dans mon exposé général à cette tribune et, comme je l'ai dit, nous recherchons, avec les services financiers, le moyen de ne pas être prisonniers de l'annualité pour la passation des marchés d'entretien. Par conséquent, sur ce point, nous sommes d'accord.

Je veux revenir sur les exemples d'impéritie qui ont été fournis, et dont nous héritons les uns et les autres, et à cette occasion dire un mot de la nouvelle organisation des transports qui résulte du remaniement ministériel. Je rappelle à la Haute Assemblée que, lorsque je lui ai fait un exposé d'ordre général sur ce budget des travaux publics et des transports, la situation n'était pas gouvernementalement ce qu'elle est aujourd'hui et je rappelle que j'ai insisté sur la nécessité de la coordination, coordination qui doit permettre d'éviter le retour de semblables erreurs, si coûteuses.

Je suis en mesure, aujourd'hui, d'indiquer au Conseil que, parallèlement au remaniement des attributions et des postes ministériels, qui sera chose faite à partir de demain, va être instituée une conférence interministérielle permanente des transports à laquelle seront conviés, sous la présidence du ministre des transports et des travaux publics, naturellement le ministre de la marine marchande, le secrétaire d'Etat à l'aviation civile, mais aussi — et c'est fort important — le ministre de la défense nationale, le ministre de la France d'outre-mer et, enfin, le ministre de la reconstruction et de l'aménagement du territoire. Cela donnera, je pense, à M. Vanrullen une réponse satisfaisante sur des points du genre de ceux qu'il a soulevés, et, également au Conseil l'assurance que non seulement le remaniement des fonctions et des postes n'affectera pas la marche en avant de la politique des transports, mais va permettre de dégager le plus rapidement possible, par des contacts précis et fréquents, une politique coordonnée indispensable à tous égards.

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

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

Je mets aux voix le chapitre 35-21, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 35-21 est adopté.)

M. le président. « Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 4.552.613.000 francs. »

La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, je voudrais rouvrir pendant quelques secondes le dossier du canal du Nord.

J'ai écouté avec beaucoup de plaisir les différentes interventions qui ont eu lieu dans cette Assemblée et en particulier votre réponse aux différents orateurs. Vous nous avez indiqué tout d'abord que le plan avait écarté en première lecture la question du canal du Nord. En ma qualité de président de la commission chargée de surveiller l'élaboration et la réalisation

du plan, je suis bien obligé de m'élever avec la plus grande énergie contre le fait que le plan n'a jamais été soumis au Parlement et n'est jamais venu en discussion, contrairement à tout ce qui avait été promis. M. le ministre des finances nous avait, l'an dernier, promis en effet qu'un débat très vaste s'instaurerait à ce sujet, aussi bien à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République. Or, si un rapport a été déposé sur le bureau de l'autre Assemblée, la discussion n'est jamais intervenue.

Dans ces conditions, il me paraît urgent que vous fassiez part au nouveau ministre des finances, qui est en même temps l'un de vos anciens collègues, des désirs de cette Assemblée.

D'autre part, je voudrais vous apporter quelques arguments pour vous permettre de défendre, le cas échéant, un projet que je voudrais bien ne pas vous voir enterrer : celui concernant le canal du Nord.

Il se manifeste, là comme ailleurs, une certaine opposition, opposition due — il faut bien le dire — à la S. N. C. F. Je serai amené, à l'occasion d'un autre chapitre, à prendre la défense de la S. N. C. F. Je n'en suis donc que plus libre pour indiquer combien cette opposition, parfois, est gênante, et je n'en veux pour preuve que l'affaire de la canalisation de la Moselle où nous avons vu deux services publics s'opposer de telle manière que nous avons perdu à peu près sur tous les tableaux.

Les arguments complémentaires que je voulais vous donner sont les suivants. D'abord, vous avez souligné vous-même qu'il ne devait pas y avoir compétition entre le rail et l'eau. Mais il y a une raison majeure pour laquelle cette compétition ne peut exister, c'est que les marchandises et, notamment, les charbons, transportés par le canal et par le fer ne sont pas les mêmes. Il n'est pas possible de mettre dans une péniche, dans un chaland, des charbons de gros calibre ou des coques, parce qu'ils arriveraient dans un tel état qu'ils seraient trop dépréciés. En outre, les clients des transports par eau sont, en règle générale, installés au voisinage immédiat de l'Oise et de la Seine, et sont dans l'incapacité de recevoir par fer, soit parce qu'ils ne sont pas embranchés, soit parce que l'embranchement ne peut pas recevoir de trains complets, soit parce que la réception par rames incomplètes ou wagons isolés leur ferait supporter un supplément qui va de 300 à 600 francs par tonne.

Voilà donc des raisons supplémentaires, et je vous demande de bien vouloir vous en inspirer, dès que la commission que vous avez saisie de cette question aura terminé ses travaux.

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

M. Boudinot. Monsieur le ministre, mon intervention sur ce chapitre sera très brève. Elle a pour but de solliciter, pour le département de la Guyane, le maximum dans la répartition des crédits de l'article 1^{er} du présent chapitre.

L'insuffisance des crédits qui nous sont alloués annuellement n'a permis jusqu'ici de ne faire que des travaux assez sommaires d'entretien. Je me contenterai, à l'appui de ma demande, de signaler qu'il est urgent d'entreprendre des travaux au canal dit de la « Crique fouillée », qui relie la rivière de Cayenne à celle du Mahury, et également au canal de Kaw, qui relie la rivière de Kaw au fleuve Appronagne, pour les rendre complètement utilisables.

Ces voies sont destinées à rendre de grands services aux cultivateurs et entrepreneurs forestiers qui les empruntent pour le transport de leurs productions.

Elles évitent la traversée de bras de mer souvent dangereux et raccourcissent énormément la durée des voyages. Je crois pouvoir compter, monsieur le ministre, sur votre sollicitude pour accorder au département de la Guyane le maximum de crédits.

M. le ministre. Cela est entendu.

M. Le Basser. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Le Basser.

M. Le Basser. Bien que portant sur un point local, la question que je voudrais poser à M. le ministre a un caractère général. Le déclassement des canaux peut nuire à certains aménagements de territoires. En d'autres termes, il peut réduire à néant des initiatives heureuses qui se manifestent dans certains départements pour la localisation d'industries qui permettraient de faire mieux vivre des cités déshéritées et conduirait à une décentralisation souhaitable en tous points.

Comme les projets de déclassement sont à terme, je demande qu'en cas de fixation ou de développement d'activité nécessitant un apport fluvial une modification puisse être apportée aux intentions que le ministre a affichées.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Cette suggestion de M. le président Le Basser me paraît parfaitement opportune et je me permets de m'y rallier.

M. Le Basser. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Symphor. Je demande la parole.

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

M. Symphor. L'amendement que j'ai voulu déposer — si je ne l'ai pas fait, je m'en excuse —...

M. le président. Vous êtes d'une telle bonne humeur que le Conseil ne vous en tiendra pas rigueur.

M. Symphor. ...exprimait mon désir d'appeler l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de faire procéder de toute urgence au curage des rivières et cours d'eau de la Martinique.

Vous avez entendu l'argument invoqué par M. Boudinot quant à l'utilité de ces voies pour la navigation intérieure. L'intérêt que je voudrais souligner devant vous se rattache à la discussion qui eut lieu autour de l'article précédent concernant les inondations dont nous déplorons tous actuellement les effets.

Un certain nombre des voies navigables de notre département ont été totalement abandonnées depuis la départementalisation. Cependant des textes sont intervenus, notamment le décret du 31 mars 1938 qui a étendu à la Martinique l'ensemble de la législation concernant les voies navigables, législation qui a mis à la charge de l'Etat le curage, la navigabilité et la protection des berges.

Depuis 1948 ces rivières et ces canaux ont été totalement abandonnés et la navigation intérieure n'a plus de raison d'être. La gravité de la situation tient précisément au fait que ces rivières, qui ne sont que des torrents et qui grossissent pendant la période des pluies, nous occasionnent les mêmes soucis, causent les mêmes dégâts et sont l'objet de notre part des mêmes préoccupations que celles dont on a parlé tout à l'heure.

Si je voulais à mon tour provoquer votre émotion, je pourrais vous rappeler que nous avons eu il n'y a pas longtemps des inondations très graves. Le malheur est qu'elles ne se produisent pas en même temps que celles de la Seine. Lorsqu'elles se produisent, elles se produisent loin de nous et elles ne sont pas accompagnées des mêmes phénomènes émotifs: il n'y a pas de presse, pas de radio, pas de télévision et il ne nous parvient qu'une modeste voix qui, très humblement, appelle votre attention. Ici, l'émotion n'est guère ressentie, alors que là-bas il y a des pertes considérables et des dégâts très graves. Notre collègue M. Lodéon pourrait vous rappeler comme moi qu'il y a deux ou trois ans nous avons eu des glissements de terrains et des avalanches qui ensevelirent des quartiers entiers, notamment au Lorrain où sept personnes n'ont jamais été retrouvées. La ville de Fort-de-France est périodiquement et totalement inondée comme celles dont nous avons aujourd'hui le spectacle.

Je peux vous citer le nom de ces rivières pour que vous en fassiez le dossier: rivière de la Lézarde, du Lamentin, Rivière-Salée, Rivière-Pilote, le François, la rivière Levassor, qui sont pratiquement inondées chaque année avec deux, trois ou quatre mètres d'eau et qui occasionnent des pertes considérables pour les personnes comme pour les collectivités publiques. Il y a également toutes ces rivières de Ducos, de Belle-Fontaine, de Saint-Esprit, des Anses d'Arlets, de Trinité, j'en passe. Les routes sont totalement coupées et ces régions restent isolées du reste du département pendant des semaines alors que nous n'avons pas d'hélicoptères pour les ravitailler. Je vous assure que le drame est le même que celui qui nous atteint ici. Il provoque la même émotion et ce n'est pas parce qu'il se produit à 7.000 kilomètres d'ici que nos préoccupations s'atténuent.

A propos du présent projet de budget, j'aurais voulu que vous me donniez l'assurance que, sur votre budget d'entretien, il va être procédé au curage de ces rivières. Tout à l'heure, M. Aubergier vous recommandait un programme d'ensemble. Ce programme d'ensemble, je l'ai là, vous allez le trouver dans le rapport de vos services des pont et chaussées. Il y a même

deux programmes qui ont été établis en 1952 — cela fait donc trois ans — et en 1953. Ces programmes ont été étudiés dans leur détail et les dépenses réparties entre l'Etat, les collectivités et les personnes riveraines de ces cours d'eau. Par conséquent, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'envoyer une mission nouvelle ni de demander de nouveaux programmes d'études. Tout est déjà fait. Vous allez retrouver cela dans vos administrations. Vos ingénieurs, qui se sont penchés sur ces problèmes avec attention, science et conscience, vous ont apporté tous les éléments nécessaires et je vous demande de me dire que ces aménagements vont être opérés le plus rapidement possible. (Applaudissements.)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Mesdames, messieurs, il n'est pas nécessaire que j'insiste auprès de M. Symphor pour qu'il sache à quel point les événements qui se déroulent à la Martinique ne sont absolument pas étrangers à nos préoccupations, à nos inquiétudes et à nos joies, lorsque ces événements sont heureux. Je lui indique seulement, à propos de la question technique qu'il a posée, que je vais personnellement veiller pour qu'en ce qui concerne spécialement les curages, nous portions un effort qui sera d'ailleurs une continuation des efforts déjà entrepris, de telle manière que cette continuation, si possible, se traduise vraiment par un développement.

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

Je mets aux voix le chapitre 35-31.

(Le chapitre 35-31 est adopté.)

M. le président. « Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 2.749.402.000 francs. »

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Mesdames, messieurs, je voudrais appeler l'attention de M. le ministre sur l'insuffisance des crédits inscrits à ce chapitre pour l'entretien et la réparation de nos ouvrages portuaires. En effet, au moment où le tonnage de notre flotte va en augmentant, des ports appropriés nous sont indispensables pour faire face à l'intensification du trafic.

Une augmentation de crédits a certes été enregistrée par rapport aux années précédentes, mais nous sommes loin de compte. Je vous citerai un fait qui peut paraître local, mais qui ne l'est cependant pas, puisqu'il s'agit du port de Dunkerque, port extrêmement important pour le pays à l'époque où ce que l'on appelle l'Europe se constitue. Il y a quelques jours, Dunkerque a été mis dans l'obligation de détourner un assez grand nombre de navires, la capacité de ses quais ne permettant pas de les recevoir tous. Ce fait ne serait pas trop grave si les navires en question étaient tous répartis vers des ports français. Or, il n'en est rien; quelques-uns de ces navires sont allés vers des ports concurrents, entre autres Auvers, voisin de notre port septentrional.

Je vous demande donc de persévérer dans cette volonté que vous avez assurément d'augmenter les crédits figurant au chapitre relatif à l'entretien de nos ports. Vous n'ignorez sans doute pas l'effort accompli par les pays étrangers sous une forme ou sous une autre, très souvent même indirectement, pour venir en aide aux collectivités qui ont la charge de certains travaux d'entretien portuaire.

J'insiste donc auprès de vous pour que vous envisagiez très sérieusement la question et, par votre intermédiaire, j'en viens à poser une question au ministre des finances. Nous avons ici, dans cette Assemblée et dans le Parlement français, justement pour accélérer la remise en état de nos ouvrages portuaires, voté un certain texte qui est l'article 7 de la loi du 31 décembre 1948, laquelle ne faisait d'ailleurs que reprendre les dispositions de la loi de 1921, elle-même ayant déjà été modifiée en 1923. Cette loi, au lendemain de la guerre de 1914-1918, permettait aux communes de faire certaines avances pour le compte de l'Etat, ce dernier remboursant ensuite ces avances par des annuités sur une période de vingt ans.

Nous avons repris ce texte formellement en 1948. Aujourd'hui, le ministre des finances se refuse à l'appliquer. Nous ne pouvons accepter cette mauvaise volonté ministérielle, car sans elle les collectivités départementales ou locales, pour accélérer la remise en état de leurs ouvrages portuaires, auraient accepté, en vue de permettre le jeu des dispositions inscrites dans la loi, de faire les avances. Je sais que vous vous êtes efforcé d'obtenir l'accord de votre collègue des finances, mais celui-ci est resté sourd à vos appels. Ce ne serait rien si l'on ne bafouait pas en même temps la volonté du Parlement français.

Nous avons expressément voté un texte en 1948 dans l'intérêt de la nation. On ne comprend pas vraiment que le ministre des finances refuse de l'appliquer et s'obstine ainsi à ne pas reconnaître la valeur des textes législatifs que nous votons.

Monsieur le ministre, je vous demande une fois de plus d'interpeller votre collègue — vous aurez peut-être l'occasion de le faire avant qu'il soit trop tard — car il nous faut obtenir satisfaction si vous voulez que nous vous aidions dans la tâche que vous vous êtes assignée. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, j'ai décidé de la chance aujourd'hui avec les interventions de M. le sénateur Denvers. Tout à l'heure il m'a permis — je ne voudrais pas que le Conseil pût croire que nous nous étions concertés (*Sourires.*) — d'apporter certaines précisions sur la procédure qui va être instaurée à l'échelon ministériel pour assurer une politique de véritable coordination et d'harmonisation des transports. Voici que maintenant M. le sénateur aborde une question extrêmement importante, question qui est en effet posée depuis six ans et qui n'avait jamais trouvé de réponse.

J'ai le plaisir de lui apprendre qu'ayant été particulièrement choqué, pour les raisons qu'il a dites et pour quelques autres qui ont pu m'appartenir en propre, par la situation que j'ai trouvée à mon arrivée au ministère; que j'ai obtenu l'accord de mon collègue des finances, il y a d'ailleurs très peu de temps, et que nous allons maintenant passer, grâce à sa compréhension du problème, à la mise en application.

M. le président. Par voie d'amendement (n° 7), M. Yves Jaouen propose de réduire le crédit de ce chapitre 35-32 de 1.000 francs.

La parole est à M. Jaouen.

M. Yves Jaouen. Mesdames, messieurs, dans une récente intervention faite à l'Assemblée nationale en faveur du port de la Pallice, un député accordait à ce port, parmi d'autres avantages, celui unique, prétendait-il, sur l'Atlantique d'être en eau profonde. Il ajoutait que le port de la Pallice pouvait recevoir des navires de gros tonnage, à condition toutefois que lui soient donnés les moyens de compléter ses installations existantes, ce qui signifie, à condition qu'on y procède à des dépenses de plusieurs centaines de millions probablement, et peut-être de plusieurs milliards.

Cette déclaration a soulevé une surprise que, j'en suis persuadé, M. le ministre partagera, car il n'ignore pas, pas plus que moi-même, l'activité très grande du port de Bordeaux qui est bien sur l'Atlantique.

Cet honorable député oubliait en outre l'existence du port de Brest qui est bien sur l'Atlantique également, qui est un port naturel en eau profonde, accessible à toute heure de marée, de jour et de nuit, et qui est le moins éloigné de nos territoires d'outre-mer. Enfin, et c'est un fait assez rare pour qu'on le souligne, le port de Brest ne réclame pas l'aide financière énorme que peut demander cet honorable député auquel j'ai fait allusion tout à l'heure pour le port de la Pallice.

J'ai donc eu, monsieur le ministre, l'honneur d'appeler votre bienveillante attention, après celle de vos prédécesseurs, pendant sept ans, sur l'urgence que présentent les travaux de restauration des installations portuaires de Brest. Il est juste de reconnaître que certains de ces travaux ont été effectués, mais il faut également se rappeler que ces installations ont été détruites voilà plus de dix ans.

Par lettre du 23 novembre dernier, vous avez bien voulu m'informer que vous espériez être en mesure, en 1955, d'affecter des crédits d'engagement aux travaux de remise en état de ce port. Je vous remercie de cette réponse qui est pleine d'espérance et, à l'occasion de la discussion de ce budget, je me permets de vous demander des précisions sur ce point, car le budget lui-même ne prévoit rien à ce titre-là.

Voilà l'objet de mon amendement.

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

M. le rapporteur. Sur l'amendement lui-même, la commission n'a pas eu à se prononcer; elle laissera par conséquent le Conseil juge.

Je voudrais faire cependant une observation particulière: il est très vrai que les crédits d'entretien et de réparation ont été augmentés de 300 millions. La commission des finances a pris

acte de cette augmentation; elle estime néanmoins que le crédit, tel qu'il est constitué à l'heure actuelle, est insuffisant. Elle demande, par conséquent, à M. le ministre, de bien vouloir faire un effort au budget prochain pour l'augmenter.

Nous n'examinons pas en ce moment les crédits concernant l'équipement; mais, comme aucune dotation ne figure à ce chapitre, je désire également présenter une observation sur ce point particulier. D'ailleurs, si les crédits de paiement relatifs à l'entretien sont augmentés, par contre ceux concernant l'équipement sont diminués d'une somme importante, puisqu'elle s'élève à deux milliards et demi.

A l'heure actuelle, on a la préoccupation, qui est incontestablement justifiée, de la remise en état des grands ports de commerce, mais on ne fait rien ou à peu près rien en ce qui concerne les petits ports.

Je pourrais citer un exemple choisi dans mon département. Nous possédons un petit port qui est un véritable bijou, celui de Sainte-Maxime, qui présente une utilité tout à fait exceptionnelle aussi bien pour les pêcheurs que pour le tourisme. Or, à l'heure actuelle, il continue à présenter les ruines et les dévastations qu'il a subies pendant la guerre.

Je demande à M. le ministre de faire disparaître le plus rapidement possible des situations de cette nature.

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

M. le ministre. Je répondrai d'abord à M. Jaouen. Sans vouloir entrer dans des détails qui, probablement, laisseraient l'attention du Conseil — car je ne crois pas qu'on puisse ici traiter par trop longuement des cas particuliers — je puis cependant lui préciser, en ce qui concerne le port de Brest, qu'en 1955 se poursuivra la reconstruction du quai Ouest du bassin n° 1 et que les engagements dont je lui ai parlé dans ma lettre viseront, d'une part, la réfection de la digue Sud et, d'autre part, la remise en état de la machinerie de la forme de radoub. Je pense qu'au bénéfice de ces précisions, M. Jaouen constatera que ma lettre annonçait bien des effets réels.

Je répondrai à M. le rapporteur de la commission des finances que, sur le plan général, je partage son opinion sur la nécessité d'accroître l'effort de redressement des crédits qui est marqué dans le présent budget. Je ne reviens pas sur l'exposé général que j'ai eu l'honneur de faire à cette tribune, où j'indiquais que, dans mon esprit, le redressement de cette année était le début d'un redressement beaucoup plus ample.

En ce qui concerne les petits ports, j'avais indiqué également dans mon exposé général que je n'admettais pas qu'on pût réserver aux grands ports l'exclusivité des crédits. Bien au contraire, et plus spécialement, puisque nous sommes appelés à parler de ce bijou — en effet, pourquoi ne pas reprendre l'expression de M. le rapporteur de la commission des finances lorsqu'il s'agit de Sainte-Maxime — je voudrais dire à M. le rapporteur que, là aussi, mes déclarations ne correspondent pas à des vœux plus ou moins vains ou, comme l'on dit, à de bonnes paroles qui sont, comme chacun sait, les plus mauvaises (*Sourires*), mais en réalité à des travaux qui sont sur le point maintenant d'être réalisés et qui le seront en 1955; car, en 1955, nous allons refaire le musoir. J'indique, pour ceux qui ne sont pas très familiers avec ce terme, qui, spécialement à Sainte-Maxime, prend une couleur tout à fait particulière, que le musoir, c'est le bout de la jetée. (*Très bien! très bien!*)

M. Dulin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dulin, contre l'amendement.

M. Dulin. Contrairement à ce que vous pensez, monsieur le président, je ne veux pas prendre position contre l'amendement de M. Jaouen parce que je suis beaucoup plus juste pour le port de Brest que lui pour le port de la Pallice. Mais, tout à l'heure, j'ai entendu son intervention au sujet du port de la Pallice lorsqu'il a évoqué les paroles de mon excellent ami Gaborit à l'Assemblée nationale.

En effet, le port de la Pallice est un grand port, en eau profonde. C'est le plus grand de la côte Sud. On ne peut pas comparer le port de Brest avec la rade de la Pallice. Or, notre port a connu beaucoup de difficultés pendant la guerre, puisque les Allemands y avaient construit une base sous-marine qui nous a enlevé 400 mètres de bassins. Ceux-ci n'ont jamais été reconstruits. C'est pour cette raison que mon collègue Gaborit est intervenu. Le port avait été oublié purement et simplement. On avait bien songé à Nantes, à Saint-Nazaire et à Bordeaux, mais on avait oublié la Pallice.

Depuis, selon la promesse qu'il m'avait faite, M. le ministre des travaux publics a fait inscrire normalement au plan de modernisation et d'équipement le port de la Pallice. Par contre M. Chaban-Delmas a été très discret en ce qui concerne les crédits.

Nous espérons qu'à l'avenir il comprendra qu'il ne doit pas y avoir de différence et que tous les ports doivent tous exister et recevoir des crédits selon leur importance. Il ne s'agit pas de concurrence entre ports; il s'agit de donner l'extension nécessaire à nos grands ports, selon leur importance et leurs propres qualités. Le port de Bordeaux peut avoir un avantage quelconque, celui de Saint-Nazaire a l'avantage d'avoir deux chantiers navals, et celui de la Pallice une base incomparable. Mais, encore une fois, je ne veux pas opposer les ports les uns aux autres. Je n'avais d'ailleurs pas l'intention, monsieur le président, d'intervenir dans cette discussion, même pas pour le port de la Pallice, mais j'ai été obligé de relever le gant que m'a jeté notre ami Jaouen. (*Sourires.*)

M. Yves Jaouen. Je demande la parole.

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

M. Yves Jaouen. Je remercie M. le ministre de sa réponse positive. En ce qui concerne M. Dulin, notre collègue de la Charente-Maritime, j'espère qu'il ne s'est pas offusqué de mon intervention: il n'y avait, dans celle-ci, rien de dirigé ni contre le port de la Pallice, ni contre son éminent représentant dans cette enceinte.

Ce que je veux dire, c'est qu'il est tout de même logique qu'on ne laisse pas plus longtemps des ports sinistrés dans un état d'infériorité par rapport à d'autres ports qui ont la chance de ne pas avoir été dévastés. Bien entendu, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Primet. Je demande la parole.

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

M. Primet. J'ai été très satisfait d'entendre M. le ministre déclarer qu'il voulait aussi porter une très grande attention aux petits ports français. Un petit port français — je pense que M. Jaouen ne m'en voudra pas d'en parler — a, l'an dernier, exporté peut-être autant que Brest, sinon plus. C'est un petit port de son département que je connais bien: celui de Roscoff. Ce port a connu l'an dernier et connaît encore un très gros trafic. Je demande à M. le ministre d'être très attentif au fait que l'entrée du port de Roscoff est assez difficile en raison des rochers qui se trouvent dans la passe — je connais aussi très bien ces rochers. Il suffirait de peu de crédits pour les faire disparaître et faciliter ainsi l'entrée dans le port.

M. Yves Jaouen. Vous voyez comme notre département est accueillant!

M. le président. Par voie d'amendement (n° 19), M. Symphor et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce même chapitre 35-32 de 1.000 francs.

La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. Monsieur le président, je retire cet amendement et le reprendrai, si vous le voulez bien, au chapitre des investissements.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-32, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 35-32 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 1.121.381.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 18), M. Symphor et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. Monsieur le président, il s'agit d'une petite question mais qui est pour nous d'une très grande importance: la signalisation dans les ports de la Martinique, petits ports pour lesquels le Conseil de la République vient de manifester une sollicitude très grande.

Monsieur le ministre, voici de quoi il s'agit: avant la départementalisation, tous ces ports qui sont situés sur les côtes de la Martinique étaient balisés. Depuis quelque temps, exactement depuis la départementalisation, on y a abandonné la signalisation. Cependant, il y règne une activité très grande. Ce sont des ports de pêche et de tourisme, et un service côtier qui les utilisait se réorganise actuellement. Ces ports, pour la plupart, sont le centre d'un trafic considérable, en raison des usines qui se trouvent sur le littoral; des goélettes, des cahoteurs, de gros cargos viennent y apporter ou en emporter des marchandises. Il faut donc revenir aux quelques précautions que le droit maritime prévoit.

La remise en fonctionnement des balisages qui ont été abandonnés et qui, pourtant, sont nécessaires, n'entraînerait pas une dépense considérable et je crois que, sans grand effort, vous pouvez demander au service des ponts et chaussées de rétablir la signalisation de ces ports qui sont parsemés de récifs, d'écueils, de hauts fonds qui rendent la navigation difficile et même périlleuse.

La mesure que je sollicite n'exigera pas de grandes dépenses, mais rendra d'immenses services.

M. le ministre. Je prends note de votre demande, monsieur le sénateur.

M. Symphor. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-33.

(*Le chapitre 35-33 est adopté.*)

6° partie. — Subventions de fonctionnement.

M. le président. « Chap. 36-21. — Routes. — Remboursement de frais à l'Union nationale des associations de tourisme, 240 millions de francs.

La parole est à M. Morel.

M. Charles Morel. J'attire votre attention, monsieur le ministre, sur un problème tout à fait spécial. Les associations de tourisme sont actuellement chargées de délivrer les permis de conduire. Les automobilistes pourvus de ce permis partent avec leur auto et leur permis de conduire tout neuf sur les routes. Ou bien ils s'assurent dès le départ, ou bien ils ne s'assurent pas du tout. Entre temps, des accidents se produisent avec des degrés divers de gravité. On compte actuellement environ 6.000 tués chaque année sur les routes de France.

La victime de l'accident se trouve devant l'alternative suivante: ou bien l'auteur de l'accident est assuré, ou bien il ne l'est pas. S'il est assuré, la victime de l'accident — à condition, bien entendu, que l'automobiliste soit reconnu responsable — est remboursée de l'intégralité de ses frais et peut même bénéficier d'une pension ou d'une rente qui l'indemnise de l'invalidité définitive dont elle est atteinte. Ses enfants, s'il décède, pourront vivre et le préjudice, pour eux, sera réduit au minimum. Si l'auteur de l'accident n'est pas assuré, la victime n'a droit à rien. Elle est une victime au sens le plus ample du mot et, s'il s'agit d'un pauvre infortuné, il passe à la charge de l'Etat et son conjoint et ses enfants, en cas de décès, connaîtront la pire des misères.

Avez-vous songé, monsieur le ministre, à l'assurance obligatoire et à sa réglementation, surtout en ce qui concerne les transporteurs publics et les poids lourds qui sont les auteurs d'un très grand nombre des accidents que nous enregistrons en France ? (*Applaudissements.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 25), M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Cet amendement a été déposé pour attirer votre attention, monsieur le ministre, sur les conditions dans lesquelles est organisé l'examen du permis de conduire, pour lequel délégation a été donnée à l'Union nationale des associations de tourisme. Je ne veux pas reprendre ici les arguments que j'ai développés au cours de mes interventions des années précédentes, relevant le paradoxe qu'un service public destiné à donner des autorisations de conduire soit confié à une organisation privée.

J'ai le regret de constater aujourd'hui que non seulement on a maintenu cette délégation d'autorité à une organisa-

tion privée, mais encore qu'au moment où l'on trouve difficilement des crédits pour revaloriser les traitements de fonctionnaires, les indemnités de vos propres agents conducteurs de travaux ou agents de travaux des ponts et chaussées, on vient d'augmenter de 60 et quelques millions la dotation affectée à cet organisme privé.

C'est pourquoi j'ai déposé cet amendement en vous demandant, comme je l'avais fait les années précédentes, de vouloir bien confier la délivrance du permis de conduire aux services des ponts et chaussées ou des mines, étant donné que l'Union nationale des associations de tourisme organise ces examens un peu comme elle l'entend, avec une certaine désinvolture, et que de nombreuses réclamations sont formulées contre la façon d'agir des examinateurs.

M. Pic. C'est très vrai !

M. Henri Maupoil. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Maupoil contre l'amendement.

M. Henri Maupoil. Je m'excuse de ne pas être, pour une fois, de l'avis de mon ami M. Vanrullen. Je crois que, d'une manière générale, les candidats au permis de conduire sont satisfaits de l'Union nationale des associations de tourisme.

Je ne suis pas du tout de votre avis, mon cher ami, quand vous demandez que cette organisation privée soit remplacée par une organisation d'Etat. D'ailleurs, que l'on me permette de dire que, depuis 1924, les examens de capacité préalables à la délivrance du permis de conduire sont assurés par l'Union nationale des associations de tourisme (U. N. A. T.) en vertu d'un contrat renouvelable par tacite reconduction tous les trois ans, la période en cours allant d'ailleurs jusqu'à fin 1956. Ce contrat résulte des dispositions de divers arrêtés du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le dernier date du 31 décembre 1952.

Pour accomplir sa mission, l'Union nationale des associations de tourisme s'est attachée un corps de techniciens, rompus à leurs fonctions et obéissant à des instructions précises, ainsi qu'à un règlement intérieur approuvé par le ministre. Actuellement au nombre de 150, ils assurent les examens dans tous les départements de la métropole et d'outre-mer.

L'agrément ministériel auquel ils sont soumis par ailleurs ne leur a été conféré qu'après qu'ils aient satisfait à des conditions multiples : âge, aptitudes physiques, degré d'instruction, garanties morales, antécédents, longue pratique de l'automobile, stages probatoires. Ledit agrément peut leur être retiré à tout moment, par mesure disciplinaire. L'U. N. A. T. veille à ce que les cas de défaillance, exceptionnels, soient réprimés avec rigueur, de même que les tentatives de fraude ou de corruption de la part des candidats ou de leurs mandataires.

Les examinateurs sont obligatoirement accrédités auprès du préfet de leur département d'affectation.

En résumé, l'U. N. A. T., par l'entremise de ses préposés, ne fait que fournir des avis d'experts, la délivrance des permis de conduire restant du ressort exclusif des pouvoirs publics.

Elle a constitué un répertoire central de 10 millions de fiches qui permet de connaître la situation et les antécédents des conducteurs de toutes catégories inscrits depuis 1899 et de vérifier la régularité des opérations relatives à l'obtention ou au retrait du permis de conduire, déchargeant au surplus les administrations départementales d'un travail absorbant et coûteux.

L'ensemble de l'organisation fonctionne à tous les échelons sous le contrôle administratif, technique et financier de l'Etat, suivant des modalités fixées par arrêté ministériel, sans préjudice de celui auquel l'U. N. A. T. est déjà tenue statutairement en tant qu'association reconnue d'utilité publique.

Comme telle, la loi lui interdit de tirer le moindre profit de ses activités, quelles qu'elles soient, la totalité des fonds mis à sa disposition étant obligatoirement consacrés au fonctionnement de ces activités.

Le système de gestion du service des examens, du fait qu'il permet de limiter strictement les dépenses de ce dernier à son activité et à son rendement — système qui ne saurait être pratiqué que par un organisme disposant d'une certaine autonomie — a toujours été considéré comme des plus avantageux pour l'Etat. En 1954 — j'insiste, monsieur le ministre et chers collègues, sur l'importance de ce chiffre — le bénéfice réalisé par le Trésor a été d'environ 925 millions.

L'organisation existante donne pratiquement satisfaction, aussi bien aux pouvoirs publics qu'aux usagers et aux profes-

sionnels de l'automobile. Enfin, elle a fait l'objet d'études approfondies des administrations compétentes et, plus récemment, du Conseil économique, lesquelles ont toutes conclu à son avantage et à la nécessité de son maintien.

Le Parlement lui-même s'est prononcé favorablement à plusieurs reprises.

Donc, la subvention de 230 millions prévue en 1955 pour rembourser à l'U. N. A. T. les frais de fonctionnement de son service d'examen, suivant un tarif forfaitaire et dégressif fixé par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par le ministre des finances, des affaires économiques et du plan, doit permettre de faire face au surcroît d'activité résultant de l'augmentation constante du nombre des examens à assurer et d'affecter du coefficient 20, par rapport à 1939, le taux des vacances allouées aux examinateurs, lequel est encore — j'insiste également sur ce point — au coefficient 13.

Je demande donc en toute amitié à mon collègue et ami M. Vanrullen de ne pas insister pour le maintien de son amendement.

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

M. Vanrullen. Je le maintiens, monsieur le président.

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

M. le rapporteur. La commission, n'ayant pas été saisie, laisse l'Assemblée juge.

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

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

M. Denvers. Nous sommes ici un certain nombre à pouvoir nous faire l'écho du mécontentement des candidats au permis de conduire.

Ils sont rares ceux qui obtiennent ce permis en passant une seule fois l'examen. Vous pourriez tous citer des exemples où les candidats ont dû subir cet examen, trois, quatre, cinq et même six fois. Il y a toujours une bonne raison pour l'examineur de recalier le candidat comme il y a toujours une bonne raison de la part des « auto-écoles » de souhaiter qu'il y ait de nombreux candidats recalés.

Tout cela peut nous permettre beaucoup de suppositions et j'estime que M. Vanrullen a eu raison tout à l'heure d'appeler l'attention de M. le ministre sur un certain nombre de pratiques et d'abus que nous ne pouvons que déplorer et qu'il conviendrait d'éviter.

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

M. le ministre. Monsieur le président, il y a là, me semble-t-il, une question importante. Je crois et je suis même sûr que dans certains cas des abus se sont produits.

M. Denvers. Et même des complicités !

M. Henri Maupoil. N'y en aurait-il pas autrement ?

M. le ministre. J'ai tout de même la satisfaction d'apprendre à MM. Vanrullen et Denvers que les cas de délits caractérisés qui ont été soulevés l'an dernier ont entraîné la mise à pied immédiate des agents incriminés qui ont depuis été poursuivis et fait l'objet de condamnations.

Sur l'ensemble du territoire, je dois à la vérité de dire, à l'inverse, que l'on ne peut pas sérieusement condamner le système sans un examen beaucoup plus approfondi, car j'indique à MM. les sénateurs Denvers et Vanrullen que, pour 1954, par exemple, le nombre des examens dépasse le million et que si réellement on se trouvait en présence d'une organisation ne fonctionnant pas bien, ce serait une véritable révolution dans le pays, car cela se saurait partout et la rumeur aurait déjà balayé le système !

Mais ce que je retiens des interventions de MM. les sénateurs Denvers et Vanrullen — et je crois que M. le sénateur Maupoil, de son côté, en sera parfaitement d'accord — c'est qu'il est indispensable que les grands services publics, l'autorité publique surveillent de très près le déroulement de ces opérations. Je peux leur donner cette assurance assez complète. Je demande à M. Vanrullen de ne pas insister et de retirer son amendement, car il y a une certitude : c'est que si nous étions amenés à confier aux ponts et chaussées cette nouvelle tâche, cela entraînerait, à coup sûr, des dépenses beaucoup plus élevées que maintenant. Avant de nous lancer dans des frais vraiment superflus, je crois qu'il faut attendre que d'autres

incidents soient venus, peut-être, et je le regretterai, nous démontrons qu'on ne peut pas continuer comme actuellement sous la réserve, je le répète, d'une surveillance très étroite.

M. Vanrullen. Je demande la parole.

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

M. Vanrullen. Je remercie M. le ministre de ses explications. Je continue à penser qu'il est anormal de confier un service public à une organisation privée. Il me paraît inconcevable qu'on confie le soin de faire passer le certificat d'études primaires, le brevet ou le baccalauréat à une agence, quelle qu'elle soit, qui ne soit pas formée par les représentants de l'enseignement officiel.

En ce qui concerne la garantie que nous offrent les inspecteurs de l'Union nationale des associations de tourisme, je continue à penser que ce n'est pas le fait d'avoir été colonel ou commandant qui confère une aptitude spéciale pour devenir ensuite examinateur du permis de conduire. En particulier, lorsqu'on voit des personnages atteints de goutte, podagres ou autres, incapables eux-mêmes de conduire une voiture, faire passer des examens — je puis préciser à M. le ministre que cela s'est passé dans ma bonne ville de Béthune — cela paraît un peu surprenant.

Dans ces conditions, je ne veux pas, assurément, maintenir un amendement qui n'aurait pas d'objet cette année puisqu'on nous a dit que le contrat avec l'Union nationale des associations de tourisme était reconduit pour trois ans. C'est en 1956 seulement qu'on pourra réexaminer le problème.

Mais je demande à M. le ministre, en prenant acte de ses déclarations, de bien vouloir faire procéder à une enquête approfondie, car je persiste à estimer que l'organisation des examens sous le contrôle des fonctionnaires de l'Etat ne coûterait pas plus cher que sous le contrôle de cette organisation privée. En tout cas, elle offrirait des garanties d'impartialité que nous n'avons pas avec les examinateurs de l'Union nationale des associations de tourisme.

Sous le bénéfice de ces observations, l'amendement est retiré.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 36-21 ?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 36-21 est adopté.)

M. le président. « Chap. 36-22. — Routes. — Remboursement forfaitaire par l'Etat des dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine, 118.679.000 francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 61.881.000 francs. » — (Adopté.)

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

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

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

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

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

2^e partie. — Action internationale.

« Chap. 42-91. — Subventions diverses, 11.409.000 francs. » — (Adopté.)

4^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.

« Chap. 44-31. — Ports maritimes. — Subventions aux ports autonomes, 467.955.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 44-41. — Chemins de fer. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.098.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 44-61. — Direction générale du tourisme. — Réorganisation des services régionaux du tourisme, 119.998.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 21), M. Symphor et les membres du groupe socialiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

L'amendement est-il maintenu ?...

L'amendement n'est pas maintenu.

Personne ne demande la parole sur le chapitre 44-61 ?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 44-61 est adopté.)

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

M. le président. « Chap. 45-31. — Voies navigables. — Exploitation réglementée, 723 millions de francs. »

La parole est à M. Jean Bertaud.

M. Jean Bertaud. A l'occasion de la discussion de ce chapitre, je me permettrai de reprendre en y apportant des arguments nouveaux la demande d'explications formulée à l'Assemblée nationale par notre collègue, M. Peytel, relativement à l'application des dispositions de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946, en ce qui concerne le renouvellement de la flotte fluviale vétuste.

A la question précise de notre collègue, monsieur le ministre, vous avez bien voulu répondre que des études sont entreprises pour essayer de mettre au point le système de prêts aux artisans, moyennant le versement par ces derniers, de mensualités d'importance diverse pendant 25 ans. Vous avez également indiqué que l'on étudie aussi la possibilité de créer une caisse mutuelle d'amortissement, grâce à laquelle pourrait être comblée une partie de l'écart moyen entre les ressources normales et les mensualités auxquelles il a été fait allusion.

En fait, on cherche une formule générale, sans savoir exactement à quel moment elle sera trouvée; mais, en attendant, les artisans de la batellerie voient leurs instruments de travail disparaître et, ce qui est aussi tragique, également leurs habitations, car tout le monde sait que les « nautes » naissent, vivent et meurent sur le bateau. Ils ne peuvent pas indéfiniment attendre que les études se poursuivent pour déterminer quelle est, entre les combinaisons envisagées, celle qui doit assurer au mieux l'application des dispositions légales.

L'un et l'autre des systèmes présentent d'ailleurs, tout au moins dans l'immédiat, des inconvénients. La société de crédit différé, première solution à laquelle vous avez fait allusion, monsieur le ministre, a besoin d'un recrutement constant. Dès que le programme fixé à la société aura été réalisé, la société n'aura plus de raison pour passer de nouvelles commandes.

La deuxième formule qui se rapporte au système d'épargne-construction, ne paraît présenter qu'un intérêt relatif en raison de la nécessité dans laquelle se trouvent les marinières d'entretenir leurs bateaux en constant état de navigabilité, ce qui, par conséquent, réduit leurs possibilités d'épargne.

L'obligation de recourir à l'emprunt resterait d'ailleurs la même et, en tout état de cause, le système envisagé ne pourrait que fonctionner complémentarément à celui que prévoit la loi du 27 avril 1946.

Nous devons cependant admettre qu'un certain nombre de marinières disposent dès maintenant des sommes nécessaires pour verser les acomptes provisionnels destinés à assurer le renouvellement de leur matériel. Pour ceux-là, toutes les conditions requises étaient déjà remplies. L'application de la loi peut donc être faite à leur profit sans plus tarder.

Autrement dit, puisque le renouvellement du parc fluvial a été prévu par la loi du 27 avril 1946, que le montant des emprunts qui pourront être contractés doit être inscrit dans la loi de finances, rien ne doit empêcher cette inscription dès maintenant. De cette façon, sans plus attendre, les artisans de la navigation fluviale disposant des moyens financiers représentant les acomptes provisionnels exigés pourront obtenir les crédits qui leur sont nécessaires.

L'inscription de ce crédit devrait pouvoir être réalisée par une lettre rectificative. Ceci devrait être, à notre avis, facile si les ministres intéressés voulaient bien reconnaître l'intérêt que présente au point de vue économique et au point de vue humain le remplacement des unités de notre flotte fluviale arrivées à bout d'usage.

La récente conférence des ministres des transports européens a envisagé la suppression des réserves de cabotage existantes. Si le renouvellement n'est pas effectué lorsque cette mesure

prendra effet, notre pays devra, faute d'avoir remplacé à temps son parc fluvial devenu inutilisable, laisser les bateaux étrangers se charger d'une partie de son trafic intérieur.

Si cette éventualité doit se produire, sans doute deviendra-t-il inutile d'inscrire au budget des travaux publics, des crédits pour la création ou l'aménagement de nos canaux.

Avant d'en arriver cependant à cette conclusion, nous serions heureux de savoir si M. le ministre partage nos craintes et accepte de faire siennes nos suggestions. Pour donner plus de poids encore à cette intervention, je demanderai aux représentants de la commission des finances et de la commission des moyens de communication et des transports de bien vouloir demander avec nous la disjonction de ce chapitre, en invitant les membres de notre assemblée à la voter également.

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. Nous sommes tout à fait d'accord avec l'exposé de notre collègue M. Bertaud sur le problème du renouvellement et sur l'application de la loi du 27 mars 1946. Mais je ne sais pas si la meilleure formule est celle de la disjonction du chapitre, disjonction que, de toute façon, la commission des moyens de communication ne peut pas demander, la commission des finances en ayant seule la possibilité.

Nous insistons cependant très vivement auprès de M. le ministre des travaux publics et des transports pour que satisfaction soit donnée, dans ce domaine, à la batellerie, ce problème du renouvellement, qui n'a pas d'incidences financières considérables, étant exceptionnellement important pour les artisans bateliers en particulier.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. La commission des finances est d'accord avec les déclarations qui viennent d'être faites en ce qui concerne la disjonction du chapitre. Il m'est impossible de me prononcer à l'heure présente et d'émettre une opinion que la commission des finances elle-même n'a pas eu l'occasion d'émettre étant donné qu'elle n'a pas été saisie de la demande de notre collègue M. Bertaud.

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

M. le ministre. J'indique à M. le sénateur Bertaud que l'affaire qui le préoccupe fait précisément l'objet des soins du Gouvernement et de mes soins personnels.

Depuis les déclarations que j'ai faites à l'Assemblée nationale sur ce sujet, les tractations et les recherches se sont poursuivies et ont abouti à cette conclusion que la création soit d'une caisse mutuelle, soit d'une société de crédit différé ne pouvait être envisagée. Dans ces conditions, loin de renoncer à l'application de cette loi, pas plus d'ailleurs que je n'avais renoncé à l'application d'une autre loi au sujet de laquelle nous venons d'obtenir un accord précis et qui va être immédiatement mise en œuvre, j'ai à nouveau saisi la commission des investissements de telle manière que soit inscrite dans les prévisions de prêt une somme de 500 millions destinés à l'office de la navigation en 1955 pour permettre, précisément, de fournir à ces artisans, à ces petits patrons bateliers et spécialement pour toute cette marine en bois qui se trouve bien souvent à bout de course, des crédits à 4 p. 100 l'an.

Comme rien ne me fait supposer que je vais échouer dans cette entreprise, je demande à M. le sénateur Bertaud de vouloir bien me faire la confiance de me laisser poursuivre cette action qui doit normalement nous amener à obtenir des résultats désirés et désirables.

Je me permets d'insister auprès de lui pour qu'il veuille bien retirer sa demande de disjonction et prendre acte de mes déclarations constructives.

M. Bouqueral. Je demande la parole.

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

M. Bouqueral. Monsieur le ministre, j'appuie totalement l'intervention de mon collègue et ami M. Bertaud. Je voudrais vous signaler pour ma part le côté social du problème. Lorsqu'une péniche est déclassée, le marinier descend à terre et se trouve d'autorité sans toit et sans emploi. Il y a donc une absolue nécessité et une très grande urgence à pouvoir renouveler notre parc fluvial de façon à mettre à la disposition des marinières leur instrument de travail.

Étant donné les explications que vous venez de nous donner, et étant donné que nous ne doutons pas de votre bonne volonté, monsieur le ministre, je crois être l'interprète de mon ami M. Bertaud pour dire qu'il ne maintient pas sa demande de disjonction.

M. Bertaud. Je demande la parole.

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

M. Jean Bertaud. Je voudrais simplement avoir la certitude que M. le ministre obtiendra la priorité pour le renouvellement de la flotte fluviale arrivée à une usure, pour l'affectation du crédit de 500 millions que vous pensez devoir être accordé par la caisse d'investissement à l'office national de la navigation. C'est bien ainsi, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Oui, c'est bien ainsi.

M. Jean Bertaud. Dans ces conditions, je retire ma demande de disjonction.

M. Denvers. Je demande la parole.

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

M. Denvers. Nous sommes d'accord avec les assurances qui viennent de nous être données par M. le ministre. Si nous comprenons bien, nous ferons entrer en jeu les dispositions de la loi de 1946.

Cette loi de 1946 avait d'abord pour but et pour première étape d'essayer de donner aux bateliers les moyens nécessaires pour payer les soultes qui leur étaient réclamées par les constructeurs de péniches. La reconstitution semble être maintenant terminée. Il faut passer à la seconde étape, à savoir le renouvellement du parc fluvial. Dans ces conditions, je pense que nous pouvons accepter comme valables les assurances qui viennent de nous être données car nous avons compris qu'en définitive c'est bien la loi de 1946 qui entrera en application pour la réalisation de la seconde étape envisagée.

M. le ministre. C'est exact.

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

Je mets aux voix le chapitre 45-31.

(Le chapitre 45-31 est adopté.)

M. le président. « Chap. 45-41. — Chemins de fer. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général, 478.197.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 45-42. — Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 64.999.998.000 francs. »

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 ministre, je voudrais, à propos de cet article 45-42, relatif à la subvention pour couvrir le déficit d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français, vous demander une précision.

Dans le rapport fait au nom de la commission des moyens de communication, je vous ai demandé ce que vous aviez l'intention de faire en matière de politique tarifaire pour la coordination des chemins de fer et de la route, et je vous ai demandé, en particulier, quelles mesures vous comptiez prendre à la suite du vote — unanime, ce qui est rare — du conseil supérieur des transports vous demandant de faire appliquer, sur le rail et sur la route, des tarifs définis d'après les prix de revient du rail, d'une part, de la route, d'autre part, assortis d'un contrôle organisé par les pouvoirs publics.

Nous pensons qu'un des éléments essentiels qui permettront de diminuer le déficit des chemins de fer est d'avoir des tarifs contrôlés, mais des tarifs qui, étant calculés sur le prix de revient de chacun des modes de transport — route, fer, voie d'eau — permettront au client d'utiliser, pour un trafic déterminé, le mode de transport qui convient le mieux à ce trafic, et nous sommes d'accord pour que ce soient les pouvoirs publics qui en assurent le contrôle.

Vous aviez bien voulu nous dire, après cette proposition du conseil supérieur des transports, qu'il vous fallait plusieurs mois — ce qui était logique — pour étudier le problème et pour mettre en place le contrôle. Je voudrais cependant savoir si vous avez effectivement l'intention d'appliquer cette poli-

tique tarifaire et à quelle date. Je vous rappelle qu'il y a là des conséquences, en particulier pour la voie d'eau, puisque la loi Morice, qui permettait par un prélèvement sur les tarifs de fret de la navigation intérieure de financer la reconstruction et le réaménagement de ces voies d'eau, n'a pas été appliquée, la voie d'eau ne pouvant augmenter de 1 pour 100 ses tarifs, à cause de la concurrence qui lui est faite directement par le rail sur les relations communes.

Il est donc nécessaire, si l'on veut envisager de diminuer cette subvention, qui est de plus de 60 milliards, dans le chapitre qui nous intéresse, de savoir si vous avez l'intention d'appliquer une politique tarifaire conforme à ce que vous avez demandé l'unanimité du conseil supérieur des transports et de plus si vous estimez possible de fixer un délai pour cette application.

M. Dutoit. Je demande la parole.

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

M. Dutoit. Je voudrais appeler l'attention de M. le ministre sur la crise qui, non seulement menace, mais frappe déjà l'industrie du matériel roulant.

La commission chargée d'étudier la répartition du travail de réparation du matériel de la Société nationale des chemins de fer français, appelée commission Surleau, vient de décider qu'à partir du mois de juillet 1955 le contingent d'heures de réparation (voitures et wagons) alloué à l'industrie privée passera de 7.200.000 heures à 3.200.000, soit une diminution de 54 p. 100 par rapport à 1954.

La commission a conclu à la fermeture d'une première tranche de onze entreprises, qui ont d'ailleurs appelé l'attention d'un certain nombre de nos collègues sur leur situation, parmi lesquelles la Compagnie industrielle de matériel roulant de Mantes.

La fermeture de cet établissement est prévue pour la fin du mois de juin, à l'expiration des marchés en cours avec la Société nationale des chemins de fer français. De ce fait, 570 ouvriers seront jetés à la rue si aucune solution n'est apportée à cette affaire.

D'autres établissements sont d'ailleurs menacés. Je pourrais citer les établissements Mariage, à Saint-Quentin, Decauville, à Corbeil, Cadoux, à Beauchamp, Soulage, à Grenoble, Michel, à Nice, et d'autres encore. La Société franco-belge vient de licencier 200 ouvriers sur 1.500.

Pour notre région du Nord, la situation est d'ailleurs très grave. Trente-six établissements de ce département sont spécialisés dans la réparation du matériel roulant et déjà de nombreux licenciements nous sont signalés. Le chômage frappe des travailleurs, et je considère, je le dis en passant, que c'est se moquer du monde que de promettre le reclassement de ces travailleurs lorsque l'on sait que dans notre département la crise n'atteint pas seulement l'industrie du matériel roulant, mais que les houillères nationales chôment plusieurs jours par quinzaine et que la crise s'étend maintenant au textile. Parmi les établissements textiles de Lille, Roubaix, Tourcoing, nombreux sont ceux qui ferment déjà leurs portes. La métallurgie du Valenciennois, du bassin de la Sambre, de la région lilloise est également durement touchée. Des centaines d'ouvriers ont été licenciés, des milliers d'autres ont subi des pertes de salaires énormes, du fait du chômage partiel.

La commission Surleau, en frappant les usines du matériel roulant, vient encore d'aggraver cette situation désastreuse pour notre département.

On a expliqué à l'Assemblée nationale que l'on a pris de telles dispositions par la nécessité dans laquelle se trouve la Société nationale des chemins de fer français, si elle veut maintenir son activité, ses grands ateliers, de reprendre le travail précédemment confié à l'industrie privée. Or, pendant que l'on procède à la liquidation des entreprises du matériel roulant de notre région, que des dizaines de milliers d'ouvriers, des techniciens, des ingénieurs, sont menacés de chômage, le matériel français est commandé à l'étranger.

Nous avons, d'ailleurs, de bonnes raisons de penser que les wagons français sur lesquels le nom de la Société nationale des chemins de fer français a été effacé pour être remplacé par le nom *Europe* sont actuellement réparés en Allemagne de l'Ouest. En tout cas, si je ne puis être affirmatif sur ce deuxième point, il est certain que la direction de la Société nationale des chemins de fer français vient de commander, en Suisse, 25 locomotives, selon les techniques françaises et deux locomotives

selon la technique suisse. C'est l'application avant la lettre de l'achat de matériel ferroviaire construit selon les plans français dans des pays étrangers.

Nous ne pouvons accepter une telle politique alors que nos usines sont menacées de chômage. Non seulement il est possible de fabriquer notre matériel chez nous, dans nos usines, qui sont équipées pour cela, mais certaines lignes utilisent encore des wagons de bois que nous appelons les wagons-cerceils pour la formation de trains rapides et express. Si le Gouvernement veut se pencher sur cette question, il est possible de donner du travail à toutes nos usines travaillant pour le matériel roulant. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

M. Coudé du Foresto. Je demande la parole.

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

M. Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, au cours de la discussion générale et au cours de la discussion sur les chapitres, vous avez demandé, et vous avez raison, que l'on ne s'attarde pas ici à des problèmes particuliers. Je ne vais donc pas soulever de problèmes absolument propres à mon département et je vais essayer d'entrer dans des considérations plus générales.

Il s'agit de résorber une partie du déficit de la Société nationale des chemins de fer français par la suppression d'un certain nombre de lignes. Vous avez évoqué à ce sujet une notion qui a été d'ailleurs reprise par un certain nombre d'autres orateurs : la rentabilité. Or, c'est sur ce point que je voudrais attirer votre attention. Quand il s'agit d'une affaire privée la rentabilité est assez facile à définir : il s'agit purement et simplement d'une question de prix de revient et de prix de vente. Quand il s'agit d'une affaire publique, la situation se complique. Pourquoi réalise-t-on la nationalisation d'un secteur quelconque de l'activité économique ? Soit parce qu'il existe des abus dans le secteur privé, soit parce qu'au contraire intervient la notion de service public. Cette notion impose un certain nombre de sujétions et, selon que l'on est pour ou contre, par exemple, la coordination du rail et de la route, on peut interpréter d'une façon ou d'une autre les effets de ces sujétions.

Quand il s'agit de la suppression ou du maintien de certaines lignes secondaires, il faut faire très attention. Je ne suis pas de ceux qui pensent qu'il ne faut absolument pas en supprimer une, mais je pense que dans chaque cas il convient de procéder à une étude très précise. Actuellement, des régions entières se trouvent dans une situation économique extrêmement difficile. L'expansion économique, dont la plupart des ministres viennent nous parler ici ou en commission des finances, ne se produit pas d'une façon égale dans toute la France. Certaines régions subissent actuellement une crise très profonde, et ce sont précisément ces mêmes régions que l'on songe à frapper, soit en modifiant les tarifs d'énergie électrique, de telle manière que l'électricité coûtera encore plus cher dans ces régions déjà déshéritées, soit peut-être en supprimant des lignes de chemins de fer sans se préoccuper des répercussions, qui seront peut-être beaucoup plus onéreuses pour l'Etat que la ligne de chemin de fer elle-même. Je vous le répète donc : ce que je vous demande, c'est de faire très attention et de faire procéder à une étude qui ne sera pas limitée simplement à la rentabilité de la ligne elle-même, mais qui introduira la notion de rentabilité dans le cadre même du budget total de la nation, c'est-à-dire qu'il sera tenu compte de l'effort que l'Etat devra accomplir ensuite pour amener une activité suffisante à ces régions.

Il s'agit là d'un problème délicat, d'une étude difficile à faire, mais l'on peut vous y aider, aussi bien dans le cadre des chambres de commerce que dans celui des régions économiques, qui ne sont jamais qu'une sorte de synthèse des chambres de commerce. Je vous assure que, en ce qui nous concerne — et comme représentant d'une chambre de commerce, je peux vous le dire ici — nous ferons cette étude en toute objectivité ; mais il faut qu'elle se fasse.

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

M. Jean Bertaud. Je me permets de croire que personne ne s'étonnera que j'essaie de profiter de la discussion de ce chapitre pour redresser une erreur involontaire relevée dans le rapport de notre collègue et ami, M. Julien Bruhnes, qui est intervenu la semaine dernière, au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. Il a écrit et dit qu'« aucun pays du monde ne construit plus de voies ferrées ». Cette affirmation n'est pas exacte, puisque, aussi bien en Asie, en Amérique, en Australie qu'en Afrique, tous les gouvernements, qui pourtant disposent de la possibilité d'utiliser les progrès extrêmes que leur offrent les moyens de locomotion extra-modernes, n'hésitent pas à créer des lignes de chemins de fer nouvelles et à préparer les projets de nou-

veaux tracés ferroviaires, ce qui permet d'ailleurs à leurs spécialistes de venir en France s'initier aux progrès techniques des chemins de fer français, tant au point de vue de l'électrification que de la dieselisation, de la signalisation automatique, etc.

L'industrie française tout entière bénéficie de la faveur dont jouit un moyen de communication que d'aucuns considèrent comme périmé, mais auquel on a constamment recours, ne serait-ce que pour assurer le déplacement rapide des masses de voyageurs, à certaines époques, et le transport de tout ce dont les autres modes de transport ne veulent pas.

Le rail est peut-être plus cher que la route pour celui qui se déplace dans sa propre voiture, mais si l'on tient compte des 6.000 morts et des 50.000 blessés que les statistiques affectent annuellement à la circulation routière, sans doute peut-on admettre que le bon marché d'un mode de transport, opposé à la cherté de l'autre, n'est que très relatif si l'on veut bien faire entrer en ligne de compte, pour obtenir un bilan valable, ce que représente la valeur des vies humaines, des incapacités physiques, sans parler des dommages matériels et des indemnités payées par les compagnies d'assurances, pour autant que les responsables d'accidents soient assurés!

Qu'il me soit permis, aussi, de signaler que si l'on veut réellement améliorer la circulation routière, il faudra limiter le tonnage et le gabarit des gros camions destinés à présenter un avantage sur le rail en assurant dans les meilleures conditions possibles le porte à porte. Si l'on ne veut pas prendre sur ce point les décisions que les circonstances imposent, l'accès de nos rues et la circulation dans nos voies urbaines, d'une largeur normale, desservant les quartiers de nos agglomérations, deviendra pratiquement impossible et il faudra créer, en dehors des villes, des centres d'éclatement où des véhicules moins encombrants et moins lourds viendront assurer le déchargement des futurs 40, 50 et peut-être 100 tonnes. Nous aurons déjà là une gare. Pour autant que l'on accepte que le nombre des remorques d'un tracteur ne soit pas limité non plus, on aura vite fait de créer un véritable train et, lorsque beaucoup de trains de cette nature circuleront sur nos routes, on trouvera indispensable de mettre à leur disposition une piste de circulation spéciale pour ne pas gêner les voitures de tourisme et les camions plus légers. Et alors, si, pour diminuer l'usure de cette piste spéciale on croit nécessaire et pertinent d'employer des bandes d'acier pour faciliter le roulement, on aura tout simplement recréé le chemin de fer et l'on pourra dire avec quelque raison: ce n'était pas la peine évidemment de changer, non pas de gouvernement, mais de système de roulement. *(Rires.)*

Il ne s'agit cependant pas, dans mes propos, de défendre un moyen de communication qui a fait ses preuves contre un autre moyen qui, aussi, a déjà fait les siennes, mais seulement de signaler l'inopportunité actuelle d'un certain nombre de mesures visant à la suppression de lignes de chemin de fer, mesures qui, trop hâtives, gêneraient considérablement une grande quantité d'usagers qui n'ont pas encore les moyens d'acheter, même à crédit, des voitures américaines ou françaises, et qui ont le droit, autant que quiconque, de voyager dans les meilleures conditions possibles, quels que soient les parcours qu'ils aient à effectuer.

Ceci étant dit, je me permettrai, monsieur le ministre, de vous demander également quelle est la portée pratique du décret permettant aux cheminots d'être dirigés, sur leur demande, vers d'autres activités, tout en bénéficiant d'une série d'avantages que l'on pourrait appeler des primes de dégalement. Le droit au départ est-il indiscutable? Ne vise-t-il que les emplois en surnombre? Un agent dont le déplacement en province est prévu peut-il se prévaloir de ce droit sans que l'on puisse s'y opposer?

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous répondiez à cet ensemble de questions, afin que je puisse, en utilisant vos réponses, aider les lampistes à allumer leur lanterne. *(Sourires et applaudissements.)*

M. Charles Morel. Je demande la parole.

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

M. Charles Morel. Je voudrais parler sur l'ensemble, monsieur le ministre, pour appuyer ce qu'a dit tout à l'heure M. Coudé du Foresto. Il y a une grande angoisse dans nos provinces. Il est question de fermer des lignes de chemins de fer et les techniciens de la Société nationale des chemins de fer français se sont réunis. Ils ont déclaré que la cause du déficit du budget, c'était le petit tortillard, le petit chemin de fer local.

On a « crié haro sur le baudet ». Dans la prairie budgétaire « il a tondu toute la largeur de sa langue », et actuellement

on le charge de tous les péchés, de tous les crimes. Il est question de le supprimer, « ce pelé, ce galeux, ce tondu d'où venait tout le mal ».

Or, si on examine le budget, on constate que ce ne sont pas de ces lignes provinciales que vient le déficit. Il y a, monsieur le ministre, 15 milliards de déficit dans le gouffre de la Société nationale des chemins de fer français, qui provient des trains de banlieue. Il y a un déficit qui est dû à ces trains de luxe qui circulent partout, et il n'est pas question de les supprimer, je serais le premier à m'y opposer, parce qu'ils servent le prestige du réseau français. Le réseau français est un ensemble qu'il faut maintenir. Il faut le maintenir surtout maintenant, alors que le pays est en voie d'évolution, alors qu'il est question de faire revivre certaines provinces injustement négligées, alors qu'il est question de décentralisation des industries. Les industries ne se fixeront jamais là où il n'y a pas de possibilité ferroviaire et là où les moyens de transport sont inexistant; la suppression d'une ligne, c'est la mort d'une région; or, la Société nationale des chemins de fer français est, non pas une affaire financière, mais un service public au service de tous.

M. Boisrond. Très bien!

M. Charles Morel. D'autre part, il est des richesses qui se créent, je pense, excusez le montagnard que je suis, aux richesses forestières. Comment exploiterez-vous ces forêts nouvelles que l'on veut encore étendre, avec juste raison, si le matériau lourd qu'est le bois ne peut pas être évacué par la Société nationale des chemins de fer français?

Il y a d'autres choses encore, monsieur le ministre. Ce transit, il faudra le faire par route. Comment le ferez-vous dans ces régions de montagne où la vicinalité est à peu près inexistante, et pour laquelle vous n'accordez que des crédits parcimonieusement dosés? Vous allez lancer sur ces routes des camions lourds? Ils ne pourront pas passer. Je vous citerai telle route nationale de ma région qui n'a que 3,50 mètres de largeur en certains points et qui dessert le bassin minier d'Alès.

Il y a là, monsieur le ministre, tout un problème qu'il ne faut pas traiter à la légère et pour lequel on ne peut pas improviser, un problème sur lequel les populations devront être consultées parce qu'elles ont leur mot à dire. *(Applaudissements.)*

M. le président. Par amendement (n° 12), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre 45-42 de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Cet amendement a pour but de rappeler à M. Chaban-Delmas, le ministre actuel des transports — je dis cela parce que nous avons déposé cette même revendication devant son prédécesseur — une revendication des cheminots anciens combattants.

Le 18 octobre 1951, nos amis Dupuy, Benoit, Musmeaux, Midol et Mouton déposèrent sur le bureau de l'Assemblée nationale une proposition de loi qui demandait d'étendre aux cheminots anciens combattants, déportés et internés de la Résistance, le bénéfice des dispositions légales, appliquées aux fonctionnaires, aux agents des services publics, aux travailleurs des industries nationalisées, relatives aux campagnes doubles et simples.

Le 28 février 1952, MM. Lemaire, Moynet, Regaudie et plusieurs autres députés déposaient la même proposition de loi sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Le 25 novembre 1954 notre Assemblée votait à l'unanimité une proposition de résolution qui reprenait exactement les termes de la proposition de loi précédente.

Il est temps que l'on donne satisfaction aux revendications des cheminots anciens combattants. Cette revendication a été d'ailleurs reconnue légitime par les deux Assemblées et nous demandons au ministre ce qu'il compte faire.

Je voudrais demander, avant tout, à M. Chaban-Delmas de ne pas faire les mêmes réponses que ses prédécesseurs, de ne pas nous faire la même réponse que M. le secrétaire d'Etat aux finances, lors de la discussion de notre proposition de résolution, qui a fait état devant cette Assemblée du caractère d'économie mixte de la Société nationale des chemins de fer français, de son déficit. C'est au général Chaban-Delmas que je m'adresserai pour lui demander s'il considère, comme ses prédécesseurs, qu'il peut y avoir deux sortes d'anciens combat-

tants, de résistants et de déportés, dont les uns, les cheminots anciens combattants ou déportés, n'ont pas les mêmes droits que les autres.

Je crois, monsieur le ministre, que vous ne direz pas non plus que cette question ne relève pas de vos attributions et qu'il s'agit là d'une question qui relève plutôt du ministère des finances. En effet, je voudrais vous faire part d'une réponse de M. Edgar Faure en date du 25 novembre 1954. Saisi de cette question, il écrit :

« Vous avez bien voulu, par une récente lettre qui a attiré toute mon attention, m'entretenir du problème du bénéfice des campagnes demandé par les retraités des chemins de fer. Malheureusement, il s'agit là d'une question qui n'entre pas dans les attributions du ministère des finances, car, depuis la loi de 1909, le régime des retraites des chemins de fer est du ressort exclusif des travaux publics. »

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous pose cette question à l'occasion de l'examen de cet amendement.

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

M. le rapporteur. La commission des finances n'a pas fait d'observation lors de l'examen d'un amendement de même nature, qui avait été adopté par l'Assemblée nationale. Par conséquent, on peut retenir et dégager de cela que le sentiment de la commission des finances est favorable.

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

M. le rapporteur pour avis. La commission des moyens de communication avait été saisie par M. Dutoit de son projet d'amendement, et c'est à l'unanimité qu'elle l'avait accepté.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par les deux commissions.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 13), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre de 1.000 francs,

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je voudrais parler d'une circulaire, en date du 30 juillet 1954, émanant de la Société nationale des chemins de fer français et ayant pour objet l'application au personnel de cette société de la loi d'amnistie du 6 août 1953.

Il est indiqué, à l'article 2 de cette circulaire :

« En ce qui concerne l'amnistie des faits ayant entraîné une sanction disciplinaire, sont exclues de l'amnistie les sanctions disciplinaires, aux termes de l'article 33 de la loi, des faits qui, même amnistiés judiciairement, constituent des manquements aux mœurs ou à l'honneur. »

On peut lire, dans la suite de cette circulaire, ces lignes qui permettent à la Société nationale des chemins de fer français d'exclure du bénéfice de l'amnistie la presque totalité des personnes ayant fait l'objet de sanctions :

« Un sens très large doit être donné aux termes « manquement à la probité, aux bonnes mœurs ou à l'honneur » en considérant comme non amnistiables les faits entachant non seulement l'honneur et la probité d'une façon générale, mais ceux qui concernent l'honneur et la probité professionnels ». En partant de là, il est clair que la direction de la Société nationale des chemins de fer français refuse d'examiner les dossiers des agents qui ont commis le crime de défendre leur droit à l'existence par la grève, celle-ci étant alléguée comme une circonstance qui entache la probité professionnelle.

Cette rédaction permet à la Société nationale des chemins de fer français de s'octroyer le droit de trancher elle-même les cas posés, de faire tout ce qu'elle veut, contrairement à la loi sur l'amnistie qui prévoit la constitution d'une commission pour l'étude des dossiers.

La Société nationale des chemins de fer français s'octroie le droit de trancher elle-même. Cette commission n'a jamais été constituée et dans ces conditions les organisations ouvrières syndicales sont dans l'incapacité de faire aboutir les dossiers qui leur sont soumis.

D'autre part, je m'élève, monsieur le ministre, contre la différence de traitement faite entre les amnistiés pour faits

de grève ou autres et les sanctionnés pour collaboration avec l'ennemi, c'est-à-dire ceux qui ont été épurés de l'administration à la Libération.

A l'article 8 de cette circulaire, la Société nationale des chemins de fer français écrit encore : les agents ou ex-agents amnistiés ne peuvent, en aucun cas, prétendre à réintégration ou à reconstitution de carrière. En conséquence, et sous réserve des dispositions prises en leur faveur à la suite de la loi d'amnistie du 5 janvier 1951, la situation des agents rétrogradés d'échelle ou d'échelon en activité de service ou en retraite et bénéficiaires d'amnistie ne subira aucune modification. De même la situation des agents frappés d'un retard d'avancement ou d'un déplacement ne sera pas modifiée. Il est encore indiqué que la retenue sur les primes de fin d'année ne sera pas remboursée.

On ne peut mieux, monsieur le ministre, se moquer des cheminots : d'un côté, les sanctionnés sont amnistiés, de l'autre, cette amnistie ne leur apporte absolument rien.

D'autre part, je puis affirmer que pas un seul révoqué pour fait de grève n'a été réintégré, jusqu'à présent, à la Société nationale des chemins de fer français. Par contre, et c'est contre quoi je m'élève, les agents frappés d'épuration administrative pour faits de collaboration avec l'ennemi ont tous été réintégrés dans leurs fonctions.

Voici comment ils sont traités par la direction de la Société nationale des chemins de fer français, par une circulaire que j'ai d'ailleurs entre les mains :

« Les agents qui avaient été frappés d'une rétrogradation d'échelle et qui, à la date du 5 janvier 1951, n'avaient pas retrouvé l'échelle qu'ils avaient antérieurement à cette sanction, pourront être inscrits au tableau d'aptitude pour le grade immédiatement supérieur à celui qu'ils ont, dans les conditions précisées à l'article 24 du règlement P-7.

« Ceux des agents — il s'agit des agents frappés par l'épuration administrative — qui ne sont plus en service à la date du 5 janvier 1951 et qui, au moment de leur départ, se trouvaient dans une échelle inférieure à celle qu'ils avaient antérieurement à la sanction qui les a frappés auront une pension de retraite de reversibilité calculée, à partir du 5 janvier 1951, sur l'échelle qu'ils avaient antérieurement à la sanction. L'ancienneté de cette échelle à prendre en compte pour l'attribution de la retraite sera celle qu'ils auraient eu s'ils n'avaient pas fait l'objet de sanctions. »

Encore une différence de traitement contre laquelle je m'élève : les facilités de circulation ont été restituées aux agents épurés à la Libération, alors qu'elles sont refusées aux retraités frappés pour faits de grève, bénéficiaires de l'amnistie du 16 août 1953. Ainsi donc, les seuls bénéficiaires d'une amnistie à la Société nationale des chemins de fer français sont ceux qui ont mis leur compétence et leur zèle à la disposition des ennemis de notre patrie. Les autres, ceux qui ont commis le crime de se servir d'un droit reconnu par la Constitution, restent frappés par les sanctions. Or, en général, monsieur le ministre, permettez-moi de le rappeler — et vous le savez certainement — ce sont ceux-là qui ont permis d'écrire la magnifique page d'histoire qui a valu à la Société nationale des chemins de fer français, après la guerre, d'être décorée de la Légion d'honneur.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il y a, dans cette façon de faire, de la part de la Société nationale des chemins de fer français, un encouragement, une prime à la trahison que vous ne pourrez admettre ?

Nous vous demandons si vous êtes disposé à donner d'autres instructions à la direction de la Société nationale des chemins de fer français afin que la loi d'amnistie de 1953 soit appliquée d'une autre façon. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

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

M. le rapporteur. La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement et elle laisse le Conseil juge.

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

M. le ministre. Monsieur le président, je ne peux malheureusement pas suivre M. Dutoit sur son excès en ce qui concerne la circulaire incriminée. En réalité, le texte d'amnistie a été appliqué tel qu'il a été voté par le Parlement. Je voudrais dire à M. le sénateur Dutoit que je suis surpris d'apprendre que la direction de la Société nationale des chemins de fer français se livrerait à une déviation de l'esprit de la loi dans son application en faveur, par exemple, d'éléments dont la conduite sous l'occupation...

M. Dutoit. Ce n'est pas la même loi !

M. le ministre. Vous venez d'en parler ! Je traite des deux questions comme vous l'avez fait vous-même.

Je suis, dis-je, surpris d'apprendre que la direction de la Société nationale des chemins de fer français s'amuse — pour employer un terme très modéré — à favoriser indûment, illégalement, des éléments dont la conduite sous l'occupation n'a pas été irréprochable, loin de là. J'ai connu le temps des épreuves avec les cheminots. J'ai eu, personnellement, sous mon commandement direct, Résistance-Fer. Je dis bien : sous mon commandement direct. Par conséquent, j'ai pu mesurer ce qu'avait été l'effort prodigieux de la presque totalité des agents de la Société nationale des chemins de fer français qui ont, en effet, inscrit une page très glorieuse au livre d'or de notre Libération et, au premier rang, j'ai vu la plupart de ceux qui sont actuellement les chefs de service et les grands chefs de la Société nationale des chemins de fer français, à commencer par le directeur général, M. Louis Armand...

M. le rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre. ... qui était le responsable principal de Résistance-Fer.

Dans ces conditions, je ne peux pas laisser dire qu'il y a, de la part de la direction de la Société nationale des chemins de fer français, sur ce point, une déviation, et je ne peux pas accepter ces paroles. (*Applaudissements.*)

Tout à l'heure, je me suis abstenu d'intervenir sur l'amendement précédent qui portait sur des bonifications pour services de campagnes, parce que j'estime qu'il y a, en effet, une question qui se pose et qu'elle doit recevoir une réponse. Par contre, cette fois-ci, je suis obligé de demander au Conseil de ne pas suivre M. le sénateur Dutoit dans le dépôt de cet amendement. En effet, sur la manière d'appliquer la loi d'amnistie à ceux qui ne font pas preuve d'honnêteté ou de probité, je ne peux pas non plus laisser dire que l'application actuelle est illégale. Lorsqu'on parle, dans la loi, d'honnêteté et de probité, peut-on sérieusement envisager de séparer l'honnêteté et la probité professionnelle de l'honnêteté et la probité morales, puisque, aussi bien, il s'agit d'appliquer une loi d'amnistie spécialement sur un terrain qui, en premier lieu, est un terrain professionnel.

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

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

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

M. Dutoit. En fait, M. le ministre se refuse à admettre l'existence de circulaires d'application de ces deux lois, circulaires qui ne reflètent pas exactement l'esprit dans lequel ces lois ont été votées par le Parlement.

Je demande à M. le ministre d'examiner ces circulaires dont j'ai copie sous les yeux. La première a trait à l'application de la loi du 6 août 1953 relative aux sanctionnés pour faits de grève, manifestations, etc. Elle prévoit que les sanctionnés ne retrouveront en aucun cas les droits qu'ils avaient auparavant. La deuxième circulaire est celle du 31 mai 1952 concernant les épurés administratifs. Ce n'est pas moi qui en suis l'auteur, mais la direction de la Société nationale des chemins de fer français. Elle prévoit que les sanctionnés recouvreront leurs droits.

Il y a donc actuellement deux sortes de retraités, les retraités sanctionnés pour faits de grève, qui n'ont plus la facilité de circuler et qui ne bénéficient pas du taux de pension auxquels ils auraient pu prétendre, et les retraités sanctionnés à la Libération qui, eux, ont recouvré leurs droits.

Vous m'indiquez, monsieur le ministre, que vous avez eu sous vos ordres des cheminots. Je le savais. Permettez-moi simplement de vous dire que, dans mon département, j'ai des camarades qui se sont glorieusement conduits pendant la guerre contre l'ennemi, qui ont été poursuivis. Ils sont révoqués depuis 1947 pour faits de grève et ne peuvent pas bénéficier de la loi d'amnistie de 1953.

M. le ministre. Monsieur le président, étant donné la gravité de la question posée et sa portée morale essentielle, je commence par déclarer, je ne surprendrai personne dans cette assemblée, que je suis prêt à évoquer à mon échelon et à examiner personnellement des cas qui pourraient m'être trans-

mis visant des cheminots que j'ai eu l'honneur d'avoir sous mes ordres et auxquels serait refusé indument le bénéfice de la loi d'amnistie. Je tiens à faire cette première déclaration.

M. Henri Barré. Bravo !

M. le ministre. D'autre part, j'indique à M. Dutoit que d'une manière générale la non-réintégration dans les fonctions et, par voie de conséquence, la perte d'un certain nombre de droits, d'avantages, sont tout simplement, dus au fait qu'aux termes de l'article 41 de la loi d'amnistie, cette dernière n'entraîne pas la réintégration dans les fonctions. Par conséquent le texte de loi est formel.

Encore une fois, je ne peux que demander au Conseil de bien vouloir rejeter l'amendement de M. Dutoit, en précisant que j'ai répondu aussi longuement en raison de l'importance morale du problème soulevé, bien qu'il ne soit pas directement lié à nos chapitres budgétaires.

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

M. Dutoit. 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° 34), M. Chazette et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce même chapitre 45-42 de 1.000 francs.

La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Monsieur le ministre, ce chapitre a été porté de 60 à 65 milliards de francs par lettre rectificative. Le résultat de cette augmentation a permis à la Société nationale des chemins de fer français d'améliorer d'environ 3 p. 100 la masse des salaires des cheminots à dater du 1^{er} janvier 1955. Il convient aujourd'hui de faire le point des diverses sommes dont les salaires des cheminots ont pu bénéficier et qui jusqu'ici n'ont pas été prises en considération pour le calcul des retraites.

Si mes renseignements sont exacts, la part des salaires n'entrant pas dans le décompte des pensions a été augmentée depuis 1953 de 12.400 millions de francs par le paiement des trois premières tranches de productivité prévues par le protocole du 26 mai 1953. Ajoutons les 5.200 millions de francs du 1^{er} janvier 1955 et prévoyons les 4 milliards de francs de la quatrième part de productivité à verser en avril-mai prochains. Le total paraît être de 21.600 millions de francs.

Par ailleurs, les cheminots en activité reçoivent une indemnité de résidence qui, en moyenne, dépasse de 20 p. 100 le chiffre du traitement

Il s'ensuit qu'en réalité la part qui n'entre pas dans le calcul des pensions paraît être de 35 à 40 p. 100. La péréquation risque donc de rester sans effet si les retraites ne sont pas calculées sur ces augmentations qui sont bien des suppléments de traitement puisqu'elles ont été hiérarchisées. Il ne faudrait pas laisser dire que ces suppléments sont en dehors du traitement, cela serait pris pour un subterfuge destiné à empêcher la péréquation de jouer.

Remarquons au passage que le minimum de la pension normale paraît être, à la Société nationale des chemins de fer français, de 80 p. 100 du traitement, plus la prime de fin d'année, alors que pour les autres fonctionnaires elle atteint 100 p. 100 du traitement.

Il est évident que le crédit nécessaire peut se monter à un peu plus d'un milliard et demi, mais il est à retenir également que les retraites des fonctionnaires ont été augmentées de 7 milliards par les décrets du 8 novembre 1954. Nous insistons très vivement pour que cette injustice soit réparée.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je dois indiquer à M. le sénateur Chazette que, par une décision qui touchait non seulement la Société nationale des chemins de fer français mais également les autres entreprises nationalisées, l'augmentation de salaires qui vient d'être réalisée, à dater du 1^{er} janvier dernier, n'est pas répercutable sur les pensions. Il est en effet fort important maintenant de faire le point, de telle manière que l'on puisse envisager ce problème sous son aspect le plus complet.

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

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

M. Chazette. Je considère alors que M. le ministre prend l'engagement de faire le point pour qu'on puisse parvenir à donner aux retraités le maximum compatible avec les augmentations réelles de traitement. Compliant par conséquent sur l'obligance de M. le ministre pour mettre de l'ordre dans tout cela, je retire mon amendement, quitte à nous retrouver bien entendu, l'an prochain, mais j'ai tout lieu de supposer que nous aurons le même ministre et par conséquent un résultat concret. *(Rires et applaudissements.)*

M. le président. L'amendement est retiré.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je voudrais répondre brièvement aux différentes questions qui m'ont été posées en dehors même des amendements sur le chapitre.

Je voudrais d'abord dire à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication qu'en ce qui concerne une politique tarifaire, sous le contrôle de la puissance publique, je suis d'accord avec lui sur ce principe. Ainsi que je l'ai dit, nous sommes actuellement en train d'étudier et la mise en place et les précautions à prendre pour éviter que cette politique ne se retourne, dans certains cas importants, contre son objet même. J'estime qu'il faut encore au minimum six mois pour que nous soyons fixés sur les conditions d'application d'une telle politique, dont d'ailleurs certaines lignes essentielles sont encore sion à tracer, du moins à rectifier.

En ce qui concerne les fermetures d'ateliers de réparation du matériel roulant, je partage avec MM. Dutoit et Coudé du Foresto bien des inquiétudes.

Je ne me suis pas contenté, comme c'était mon devoir en tant que membre du Gouvernement responsable des transports et par conséquent de ces questions, de nourrir des inquiétudes; je suis heureux de pouvoir annoncer aujourd'hui à la Haute Assemblée que, conformément à ma vocation, j'ai donné des instructions et j'ai veillé moi-même à ce que l'effort de conversion, de conversion locale, qui a été spécialement indiqué par M. Coudé du Foresto — je voudrais le remercier au passage de son offre de collaboration, que j'accepte de grand cœur et dont je souhaite qu'elle trouve des résonances identiques dans les parties du territoire également touchées par des fermetures de cette nature — je suis heureux d'annoncer, dis-je, qu'à raison de toutes les recherches, des tentatives et des débuts d'organisation mis sur pied et réalisés, pour la plupart des entreprises qui vont se trouver privées de commandes de réparations de matériel roulant à partir du 1^{er} juillet prochain, la solution, sinon totale du moins très large, est trouvée pour éviter à la fois leur fermeture et des licenciements dont le caractère douloureux n'échappe évidemment à personne dans cette Assemblée. Pour les deux d'entre elles, en particulier, pour lesquelles nous n'avons pas encore le début de la solution, nous avons bon espoir, d'ici le mois de juillet, de parvenir à des résultats aussi satisfaisants que pour les autres.

Ceci est essentiel et je n'ai admis de m'engager dans la voie d'une réduction sensible des réparations confiées aux ateliers privés que sous la condition expresse que, simultanément et profitant du délai de six mois que j'avais désiré voir respecter, fussent immédiatement entreprises les études d'adaptation, de conversion comme on dit, puisque le mot est à la mode.

C'est sous la réserve de ces précisions, de ces affirmations et je dirai de ces bonnes nouvelles en atténuation de mauvaises nouvelles — puisque la fermeture d'ateliers ou la suppression de travail dans les ateliers privés est une mauvaise nouvelle — c'est sous le bénéfice, dis-je, de ces bonnes nouvelles que je demande à chacun de bien vouloir considérer cette affaire.

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

Je mets aux voix le chapitre 45-42, au chiffre de 64.999.997 francs résultant de l'adoption du premier amendement de M. Dutoit.

(Le chapitre 45-42 est adopté.)

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, je propose une suspension de séance. Nous pourrions reprendre nos travaux à vingt-deux heures. *(Assentiment.)*

M. Henri Barré. Jusqu'où irons-nous ?

M. le président. Vous avez entendu la question de M. Barré. Quelles sont vos propositions à ce sujet, monsieur le rapporteur général ?

M. le rapporteur général. Monsieur le président, il serait sage d'épuiser la discussion du budget des travaux publics, car nous devons examiner demain la suite du budget de l'éducation nationale, en commençant par l'enseignement technique. Nous ne devons pas prendre du retard.

M. Henri Barré. Monsieur le président, peut-être pourrions-nous au moins aller jusqu'à huit heures.

M. le président. Il y a, je crois, de bonnes raisons pour interrompre dès maintenant jusqu'à vingt-deux heures. Voulez-vous les exposer, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je remercie M. le président de bien vouloir me donner la parole à ce sujet. Je me suis permis d'indiquer tout à l'heure à M. le président du Conseil de la République que, depuis dix-huit heures, c'est-à-dire depuis une heure trente six minutes, se tient un conseil des ministres. Naturellement, le Gouvernement est à la disposition de la Haute Assemblée. Si le Sénat décidait de vouloir siéger sans interruption, il va de soi que je ne pourrais pas m'absenter. Cependant, certaines questions importantes peuvent être traitées et je remercie le Conseil de la République de me permettre, par une suspension, d'assister à cette réunion. *(Applaudissements.)*

M. le président. La cause paraît entendue.

M. Henri Barré. Encore fallait-il le dire.

M. le président. Je rappelle à nos collègues qu'il nous reste encore douze amendements et treize demandes de parole officiellement reçus à la présidence. Vous pourrez, j'espère, en terminer cette nuit.

La séance est suspendue jusqu'à vingt-deux heures.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes, sous la présidence de M. Abel-Durand.)

PRESIDENCE DE M. ABEL-DURAND

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du budget annexe des monnaies et médailles pour l'exercice 1955.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 18, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant extension dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane française, de la Martinique et de la Réunion, de certains textes concernant la législation du travail agricole de la France métropolitaine.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 19, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de l'agriculture. *(Assentiment.)*

— 10 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. la président. J'ai reçu de Mme Devaud une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à étudier et proposer une importante diminution des taux de la surtaxe progressive.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 20, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. *(Assentiment.)*

— 11 —

**DEPENSES DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME POUR 1955**

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons 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).

Nous continuons l'examen des chapitres de l'état A, annexé à l'article 1^{er}:

« Chap. 45-43. — Chemins de fer. — Réductions de tarif imposées à la Société nationale des chemins de fer français en application de la convention franco-sarroise du 20 août 1950, 740 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-43.

(Le chapitre 45-43 est adopté.)

M. le président. « Chap. 45-44. — Chemins de fer. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 73.999.993.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 14), MM. David, Dutoit, Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Cet amendement a trait à une question qui a d'ailleurs déjà été débattue précédemment. Je me permettrai de l'exposer rapidement. Je désirerais ici, une fois de plus, soutenir les revendications des retraités de la Société nationale des chemins de fer français et indiquer, comme l'a fait tout à l'heure notre collègue Chazette, qu'en réalité le statut des retraités de 1911 est violé actuellement du fait que la péréquation de ces retraites ne se fait pas sur l'ensemble des rémunérations.

Par cet amendement, je désire simplement demander à M. le ministre des travaux publics d'appliquer intégralement le statut de 1911 qui veut que les retraites soient l'objet d'une péréquation au fur et à mesure de l'augmentation des salaires, afin que soit conservée la parité qui doit exister entre les retraites et les salaires. Or, comme l'a expliqué tout à l'heure notre collègue M. Chazette, cette parité n'existe plus du fait que l'augmentation des salaires, depuis plusieurs années, a été réalisée automatiquement par le jeu de l'augmentation des primes. Je vais vous donner un exemple. Sur le salaire d'un cheminot à l'échelle 5, soit 30.000 francs, il y a 8.000 francs de primes diverses: prime de productivité, prime de surproductivité, prime de compensation, prime dégressive, etc., primes qui n'entrent pas dans le calcul de la retraite. Ainsi, par le biais, on a mis en échec la péréquation intégrale des retraites vis-à-vis des salaires.

M. Denvers. Comme pour les fonctionnaires !

M. Dutoit. Tout à l'heure, M. le ministre des travaux publics disait que, cette année, la question des retraites des cheminots allait être revue. Je ne pense pas que la question puisse être résolue d'une façon satisfaisante tant que les traitements des cheminots ne seront pas revalorisés au prorata du coût de la vie et que les primes qui s'ajoutent au traitement ne seront pas incluses dans ledit traitement.

Je ne développerai pas davantage mon amendement qui tend à obtenir, pour les cheminots, la péréquation intégrale des retraites d'une part et, d'autre part, à assurer à la veuve du retraité une pension égale à 75 p. 100 du montant de la retraite servie à son mari.

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

M. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances. La commission des finances n'ayant pas été saisie de cet amendement laisse l'Assemblée juge.

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

M. Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. A la deuxième question posée par

M. Dutoit je réponds que le régime normal est de 50 p. 100 et qu'il n'est pas possible, me semble-t-il, de prendre une décision isolée pour la Société nationale des chemins de fer français.

Quant à sa première question, ayant déjà répondu à M. Chazette sur ce point, je ne vois pas la nécessité de fournir les mêmes indications.

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

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

M. le président. L'amendement est retiré.

Par voie d'amendement (n° 15), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre 45-44 de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je voudrais ici m'adresser à la commission des finances. Sur ce chapitre, l'Assemblée nationale a voté une réduction de 1.000 francs, afin d'obtenir que le gardiennage des passages à niveau ne soit supprimé qu'au fur et à mesure que des passages inférieurs ou supérieurs seraient construits. Tous ceux qui connaissent le danger que font courir aux usagers de la route les passages à niveau non gardés savent, je pense, du même avis que l'Assemblée nationale.

Personnellement, j'estime que les passages à niveau non gardés ont fait assez de victimes et que, pour le classique motif d'économies, on ne peut pas permettre le remplacement des hommes par des signaux, car à peine les passages à niveau sont équipés que la mort frappe !

Cette question a fait l'objet, dernièrement, d'une discussion au conseil général du Nord. Voici comment s'exprimait — je m'excuse de le citer — le président de cette assemblée :

« La suppression du gardiennage des passages à niveau au lieu de diminuer ne fait que s'accroître. C'est affolant. Comment est-il possible que sur le parcours d'un autorail, il n'y ait pas de garde de passage à niveau ? Cela dépasse l'entendement. Et tout cela pour des économies ! Vraiment, ce sont des économies bien mal placées. Ainsi je crois être qualifié pour élever en votre nom une véhémence protestation contre cette situation que l'on veut encore aggraver en supprimant 2.000 emplois de garde. »

Le conseil général du Nord s'est d'ailleurs à l'unanimité élevé contre la folle politique de suppression des passages à niveau. D'autres conseils généraux ont certainement été appelés à se prononcer sur cette importante question. C'est pourquoi je pense que notre Assemblée, qui compte d'ailleurs de nombreux représentants des collectivités départementales, n'acceptera pas en l'occurrence l'abattement qui est proposé par la commission des finances sur ce chapitre. La commission des finances de notre Assemblée nous demande, en quelque sorte, de dire que l'Assemblée nationale a tort de proposer cet abattement, compte tenu des économies à réaliser à la Société nationale des chemins de fer français, et elle propose au Gouvernement de ne maintenir le gardiennage que sur les grandes lignes. Je demande donc soit la suppression de l'abattement de la commission des finances, soit le vote de l'amendement que j'ai proposé.

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

M. le rapporteur. La commission des finances a adopté une position qui est celle-ci: l'Assemblée nationale a voté une réduction indicative tendant à ce que le gardiennage des passages à niveau ne soit supprimé qu'au fur et à mesure que des passages inférieurs ou supérieurs seraient construits. Notre commission, eu égard à la dépense, considère que cette solution ne doit être envisagée que sur les lignes à grand trafic. Pour amener l'Assemblée nationale à reconsidérer cette question, elle a adopté un abattement indicatif d'un montant différent de celui de l'Assemblée nationale, cet abattement étant de 4.000 francs.

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

M. le ministre. Monsieur le président, dans cette affaire, je crois qu'il s'agit de savoir si nous allons renoncer ou non à l'application de techniques qui ont déjà fait leurs preuves en France et qui les ont faites beaucoup plus encore dans certains pays étrangers.

En France, les statistiques prouvent qu'en ce domaine ce sont les passages à niveau gardés qui ont le plus fort coefficient d'accidents. Rien que ce fait suffirait à trancher le problème.

J'ajoute qu'à l'heure actuelle nous disposons de procédés nouveaux pour annoncer l'arrivée des trains lorsque le gardiennage est supprimé. Jusqu'à présent on ne disposait que de signaux lumineux et d'une sonnerie extrêmement forte, d'un avertisseur puissant. Maintenant nous avons la possibilité, à l'approche du train, d'amener la fermeture d'une demi-barrière, le déclenchement de la fermeture s'opérant simplement par un relais électrique du type classique. De même qu'aucun de nous n'hésite à confier sa vie, et souvent celle de sa femme et celle de ses enfants, s'il en a, à un relais électrique lorsqu'il prend un ascenseur — et je suis certain que M. Dutoit utilise des ascenseurs! (*Sourires.*) — de même nul ne devrait refuser de s'en remettre non pas à un mais à plusieurs relais électriques, puisqu'il y a des relais de sûreté en matière de passages à niveau.

J'indique très clairement au Conseil de la République qu'adopter l'amendement de M. Dutoit serait vouloir ramener, si j'ose dire, le chemin de fer au temps des diligences. (*Mouvements divers.*)

M. Dutoit. Vous avez une très mauvaise opinion de l'avis de l'Assemblée nationale!

M. Namy. Il n'y a qu'à supprimer les passages à niveau et à les remplacer par des passages souterrains. Ainsi on ne sera plus ramené au temps des diligences!

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

M. Dutoit. Oui, monsieur le président.

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

Je mets l'amendement aux voix.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

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

(*Le chapitre 45-44 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-45. — Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens, 2.999.998.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Julien Brunhes, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre sur ce chapitre 45-45 je voudrais simplement que vous nous disiez quelles sont les méthodes que vous comptez employer pour essayer de modifier le statut de la régie autonome des transports parisiens afin de l'acheminer vers la recherche d'un équilibre.

Dans le rapport que j'ai fait au nom de notre commission, je vous ai dit que nous pensions qu'il y avait des modifications de structure à faire dans le statut de la régie autonome des transports parisiens et en particulier en ce qui concerne le manque d'accord provenant de la différence de pouvoirs entre le conseil, d'une part, et l'office de l'autre.

Nous aurions été heureux que vous puissiez utiliser la procédure des décrets pour modifier quelques parties du statut de la régie des transports parisiens; mais il est bien évident que si vous vouliez agir par décret, il y aurait une difficulté, étant donné que les pouvoirs que vous avez ne vous permettent pas de modifier en particulier des dispositions qui concernent les collectivités locales.

J'ai été chargé de vous demander si vous n'envisageriez pas cependant de prendre par décrets différents textes modifiant le statut de la régie autonome des transports parisiens après avis des conseils généraux des trois départements intéressés: Seine, Seine-et-Marne et Seine-et-Oise — du conseil municipal de Paris et, peut-être, des commissions des moyens de communication des deux assemblées.

De toute façon, il est très urgent, me semble-t-il, que l'on étudie une réforme du statut de la régie autonome des transports parisiens afin que nous ne soyons pas amenés chaque année à ajouter quelques milliards au déficit et que cette entreprise, qui est bien gérée dans l'ensemble, puisse rechercher son équilibre.

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

M. Jean Bertaud. Je m'excuse de prendre à nouveau la parole, mais j'éprouve une satisfaction certaine à provoquer les répon-

ses de notre actuel ministre des travaux publics qui sont toujours pertinentes et qui lui permettent de recueillir généralement des approbations sur l'ensemble des bancs de cette assemblée.

J'interviens donc sur ce chapitre, monsieur le ministre, pour attirer votre attention, non pas uniquement sur le problème de la régie autonome des transports parisiens, mais sur celui des transports de la région parisienne en général.

J'ai en main un dossier où figurent des lettres de nombreux usagers se plaignant des difficultés qu'ils éprouvent pour aller travailler à Paris et revenir dans les communes plus ou moins éloignées de la capitale où se situe leur habitat. Quelques-unes de ces lettres affirment que depuis la suppression des lignes de chemin de fer, notamment en mai 1953, les sociétés de cars se sont montrées incapables, en dépit de leur bonne volonté, d'assurer une desserte normale des régions où les nécessités du travail obligent à un déplacement massif, à des heures régulières, des ouvriers et employés utilisateurs de transports en commun.

Il ne faut pas oublier, monsieur le ministre, que la facilité des communications entre centres de travail et communes-dortoirs apporte, pour une certaine part, une solution au problème de l'habitat. On a toujours tendance à se rapprocher du lieu de son travail quand les communications ne sont ni faciles ni sûres. Or le problème du logement ne peut trouver sa solution, tout au moins pour les grandes agglomérations, que dans la création de cités-dortoirs annexes reliées rapidement au centre principal des activités d'une région.

Sans doute la question est à l'étude, mais peut-être pourrait-on la résoudre en partie, tout au moins dans la zone Est de la région parisienne, par l'électrification de la ligne de Vincennes toujours prévue et toujours retardée et également par la suppression définitive des quelques passages à niveau coupant cette ligne et qui constituent une entrave constante à une circulation routière rapide dans cette même partie de banlieue. Sans doute pourrez-vous nous faire part de vos intentions sur ces quelques points.

Je crois savoir que la commission des investissements n'a pas cru devoir retenir, tout au moins dans l'immédiat, l'électrification de la ligne de Vincennes, et je vous avoue que, personnellement, je considère que c'est grand dommage. Il est vraisemblable que la plupart des membres de cette commission ont leur habitation ailleurs que dans l'Est de la région parisienne. (*Sourires.*) Mais s'ils étaient appelés à utiliser les moyens de communication de la desserte, ils s'apercevraient rapidement de la nécessité d'aboutir à une solution qui a été, d'ailleurs, aussi bien adoptée par le conseil général qu'admise par le ministère des travaux publics.

Enfin, puisque j'en suis sur la question de la régie autonome des transports parisiens, je désirerais savoir, monsieur le ministre des travaux publics, s'il serait possible d'obtenir la solution rapide d'une question qui a été posée par les anciens inspecteurs de l'ex-Société des transports en commun de la région parisienne, qui désiraient leur assimilation aux inspecteurs de la régie autonome, réseau de surface et réseau souterrain, solution qui avait été admise par le ministre des travaux publics, mais qui, paraît-il, a soulevé quelques objections de la part du ministre des finances.

Je crois devoir vous signaler que, plus le temps passe, plus le nombre des bénéficiaires de cette mesure s'amenuise. Il reste, évidemment, quelques veuves. Il suffit que les deux ministères mettent encore longtemps à s'entendre pour qu'il n'existe plus de prétentions de la part des veuves et des survivants des inspecteurs retraités de la T. C. R. P.

Je vous demanderai donc, monsieur le ministre, par une intervention nouvelle auprès de vos deux collègues, M. le secrétaire d'Etat au budget et M. le ministre des finances, d'obtenir que satisfaction soit donnée à une revendication qui devrait ne soulever aucune difficulté, tant au point de vue matériel que moral.

M. François Ruin. Je demande la parole.

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

M. François Ruin. J'interviens au nom de mon collègue M. Léo Hamon qui m'a prié de le remplacer. Comme M. Bertaud, il voulait attirer l'attention de M. le ministre et celle de l'Assemblée sur l'électrification de la ligne de Vincennes. Il serait donc heureux si M. le ministre pouvait donner l'assurance que ces travaux seront entrepris prochainement ainsi qu'il était prévu au plan quadriennal.

M. Brizard. Je demande la parole.

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

M. Brizard. Puisque nous sommes sur la question des transports parisiens, je me permettrai, monsieur le ministre, d'insister sur l'inconfort et le bruit des nouveaux autobus. (Nombreuses marques d'approbation.)

Vous voulez lutter contre le bruit. Or, il n'y a pas de voitures aussi bruyante que les autobus. Il me semble que l'on pourrait les équiper de moteurs à essence qui seraient certainement plus silencieux que les Diesels actuels.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

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

M. Charles Morel. C'est un provincial qui pose une question au sujet de la R. A. T. P. Quand je suis à Paris, j'utilise l'autobus et le métro. Les voitures sont toujours bondées, la clientèle est au maximum. Pourquoi alors y a-t-il un déficit ? Quelles sont ses causes ? Monsieur le ministre, vous envisagez de supprimer des trains dans nos départements éloignés pour les remplacer par des autobus. Or le propriétaire de l'autobus qui circule chez moi avec 6 ou 7 voyageurs, dans des conditions entièrement difficiles, doit payer des impôts car, paraît-il, il fait des bénéfices, et s'il ne déclare pas assez, on lui inflige des amendes. Donnez à ce transporteur l'exploitation de la ligne 84 ou 58 des autobus parisiens, qui passent devant le Sénat, je vous assure qu'il ne se plaindra pas, qu'il ne vous demandera pas de combler son déficit et que cela marchera. (Sourires.)

Il y a tout de même là un problème de direction et de gestion qui demande à être posé. Les autobus et le métro ne peuvent guère avoir une clientèle plus considérable que celle qu'ils ont actuellement. Supprimez les ! ou alors, mettez carrément les transports parisiens à la charge de l'Etat ! (Sourires.)

M. Pinton. Ils auront alors 5 milliards de déficit !

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. J'indique seulement à M. Brizard que je vais transmettre son opinion, qui a pu recueillir l'unanimité, aux dirigeants de la R. A. T. P. en indiquant que je ne suis pas, comme ministre des travaux publics, chargé d'acheter le matériel de cette régie. Mais je transmettrai.

L'observation faite par M. Charles Morel montre à quel point il est en effet nécessaire de procéder à la réorganisation de la R. A. T. P. J'indique à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication que je ne suis pas, ce soir, en mesure d'adopter la procédure qu'il recommande car il importe de vérifier si son application pourrait dans des limites de temps suffisamment étroites être envisagée pour précisément utiliser la procédure des décrets spéciaux qui, comme il l'a dit très justement ne s'appliquent pas à la matière de la réorganisation, mais il faudrait présenter des aménagements entre le fisc et les collectivités locales, et ce qui touche aux collectivités locales, a été mis en dehors des pouvoirs spéciaux. J'indique à M. le rapporteur que je vais examiner la possibilité d'utiliser cette suggestion.

Je dirai à M. le sénateur Bertaud, répondant à une question qu'il a posée avant diner, que je prends acte des renseignements et des précisions qu'il a bien voulu me donner. Je vais engager avec la direction de la Société nationale des chemins de fer français le dialogue nécessaire pour savoir si, oui ou non, les incidents qu'il m'a signalés sont fréquents.

Je déclarerai également à M. le sénateur Bertaud que je considère que l'électrification de la ligne de Vincennes est à réaliser. Incontestablement, elle améliorera très sensiblement le bilan d'exploitation de la ligne. Les charges financières relatives à sa réalisation — puisqu'elle serait à réaliser par la régie autonome des transports parisiens — seraient à supporter par cette dernière. Or, elle fait observer qu'elle doit équilibrer dans ses comptes d'exploitation les dépenses et les recettes et qu'elle doit indiquer, pour ces dépenses et ces recettes, les charges financières. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'imposer à la régie autonome des transports parisiens l'électrification de la ligne de Vincennes.

En revanche, je suis persuadé, disons que je suis convaincu, pour être tout à fait honnête et exact (Sourires), que, dans cadre de la réorganisation qui s'impose et qui est urgente, comme l'a indiqué M. le rapporteur de la commission, le Gouvernement est parfaitement conscient de ses responsabilités. Ce genre de problème de financement doit être assez aisément résolu et, si le Parlement fait en sorte qu'il soit permis à votre serviteur de poursuivre quelques mois encore ses efforts faubourg Saint-Germain, j'ai bon espoir de pouvoir — je m'empresse de dire que je demande au Conseil de considérer que je

ne fais là nullement une opération politique, même mineure — (Sourires) à ce moment-là, donner à M. Bertaud et également à M. Léo Hamon, par la personne de son distingué collègue, satisfaction pour un démarrage rapide des travaux.

M. Jean Bertaud. Je veillerai à ce que vous restiez, alors ! (Applaudissements.)

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Je voudrais simplement poser une question à M. le ministre. Puisque c'est au plan quadriennal qu'est inscrite, en tout état de cause, l'électrification de la ligne, je voudrais savoir de M. le ministre que cela continue de figurer au plan quadriennal avec l'échéance qui est fixée et je voudrais pousser l'impertinence jusqu'à lui dire que nous n'avons pas besoin de souhaiter qu'il demeure pendant quatre ans à son poste pour ce motif même, car nous souhaitons qu'il y reste pour d'autres motifs. (Très bien !)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 17), M. Barré, Mme Brossolette, M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre 45-45 de 1.000 francs.

La parole est à M. Barré.

M. Henri Barré. Monsieur le ministre, je me plais à penser qu'au cours de ces longs débats vous êtes confirmé dans votre opinion que notre haute assemblée n'a pas usurpé son deuxième nom de baptême de « Chambre de réflexion ». Je m'excuse d'ajouter au fait que vous supportez depuis si longtemps allégrement d'ailleurs, votre département et vous-même, et je sais que ce n'est pas très sérieux, à mon âge, de débiter dans ce débat en pillant d'un billet de 1.000 francs votre dotation généreuse à la Régie autonome des transports parisiens.

Si notre collègue M. Pezet était présent, il me rendrait, je pense, justice qu'à son instar j'abhorre les abrégés. Il serait déplaçant à tous que, quoique animé du diabolique de l'opposition, M. le ministre traduisit R. A. T. P. par « report annuel des travaux promis ». (Applaudissements.) Ce serait inconvenant et pour les uns et pour les autres.

Monsieur le ministre, les syndicats de la Régie autonome des transports parisiens membres de la C. G. T.-Force ouvrière avaient obtenu de votre prédécesseur M. Morice — sans doute la solidarité ministérielle joue-t-elle avec recul — un engagement écrit en date du 24 avril 1953. Cet engagement intéressait le problème général des salaires et invitait la direction de la régie autonome des transports parisiens à l'étude d'une grille desdits salaires répondant aux objectifs visés par les syndicats C. G. T.-Force ouvrière. L'expression « grille de salaires » me semble un peu barbare et vous a une de ces reminiscences moyenâgeuses que je ne fais pas mienne.

En conséquence, un plan de concrétisation de cet engagement, de cette invite, fut établi. Dès lors, une réalisation par paliers a été décidée, concomitante de l'amélioration de la productivité et des économies réalisées.

Trois tranches successives d'augmentation des salaires ont ainsi bénéficié au personnel en activité : la première à la date du 19 avril 1953, la deuxième à la date du 1^{er} octobre 1953, et la troisième à la date du 19 octobre 1954.

Depuis l'application de la première tranche les syndicats précités ont sollicité pour les retraités des transports parisiens les mêmes dispositions et avantages.

La direction de la régie autonome et les autorités de tutelle parmi lesquelles l'office public des transports parisiens étaient d'accord pour l'octroi d'une quatrième tranche de salaire afin d'en terminer avec le cas litigieux des retraites.

En ce qui concerne les normes de productivité indispensables à la mise en valeur des accords ci-dessus mentionnés les personnels pouvaient en droit et en fait espérer une décision favorable le 1^{er} octobre 1954.

Il faut constater, disent les syndicats C. G. T.-Force ouvrière de la régie autonome, que des déclarations entendues à l'Assemblée nationale le 11 décembre 1954 et du ministre actuel des transports en réponse aux questions du rapporteur de la commission des transports, M. Sibué, attendent toujours de prendre effet.

Quelles étaient vos déclarations, monsieur le ministre ?

« Le Gouvernement est parfaitement d'accord sur le fait que la régie autonome des transports parisiens doit être remboursée du montant des avantages qu'elle consent, notamment aux familles nombreuses et victimes de la guerre. »

Cela pourrait intéresser nos collègues qui tout à l'heure protestaient contre le déficit de la régie autonome des transports parisiens.

« Par là nous retrouvons les préoccupations de M. Sibué qui tout à l'heure s'est livré à une analyse correcte de deux articles antinomiques dans un même texte ». Je vous cite toujours, monsieur le ministre: « Enfin, en ce qui concerne l'affaire des retraites, il est certain que tout retard en la matière est particulièrement regrettable. Il a été établi par la régie autonome des transports parisiens quatre tranches de productivité. La quatrième tranche vise précisément les retraités. Des instructions ont été données et les recommandations prescrites ont été faites pour que le paiement de la quatrième tranche ne soit pas retardé afin que les intéressés perçoivent enfin ce qui leur revient légitimement. »

De son côté, la direction de la Régie autonome des transports parisiens a donné au ministère toutes les raisons qui militent en faveur de l'adoption de la date du 1^{er} octobre 1954 pour la quatrième tranche des salaires susmentionnés.

Parmi ces raisons figurent:

1^o Application de nouvelles grilles de salaires, application devant être faite à l'occasion de la réalisation de la quatrième tranche et ce, afin d'être à même de discuter plus clairement les questions de salaires qui doivent être étudiées pendant le quatrième trimestre 1954 pour appliquer avec des éléments corrects les décisions prises;

2^o Prise en compte, dans les économies à réaliser, de la journée de travail du 16 août qui dans toutes les autres administrations a été chômée par décision ministérielle; le repos du 16 août n'a pas été demandé par la direction de la régie en vue précisément de pouvoir réaliser une économie permettant d'appliquer au 1^{er} octobre la quatrième tranche;

3^o Application à un début de trimestre des nouveaux taux de pension;

4^o Compensation des retards apportés à l'application des première et deuxième tranches.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, à l'heure où je vous parle, qu'aucune instruction émanant de votre département n'est connue des intéressés qui, bien entendu, restent confiants dans les déclarations que vous avez produites à l'Assemblée nationale et qu'il vous plaira sans doute de renouveler ici.

Notre collègue M. Pinton disait, dans une intervention fort remarquée à la tribune, des choses agréables concernant le personnel de la S. N. C. F. et la S. N. C. F. elle-même.

Je pourrais, monsieur le ministre, et vous n'en seriez pas surpris, pas plus que vous autres, mes chers collègues, dire également des choses agréables de la Régie autonome des transports parisiens et de son personnel. Ce personnel, il accomplit non une tâche, mais une mission, parfois un apostolat. Ce n'est pas si simple qu'on l'imagine d'avoir des contacts quotidiens avec une population comme la population parisienne, sensée, nerveuse, inquiète, mais compréhensive toutefois. Dans les contacts qui s'établissent quotidiennement, monsieur le ministre, je n'ai pas l'impression qu'il se produise beaucoup d'histoires entre les employés de la Régie autonome des transports parisiens et la population parisienne.

Il paraît que les peuples heureux n'ont pas d'histoire, monsieur le ministre, je vous demande de ne pas avoir d'histoires avec la régie autonome des transports parisiens. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Dutoit. Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Dutoit, je ne peux vous donner la parole que contre l'amendement.

M. Dutoit. J'ai déposé un amendement similaire et les deux amendements peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

M. le président. Effectivement, par amendement (n° 39), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce même chapitre de 4.000 francs.

Les deux amendements peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je pensais que M. Barré intervenait sur l'article. J'avais l'intention de retirer mon amendement et de poser une question à M. le ministre et de lui rappeler que, dans la discussion à l'Assemblée nationale, notre ami M. Demusois, que tous nos collègues connaissent, a traité le même sujet que vient

de traiter M. Barré. En ce qui concerne la péréquation des retraites des employés de la R. A. T. P., M. le ministre a répondu ceci: « En ce qui concerne l'affaire des retraites... »

M. le ministre. M. Barré vient de le lire.

M. Dutoit. Je m'excuse.

Il est certain que vous avez dit que tout retard apporté en la matière est particulièrement regrettable. Je voudrais vous demander une réponse; vous avez déclaré cela le 12 décembre. A ce jour, le directeur de la R. A. T. P., M. Ricroch, attend toujours l'autorisation du ministère de tutelle pour faire payer la quatrième tranche aux retraités.

C'est la question que je voulais vous poser en demandant une réponse.

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

M. le rapporteur. La commission des finances a accepté la réduction indicative qui vient d'être demandée par M. Barré. M. le ministre a fait à l'Assemblée nationale des déclarations favorables; il aura certainement à cœur de les répéter devant nous.

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

M. le ministre. Monsieur le président, je voudrais d'abord donner mon accord à M. le sénateur Barré sur le fait que ce terme de « grille des salaires » est fâcheux. On pourrait peut-être dire maintenant « damier des salaires », ce serait arriver au même résultat et plus aimable peut-être.

J'ai en effet sous les yeux la déclaration que M. Barré a bien voulu citer et que M. Dutoit s'appropriait très aimablement à citer une deuxième fois, ce qui me permet de mesurer tout le poids qu'un membre du Gouvernement voit attribuer à ses paroles, surtout devant les assemblées. (*Sourires.*) Si je n'en avais pas déjà la certitude, j'en aurais maintenant la confirmation. (*Nouveaux sourires.*)

M. Pinton. C'est que nous buvons vos paroles!

M. le ministre. J'indique à la Haute Assemblée que, dans cette affaire de tranches de productivité, il a été prévu d'un commun accord, entre le personnel et la direction, une quatrième tranche de productivité liée à des économies d'heures de travail. Or il avait été question, paraît-il, de retards possibles et l'on ne comprenait pas pourquoi la quatrième tranche, qui doit précisément permettre aux retraités de bénéficier des augmentations qui ont porté jusqu'à présent sur les salaires des agents actifs, n'avait pas encore été versée.

Dans ces conditions, j'ai indiqué que des instructions avaient été données pour que le versement de cette quatrième tranche ne soit pas retardé et que les intéressés perçoivent enfin ce qui leur revient légitimement.

Enquête faite, les conditions de réalisation de versement de la quatrième tranche ne sont pas encore réunies, parce que ces conditions, qui découlent de l'accord initial, du contrat initial, portent sur une économie de 1.750.000 heures de travail.

D'après les renseignements que je me suis fait donner, précisément en vue du débat d'aujourd'hui, nous avons le sentiment que cette économie sera réalisée approximativement dans un mois et demi, puisqu'on compte sur la première quinzaine de mars.

Je renouvelle l'affirmation formelle selon laquelle il ne sera pas perdu le moindre temps pour que le contrat soit respecté, c'est-à-dire pour que la quatrième tranche soit versée, et par conséquent, comme le désirent M. Barré, M. Dutoit, et j'en suis sûr tous les membres du Sénat, pour que les retraités de la R. A. T. P., à leur tour, et comme cela avait été prévu initialement, perçoivent ce qui sera certainement le bienvenu dans leur budget familial. Je considère que je ne remplirais pas les devoirs de ma charge si je ne veillais pas précisément à ce que les engagements pris soient tenus.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Barré ?

M. Henri Barré. Je ne pense pas qu'il soit utile de maintenir cet amendement. Nous avons toutes les assurances de M. le ministre et cela nous suffira pour ce soir.

M. le président. L'amendement est retiré. Maintenez-vous le vôtre, monsieur Dutoit ?

M. Dutoit. Je le retire, mais je constate que cela est reporté au mois de mars.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. le rapporteur. La commission retire également son abatement.

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

Je vais mettre aux voix le chapitre 45-45.

M. Pinton. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

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

M. Pinton. Je vais expliquer pourquoi je ne peux pas voter ce chapitre. Nous avons constaté que la part de l'Etat dans le déficit de la R. A. T. P. est d'environ 3 milliards; cela, si je ne me trompe, ne représente que la moitié du déficit total de 6 milliards, ce qui à l'heure actuelle doit donner la proportion de 25 p. 100 du chiffre d'affaires de la R. A. T. P.

Je sais bien que la régie autonome a encore du chemin devant elle avant d'égaliser le pourcentage de la S. N. C. F.; mais je trouve un peu anormal, dans l'état présent des choses, que ce soit à l'Etat de faire pour un seul réseau de transports urbains de France un effort que l'Etat ne veut pas consentir lorsqu'il s'agit des transports en commun des autres régions. (*Mouvements divers.*)

On peut invoquer un certain nombre de raisons, c'est exact; mais le déficit de la R. A. T. P. est réel. Il n'est certes pas dû à l'insuffisance de personnel. Je rends volontiers hommage à la compétence, à la conscience professionnelle de tout ce personnel. J'ajoute que mon éloge est complètement désintéressé et parfaitement sincère car je n'ai aucune possibilité de devoir un jour solliciter la voix des employés de la régie. (*Sourires et mouvements divers.*)

La vérité cependant est simple. Le prix des transports ne correspond pas au prix de revient. Monsieur le ministre, dans une ville que vous connaissez bien, je suppose, et, dans une autre que je connais aussi très bien, on paye plus cher un transport souvent quatre ou cinq fois moins long que dans la région parisienne.

Je n'en discute pas les raisons; il peut y avoir là une forme déguisée d'augmentation de salaire. Il n'en reste pas moins que les travailleurs de la région parisienne perçoivent, seuls en France, une indemnité de transport, alors que les travailleurs des autres grandes villes, qui n'ont pas plus que ceux de la région parisienne la possibilité de se rendre à pied à leur travail, n'en perçoivent pas.

Quelles que soient les raisons, il faut, ou bien que les pouvoirs locaux supportent le déficit de la R. A. T. P. comme les pouvoirs locaux des autres villes doivent supporter le déficit de leurs transports en commun, ou bien que l'Etat intervienne de la même façon dans le déficit des transports en commun des autres villes; car, encore une fois, il n'y a pas de raison de faire payer cinq francs de plus le transport d'un ouvrier de Marseille, de Bordeaux ou de Lyon parce qu'on exige — et à mon avis à juste titre — que l'équilibre soit réalisé dans ces transports.

J'accepterai de voter une contribution, ne fût-elle que de trois milliards, le jour où nous aurons l'assurance que les réseaux des transports en commun de toutes les grandes villes de France pourront bénéficier de la même bienveillance de l'Etat qui, jusqu'à présent, leur est systématiquement refusée.

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. En écoutant M. Pinton, je me rappelais cette phrase de Victor Hugo selon laquelle « Si Paris est la capitale du monde, Lyon est la capitale de la France ». (*Sourires.*) C'est dire que j'écoutais M. Pinton avec une attention et une déférence particulières.

Je n'ai pas l'intention, à cette heure, d'engager un débat sur les créances et les dettes respectives de Paris et des autres villes. Je craindrais, en engageant ce débat, de retarder jusqu'au représentant de Bordeaux, mais je voudrais dire à M. Pinton, d'un mot, simplement, pour que ce débat ne soit pas clos sur la mise en accusation de la capitale du monde par la capitale de la France... (*Sourires.*)

M. Pinton. Mais non! Je dis que vous faites payer par l'Etat des dépenses qui sont ailleurs à la charge des finances locales.

M. Léo Hamon. ...qu'il y a d'abord un problème d'urbanisme qui fait que l'on considère, pour des raisons d'hygiène et de santé publique, qu'on a intérêt à encourager le plus possible l'habitation loin du centre, cet intérêt étant d'autant plus

considérable que l'agglomération est plus vaste. Par conséquent il est logique, l'agglomération étant plus vaste — et nous entendons dire assez souvent qu'il y a trop de Français dans la région parisienne — que l'Etat supporte un surcroît de contributions à la mesure même de la circonférence et du diamètre de cette région.

J'ajoute, à l'adresse de M. Pinton, que nous sommes très heureux dans la région parisienne de recevoir de nombreuses personnes, jusques et y compris des Lyonnais, et qu'il est agréable qu'eux aussi bénéficient parfois de ces réductions. (*Mouvements divers.*)

M. Pinton. Il n'y a à cela aucune espèce de raison!

M. Charles Morel. Je demande la parole.

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

M. Charles Morel. Tout à l'heure, on a cité des paroles très pertinentes qui ont été prononcées dans l'autre assemblée par M. Demusois. Il fut jadis des nôtres. Il a pris un peu de sagesse chez nous (*Rires.*) et il en bénéficie actuellement. Un de ses collègues, M. Pinvidic, qui a eu également sa place dans notre assemblée, disait à la Chambre, dans la discussion de ce même budget: « Dans les transports en commun, plus il y a de voyageurs, plus le déficit augmente. » (*Sourires.*)

Monsieur le ministre, voilà trois, quatre ou cinq ans que nous nous penchons sur ce déficit des transports parisiens. Le problème sera-t-il éternel ou trouverons-nous un jour une solution? C'est la question que je vous pose.

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

Je mets aux voix le chapitre 45-45, au nouveau chiffre — la commission ayant renoncé à son abatement de 1.000 francs — de 2.999.999.000 francs.

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

6^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.

M. le président. « Chap. 46-41. — Chemins de fer. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 24.999.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

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

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

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

La parole est à M. Symphor, sur l'ensemble de l'article 1^{er}.

M. Symphor. Mesdames, messieurs, j'ai demandé à intervenir sur l'article 1^{er} pour poser à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, une simple question concernant l'institution de l'Office du tourisme dans les départements d'outre-mer. J'ai lu avec plaisir qu'à l'Assemblée nationale, répondant à un député de ces départements, M. le ministre avait annoncé l'inscription d'un crédit d'un million pour l'organisation de cet office. Je voudrais traduire ici mon espoir et ma satisfaction de voir qu'enfin le Gouvernement se penche sur cette question, qui est intéressante au premier chef, pour la vie économique du département que je représente, puisqu'en dehors de toute littérature la vocation de nos pays, c'est le tourisme, qui doit constituer pour eux une industrie complémentaire susceptible de leur assurer les ressources qu'ils ne peuvent plus trouver dans leurs cultures traditionnelles.

Je vous demande de vouloir bien donner à cette institution nouvelle toute l'impulsion nécessaire. Il ne faudrait pas qu'une mission succède à une autre mission, qu'un rapport soit rédigé après un autre rapport, qu'un dossier soit constitué après tant d'autres rapports sans que ces départements puissent être dotés effectivement d'un équipement touristique répondant à leurs besoins, et surtout à leurs possibilités de réalisation d'un tourisme particulièrement actif et d'une haute rentabilité dans la mer des Caraïbes.

Je voudrais aussi vous signaler, monsieur le ministre, que, dans ces départements, il existait déjà un office administratif du tourisme et du thermalisme, un comité consultatif du tourisme, des syndicats d'initiatives et des sociétés locales de tourisme. Il suffirait tout simplement de les animer, de leur donner cet élan dont vous avez constaté l'absence, de leur assurer l'appui du Gouvernement et les concours des groupements financiers et des établissements de crédit pour que, une fois de plus, nous ayons à vous apporter ici, avec nos félicitations, l'assurance que vous aurez réalisé une œuvre de pre-

mière importance dans des départements qui ont besoin de la sollicitude agissante du Gouvernement dans le sens le plus actif et le plus fécond.

M. le ministre. Je suis d'accord avec l'orateur.

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

Je mets aux voix l'article 1^{er} avec le chiffre de 229.271.209.000 francs, résultant des votes émis sur l'état A.

(L'article 1^{er}, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 30), M. Chazette et les membres du groupe socialiste proposent d'insérer un article additionnel 1^{er} bis (nouveau) ainsi conçu :

« Dans le cadre des dispositions arrêtées par le décret n° 54-1100, du 12 novembre 1954, relatif aux transports ferroviaires et routiers, la Société nationale des chemins de fer français établira pour chaque ligne où la desserte routière sera envisagée un bilan complet faisant ressortir notamment les économies à attendre de la modernisation de l'exploitation ferroviaire et de la desserte routière.

« La Société nationale des chemins de fer français soumettra au ministre des transports le résultat de ces bilans dans le cas où la desserte routière se présentera comme la solution la plus économique. En outre, avant de prendre toute décision de fermeture de lignes au trafic ferroviaire, le ministre des transports consultera les conseils généraux intéressés.

« Dans le cas où le bilan des lignes fermées en application du décret du 14 novembre 1949 n'aura pas été fourni aux conseils généraux intéressés, le ministre sera tenu de le présenter aux conseils généraux qui le demanderaient, dans les six mois de la promulgation de la présente loi et en tout état de cause, avant la présentation au Parlement de toutes mesures d'ensemble concernant la coordination ».

La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le 30 décembre 1953, lors de nos discussions ce même budget des travaux publics, j'avais déposé, vous en avez certainement conservé le souvenir, un amendement proposant de réduire le chapitre 45-43, relatif aux chemins de fer, de 10 milliards de francs.

J'avais fourni toutes précisions nécessaires sur la façon dont avaient été supprimées deux lignes secondaires dans mon département et j'avais pu constater qu'un certain nombre d'entre vous avaient été victimes de la même opération. Pas plus que moi, ils n'avaient pu obtenir la moindre précision comptable. Les conseils généraux avaient vainement réclamé un bilan. Les ministres n'avaient aucunement tenu leur promesse de fournir les éléments d'appréciation avant de prendre une décision définitive, ce qui ne les a pas empêchés de prononcer la sentence et de continuer à promettre la production des bilans.

Je conserve le souvenir des conseils qui me venaient de divers côtés. Il me suffisait de réduire l'abattement que je proposais à 100 millions et je crois que le vote aurait été acquis, mais c'est le budget de la Société nationale des chemins de fer français qui aurait été touché, alors que la S. N. C. F. n'était pas le responsable.

J'ai le regret de dire que, pas plus que son prédécesseur, M. le ministre n'a pu me fournir les éléments comptables que par sa lettre du 15 juillet il m'annonçait comme très proches. Je pense que maintenant il va faire le nécessaire.

Je me proposais donc cette année de faire porter mon amendement sur un chapitre qui intéressait plutôt le ministre que la Société nationale des chemins de fer français. Les débats de l'Assemblée nationale ont permis à M. le ministre de faire connaître son sentiment et à M. le secrétaire d'Etat aux finances de le confirmer. Nous avons noté ici, la semaine dernière, que M. le ministre a bien voulu préciser sa position devant notre Assemblée.

Ainsi donc, M. le ministre des travaux publics admet que pour toute fermeture de ligne il sera établi trois documents comptables concernant l'exploitation actuelle, l'exploitation de remplacement, l'exploitation ferroviaire par matériel léger. M. le ministre estimait également nécessaire de recueillir l'avis des collectivités publiques pour être éclairé avant de prendre sa décision, et il a même ajouté des parlementaires du département.

Voilà donc des dispositions qui peuvent nous conduire à des mesures sérieusement étudiées et par conséquent utiles, tant sur le plan national que sur le plan départemental ou régional.

Il convient donc de nous féliciter de voir cette angoissante question prendre un tour plus rassurant.

Mais, hélas ! il y a le passé, les promesses non tenues, les bouleversements opérés, l'incertitude des résultats, le sentiment que la réalité financière est quelque peu différente des prévisions.

Il est un moyen d'effacer tout cela, c'est de transcrire dans la loi ce que M. le ministre se propose de faire. Qui donc verrait un inconvénient à ce que chacun sache d'une manière précise ce qui sera fait, puisque tout le monde est d'accord ?

Le texte que je propose tend à refléter la position prise par le Gouvernement. Vous remarquerez que dans une mesure d'apaisement définitif, je demande que, pour les lignes déjà fermées, soient enfin présentés ces bilans qui, eux, n'ont jamais été refusés, bien qu'ils n'aient pas été produits. Cette demande serait-elle audacieuse ? Elle ne saurait apparaître comme telle, puisque jamais aucun ministre des travaux publics n'a opposé la moindre objection, reconnaissant ainsi que l'examen par les conseils généraux intéressés des bilans en question n'était pas une curiosité malsaine, reconnaissant cependant, par leur résistance à fournir ces documents, qu'ils estimaient que cette curiosité était inopportune. Mais après les déclarations dont je viens de faire état, tout porte à penser que cette curiosité peut et doit être satisfaite. Au surplus, bien que les décisions de suppression soient prises aujourd'hui, pensez-vous que la connaissance du sentiment des conseils généraux intéressés serait inutile lorsque viendra enfin en discussion ce plan d'ensemble de la coordination ? Cette collaboration des conseils généraux serait-elle à dédaigner ? Nous serions très désagréablement surpris si le Gouvernement ne saisissait pas tout l'intérêt qu'il pourrait retirer de cette consultation et toute la force qu'aurait un plan de coordination établi pour une part sur les réflexions des assemblées départementales, dont le sérieux est la meilleure garantie d'efficacité.

M. le président vous a lu l'article additionnel dont je demande l'adoption. Cet article tend à concrétiser l'accord qui existe maintenant avec M. le ministre sur un sujet qui depuis des années nous a opposés, dans cette Assemblée, d'une manière violente, aux ministres qui ont précédé l'actuel ministre des travaux publics.

Les conseils généraux ont été, il faut le dire, bafoués parce qu'on a négligé volontairement de prendre leur avis ; les bilans n'ont jamais été communiqués. Aujourd'hui, le ministre comprend qu'il est tout à fait normal qu'il y ait une entente sérieuse entre les assemblées départementales, la Société nationale des chemins de fer français et les services ministériels. Il suffit de concrétiser le tout pour que nous soyons vraiment certains que désormais la loi sera bien celle sur laquelle nous sommes, les uns et les autres, d'accord. (Applaudissements à gauche et sur divers bancs.)

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

M. le ministre. Monsieur le président, il y a dans cette affaire soulevée par la proposition d'article additionnel de M. Chazette deux aspects tout à fait distincts l'un de l'autre : il y a d'abord un aspect réglementaire et puis un aspect fondamental.

Sur l'aspect réglementaire, je dois dire que mon collègue au Gouvernement et, mesdames, messieurs, votre collègue au Conseil, M. Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux affaires économiques et aux finances, ne comprendrait certainement pas que je ne fasse pas appel dans ce cas à un article du règlement du Conseil de la République, qui est l'article 60 et qui indique que l'on ne peut introduire dans la loi budgétaire que des dispositions ayant trait directement aux recettes ou aux dépenses de l'exercice. Il est certain — je crois que la commission des finances en sera d'accord pour son compte — que cette disposition tombe sous le coup de l'article 60.

Cela étant dit — et je pense que M. Chazette pourra renoncer le cas échéant au maintien de son amendement tendant à insérer un article additionnel, ne serait-ce que pour éviter qu'il ne tombe sous le coup de cet article — je voudrais dire, sur le fond, à M. Chazette que je ne retire rien de ce que j'ai déjà dit sur ce sujet. J'ai constaté avec satisfaction que nous étions d'accord sur les procédures, sur les moyens à employer en matière de fermeture de lignes dites secondaires et, en même temps que je lui indique l'opposition de l'article 60, je lui précise que je suis parfaitement d'accord pour maintenir et appliquer tout ce que, dans mes déclarations, il avait bien voulu trouver satisfaisant.

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

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

M. Chazette. Monsieur le ministre, j'ai parfaitement compris la situation. (Sourires.)

Vous êtes d'accord avec moi puisque vous avez fait des déclarations qui mettent fin à une situation difficile, douloureuse, et qui nous permettent de voir clair.

En effet, depuis trois ans, je bataille sur un sujet déterminé — départemental, si vous le voulez, mais enfin qui se répète sur l'ensemble national puisque d'autres de mes collègues se trouvent dans la même situation. Je rencontre un ministre compréhensif. Seulement, voyez-vous, j'ai été pendant trois ans aux prises avec l'adversité représentée par vos prédécesseurs. Je vous souhaite une longue vie ministérielle, surtout au ministère des travaux publics, étant donné la façon dont vous avez traité les problèmes qui se sont posés à vous. Mais il faut prévoir, hélas ! C'est bien à mon corps défendant que je vous le dis, mais je suis obligé de me méfier. Supposez qu'il vous arrive malheur, monsieur le ministre, ou plus exactement qu'il nous arrive le malheur de vous perdre en tant que ministre des travaux publics, que nous retrouvions l'un de vos prédécesseurs avec lesquels j'ai eu les déboires que je vous ai signalés. Alors, je me méfie, que voulez-vous ! Les précautions que je ne prendrais pas à votre égard — je le dis tout de suite — je suis obligé de les prendre à toute fin et à toute éventualité.

Cela étant dit, quelle objection faites-vous ? Vous ne la faites pas pour votre compte, je comprends bien, mais enfin vous dites : A l'Assemblée nationale est intervenu un membre du Gouvernement qui, lui, n'a rien à faire dans l'opération. Il vient là par solidarité gouvernementale. Vous pensez que je ne vais pas dire quoi que ce soit qui puisse toucher de près ou de loin à l'honorabilité d'un de nos collègues que nous aimons bien. Mais enfin, il n'est pas ministre des travaux publics, il est secrétaire d'Etat aux affaires économiques et il est venu ici se mêler d'une affaire de santé publique dans laquelle, évidemment, il n'avait pas à intervenir davantage que dans une affaire de votre ministère.

Est-ce qu'il serait donc chargé par le Gouvernement de brandir l'article 60 ? Moi, je veux bien, mais c'est vous que cela regarde. Alors, comme c'est vous qui soulevez l'objection, permettez-moi de vous dire que, sans personne interposée, je vais vous répondre. J'ai l'article 60 en main. Que lit-on ? « Aucun article additionnel ne peut y être présenté — à l'occasion du budget — sauf s'il tend à supprimer ou à réduire une dépense, à créer ou à accroître une recette... ». La présentation des bilans que nous demandons, mes chers collègues, ne permettra-t-elle pas les économies que nous voulons faire, nous qui sommes une Assemblée de réflexion ? Accroître une recette ? Nous voudrions bien accroître les recettes de la Société nationale des chemins de fer français dans le sens de la diminution du déficit. « ...Ou à assurer le contrôle des dépenses publiques ». Lorsque nous demandons précisément un contrôle alors qu'il n'y en a jamais eu jusqu'ici, lorsque nous demandons l'avis des conseils généraux, n'est-ce pas, dans le cadre même de l'article 60, assurer le contrôle des dépenses publiques ?

Nous sommes ici les représentants des collectivités secondaires. Nous voulons assortir notre travail parlementaire de contrôleurs des dépenses publiques sur le plan national d'un contrôle supplémentaire pour être bien sûr de remplir notre mission à l'égard de nos mandants, en assurant un contrôle encore plus important, celui des conseils généraux.

Ce souci est bien dans le cadre de l'article 60. Que s'est-il passé à l'Assemblée nationale ? L'article 60 a été invoqué. L'avis de la commission des finances a été sollicité. Le résultat a été la guillotine sèche, comme si l'on se trouvait en face de la loi des maxima ou de l'article 48.

Mais nous avons ici une jurisprudence un peu différente. Nous avons expérimenté notre système il y a quelques semaines seulement à l'occasion de l'article 4 du budget de la santé. Nous avons bien précisé que, lorsque notre commission des finances estimait qu'il y avait lieu de laisser l'assemblée juge de l'opération, l'assemblée examinait la recevabilité de l'article et la question était ainsi réglée.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, je vais vous mettre à l'aise tout de suite ; vous vous trouvez maintenant avoir fait le nécessaire à l'égard de la solidarité gouvernementale. Vous avez invoqué l'article 60 ; vous avez donc fait le maximum possible. Personne ne peut rien vous reprocher, mais vous vous trouvez en présence d'une jurisprudence de l'assemblée. Je crois, monsieur le président, que pour nous départager il n'y a plus qu'à consulter la commission des finances.

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

M. le rapporteur. La commission des finances rappelle le texte de l'article 60 : « Il ne peut être introduit dans la loi de budget ou les lois de crédits prévisionnels ou supplémentaires que des dispositions visant directement les recettes ou les dépenses de l'exercice ». Je crois que ce n'est pas le cas du texte présenté par notre collègue Chazette et qu'ainsi l'article 60 est opposable.

M. le président. La commission estime que l'article 60 est opposable. En conséquence, l'article additionnel n'est pas recevable.

M. Chazette. Il y a confusion !

M. le président. Nous abordons l'article 2.

« Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme totale de 26.129.698.000 francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 22 milliards de francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

Au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 15.931.998.000 francs pour les crédits de paiement et de 22 milliards de francs pour les autorisations de programme ;

« Au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 22.700.000 francs pour les crédits de paiement ;

« Et au titre VII : « Réparations des dommages de guerre », à concurrence de 10.175 millions de francs pour les crédits de paiement, conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état B.

Je donne lecture de cet état :

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 53-20. — Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations :

Autorisations de programme, 6.380 millions de francs.

« Crédits de paiement, 4.976.500.000 francs. »

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Je voudrais revenir sur un sujet extrêmement important, celui de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre. Quelques-uns de mes collègues ont traité du problème à l'occasion de la discussion générale. Je voudrais élever une protestation et, ce faisant, je pense en particulier à la situation des régions de l'Est et du Nord qui au cours de la dernière guerre ont été le plus affectées dans ce domaine de la destruction des ponts routiers et des voies navigables.

Monsieur le ministre, où en sommes-nous dans le Nord ? Nous en sommes d'une manière générale à 55 ou 60 p. 100 pour la reconstruction de nos ponts. Le département du Nord connaît une destruction de l'ordre de 3.500 millions de francs, valeur actuelle. Qu'a-t-il été fait ? Les ponts reconstruits par le service ordinaire des ponts et chaussées représentent une valeur de 900 millions, sur les 1.500 millions qui seront nécessaires à cette reconstruction. Les ponts à reconstruire par le service des voies navigables entraînent une dépense de 2 milliards de francs et la dépense engagée jusqu'à maintenant est à peu près de cet ordre. Autrement dit, pour qui concerne les voies navigables, la plupart des ponts ont été reconstruits tandis que, en matière de ponts routiers, nous n'en sommes qu'à 55 ou 60 p. 100.

Dans la région du Nord, je tiens à signaler la situation spéciale, dramatique, de l'arrondissement de Dunkerque et des villes de Dunkerque, Bergues et Gravelines. Vous y êtes venu récemment. La question vous a été formellement posée à la fois par les assemblées municipales et par la chambre de commerce.

Dans cet arrondissement de Dunkerque, dans cette agglomération dunkerquoise, sur les huit ponts routiers qui environnent la cité, un seul a été reconstruit depuis 1940. Cependant, la reconstruction à titre privé est presque terminée.

A Gravelines, un seul sur les sept a été reconstruit.

Il y a lieu pour nous, vous le pensez bien, d'élever une véhémente protestation et de ne pas être du tout satisfaits. C'est pour l'heure un véritable scandale que, dans cette région de Dunkerque, 43 p. 100 seulement des ponts aient été reconstruits, surtout sur des voies navigables, alors que dans certains autres départements — je pourrais vous en citer, départements voisins du Nord d'ailleurs — on en est à 90 ou 95 p. 100, et c'est heureux, en matière de reconstruction de ponts.

Le conseil général du Nord, à chacune de ses sessions, proteste avec force, mais jusqu'ici sans grand résultat. La population elle-même est irritée. Et pourtant le département du Nord apporte d'importantes recettes fiscales au budget national; un habitant de ce département verse annuellement dans les caisses de l'Etat 28.290 francs; les recettes budgétaires totales du département du Nord sont de l'ordre de 194 milliards de francs, soit le quinzième de l'ensemble de ce qui est donné par la France. Vous pensez bien que j'ai aujourd'hui le devoir, en son nom, de vous dire que le nécessaire n'a pas été fait en cette matière. *(Applaudissements à gauche.)*

Vous avez envoyé dans les départements du Nord, et notamment dans la région dunkerquoise, un inspecteur général et vous avez bien fait. Cet inspecteur, je crois le savoir, a établi un important rapport. Je vous demande d'en tenir le plus grand compte. Il n'est pas possible de nous laisser dans cette situation et de ne pas permettre que Dunkerque puisse connaître un trafic raisonnable pour sa sortie et pour son entrée.

Monsieur le ministre, il vous faudrait, sur l'ensemble des crédits du chapitre 53-20, dont la dotation est nettement insuffisante d'ailleurs, dégager un programme spécial de dépannage, un programme d'urgence. Je vous le demande instamment.

Par voie de conséquence, je suis bien obligé d'avouer que, si même vous disposiez des crédits que nous souhaitons — et vous pouvez nous les donner — je crains que vous ne manquiez du personnel nécessaire pour reconstruire rapidement nos ouvrages. Je ne veux pas ici faire de personnalité, mais essayez de savoir dans quel état physique se trouvent actuellement vos ingénieurs et vos agents techniques du département du Nord et, notamment, ceux de la région de Dunkerque, qui ont une tâche écrasante à remplir dans tous les domaines.

Nous manquons de personnel, et si demain nous avions les crédits, il ne serait peut-être pas possible de construire rapidement ce dont nous avons besoin. Il manque des ingénieurs, des fonctionnaires, des agents subalternes, cependant nécessaires. Je vous demande aussi d'envisager de doter notre département, et en particulier cet arrondissement de Dunkerque, d'un personnel à tous échelons suffisant ou de prendre alors toutes autres mesures nécessaires pour que, si les crédits sont votés, ce que j'espère, nous puissions aller rapidement en besogne.

Vous savez qu'il y a tout un processus. Lorsqu'une décision est prise pour lancer un programme de construction d'ouvrages d'art, il y a des difficultés et des obstacles à vaincre. Je vous cite l'exemple d'un pont dont la construction a été envisagée il y a un an. Nous n'en sommes pas encore à l'adjudication. Il faut passer devant la commission des marchés lorsqu'on atteint un certain chiffre. Il en résulte que l'ensemble des opérations traîne. C'est la raison pour laquelle je viens aujourd'hui protester au nom des populations qui mériteraient quand même un peu plus d'égards. *(Applaudissements.)*

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

M. Jacques Gadoin. Sur ce chapitre, monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question et vous présenter une modeste suggestion.

Tout d'abord la question : je m'excuse auprès de mes collègues et de vous-même de vous parler très brièvement d'un cas personnel qui n'est malheureusement pas le seul; notre collègue M. Denvers vient d'en apporter éloquemment la preuve.

Depuis près de quatre ans, j'ai attiré l'attention de vos prédécesseurs et de vous-même, monsieur le ministre, verbalement, par écrit et publiquement, le 10 août dernier, devant notre Assemblée, sur l'impérieuse nécessité de reconstruire le pont de Cosne, sur la Loire, détruit en juin 1940 par un bombardement aérien. Depuis bientôt quinze ans, nous avons une passerelle de bois actuellement en mauvais état et qui nous a causé bien des soucis tout récemment, alors que le trafic entre les départements du Cher et de la Nièvre est, à cet endroit, particulièrement important.

Jusqu'à présent, je n'ai réussi à obtenir que des promesses assorties des prudentes réserves d'usage. J'aimerais connaître de façon précise quand cet ouvrage sera reconstruit. M. l'ingé-

nieur en chef de la Nièvre a dû d'ailleurs, avant-hier, vous entretenir de l'urgence de l'opération.

Voilà pour la question. J'en arrive à la suggestion qui ne vous a d'ailleurs certainement pas échappé. 7.500 ponts routiers situés sur l'ensemble du réseau national, départemental et vicinal, ont été détruits en 1944. Au 1^{er} novembre 1954, 5.110 étaient reconstruits, 2.040 restaient à reconstruire. Alors que les dépenses consacrées à la reconstruction des 5.110 ponts se sont élevées en dix ans à 64 milliards environ, le coût de reconstruction des 2.040 ponts restants est estimé, si je suis bien informé, à 58 milliards de francs.

Les crédits prévus pour 1955 s'élèvent à 5 milliards en chiffres ronds et, sur ces crédits, 1.500 millions doivent être affectés à la consolidation des passerelles provisoires. Il reste donc 3.500 millions pour la reconstruction proprement dite. A ce rythme, dix-sept années seront nécessaires pour reconstruire nos ponts, alors que la circulation routière se développe sans cesse en densité, en poids et en vitesse. J'admets, d'ailleurs, qu'il y a là une amélioration car, à la cadence de 1954, trente-cinq années étaient nécessaires.

Pourquoi, dans ces conditions, l'Etat ne financerait-il pas cette reconstruction par un emprunt dont le service de l'amortissement et de l'intérêt serait assuré par les dotations budgétaires actuelles? Un emprunt dont le service coûterait 2.500 millions, soit un milliard de moins qu'actuellement, permettrait l'exécution de la moitié du programme de reconstruction. En effet un emprunt de vingt ans, au taux de 6 p. 100, pour un capital de 28.500 millions, ne représenterait pas une annuité supérieure à 2.500 millions.

Un second emprunt, identique au premier, lancé un peu plus tard, permettrait l'exécution du programme d'ensemble de la reconstruction des ponts, en économisant, chaque année, 1.500 millions pour la consolidation des passerelles provisoires.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il y aurait là une opération intéressante, rentable, relevant bien du domaine de l'Etat et non pas des départements et des communes — j'y reviendrai à l'article 9 — et dont l'activité économique du pays retirerait certainement le plus grand profit? L'épargne française qui ne demande actuellement qu'à s'investir, mobilisée pour la reconstruction de nos ponts, est-ce donc là un programme irréalisable? *(Applaudissements.)*

M. Dulin. Je demande la parole.

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

M. Dulin. Je m'excuse auprès de l'Assemblée si j'ai également une question intéressant mon département à poser à M. le ministre des travaux publics.

Je suis exactement dans la même situation que M. Gadoin. Je représente un département sinistré et nous attendons la reconstruction d'un pont dénommé pont de l'Homnée qui a été complètement détruit par la guerre. Depuis quatre ans, l'assemblée départementale que je préside a pris à sa charge le tiers du montant de la reconstruction, c'est-à-dire 14 millions, et inscrit tous les ans cette somme à son budget, sur la promesse qui lui était faite qu'on reconstruirait ce pont.

Monsieur le ministre, le pont de l'Homnée doit coûter 70 millions. Cette année encore le département a inscrit les 14 millions à son budget et, de l'avis même de M. l'ingénieur en chef, nous n'aurions besoin que d'un crédit de paiement de 21 millions sur un crédit d'engagement, pour l'Etat, de 56 millions.

Je voudrais souligner que nous n'avons même pas de passerelle en bois remplaçant ce pont et que notre population est assez irritée de penser que tous les ans on lui fait des promesses et qu'on ne les réalise jamais. C'est pour cela que j'insiste, monsieur le ministre, afin que cette année vous nous donniez satisfaction.

Je voudrais également appeler votre attention sur le remplacement du pont transbordeur de Rochefort. Il se trouve sur la route nationale qui va de Paris à Royan. Selon le rapport même de vos services, des dizaines de milliers de voyageurs y passent tous les ans. Lorsqu'on va à Marennes, à l'île d'Oléron ou à Royan, on a quelquefois des attentes de quatre, cinq et six heures.

Depuis un certain nombre d'années nous avons demandé le remplacement de ce pont. Nous avons éprouvé beaucoup de difficultés pour nous mettre d'accord. Finalement, nous y sommes parvenus et l'assemblée départementale, à l'unanimité, a approuvé le projet présenté par l'administration et l'inspection générale des ponts et chaussées.

Nous pensions en avoir terminé lorsqu'on nous a répondu que la Charente était une rivière qui autrefois recevait des bateaux de guerre, puisque Rochefort était un port de guerre, et qu'il fallait absolument, outre l'avis du conseil supérieur des ponts et chaussées, celui du conseil supérieur de la marine. C'est ainsi que vos services, après un certain nombre de mois, ont consulté le conseil supérieur de la marine. J'ai eu à m'en préoccuper personnellement, sachant combien ces formalités administratives durent de temps et, ce soir, j'ai eu la satisfaction d'apprendre — je vous l'ai d'ailleurs communiqué aussitôt — que le conseil supérieur de la marine avait donné un avis favorable.

Je croyais être au bout de mes peines, mais il n'en était rien, car on m'a alors indiqué qu'il fallait également procéder à des formalités d'ordre technique, entre autres que votre laboratoire technique étudie le projet de ce pont, ce qui prendra encore un an. Aussi, songeant à la dramatique situation de notre région, sommes-nous tout à fait désabusés.

Monsieur le ministre, vous qui habitez une ville où vous avez fait tant de choses, où notamment vous avez supprimé — combien vous avez eu raison — les passages à niveaux et élargi les ponts de vos chemins de fer, vous qui avez fait d'admirables travaux dont je vous félicite, je voudrais appeler tout particulièrement votre attention sur la situation de notre département qui n'a pas encore pu réaliser les travaux qu'il attend. J'insiste auprès de vous, sachant que vous connaissez parfaitement la cause que je défends, cause parfaitement juste et à laquelle il est nécessaire de donner satisfaction.

En conséquence, je vous demande d'utiliser les crédits qui avaient été inscrits au fonds routier dès l'année dernière, crédits auxquels viendront s'ajouter, cette année je pense, d'autres plus importants.

Je vous rappelle aussi que vous êtes le ministre du tourisme et que cette région a un très grand rayonnement touristique. Vous aurez rendu ainsi service à une région très intéressante. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Louis André.

M. Louis André. Monsieur le ministre, au lieu d'user du procédé habituel du dépôt d'un amendement tendant à une réduction indicative de 1.000 francs afin d'attirer votre attention sur un point particulièrement important, je me borne à cette intervention, destinée à signaler l'état dans lequel se trouve une partie de route importante par la densité de la circulation, mais aussi par la qualité des usagers et dont l'usure anormale a été causée par le trafic particulièrement intense des transports militaires alliés en 1944-1945.

Il s'agit de la route nationale n° 13, route de Paris à Cherbourg, dans sa partie située entre Bayeux et Isigny, classée route nationale à grande circulation. Cette route est en effet classée itinéraire international sur la partie de son parcours situé entre Paris et Lisieux.

Dans la partie qui fait l'objet de mon intervention, la chaussée, qui a beaucoup souffert du fait de l'intensité du trafic, est bombée, étroite. La surface de la chaussée est ondulée et glissante. Il y a trois ou quatre ans, une portion de cette route a été refaite sur deux ou trois kilomètres à la suite de cinq accidents mortels dus au mauvais état de la chaussée et qui s'étaient produits au même endroit. Des accidents fréquents se produisent encore sur le reste de cette route non refaite et qui est tellement dangereuse que les services départementaux des ponts et chaussées ont jugé utile de signaler par panneaux l'état dangereux de la chaussée.

Une réfection complète de la chaussée s'impose. Cet état de choses est d'autant plus déplorable que cette partie de la route nationale n° 13 est située le long de la côte, où se trouvent les plages du débarquement américain du 6 août 1944. Un grand nombre de touristes américains circulent sur cette route, visitent les lieux historiques et vont se recueillir dans les importantes nécropoles où reposent des milliers de soldats américains tombés pour la libération de notre pays.

Vous devez aussi penser, monsieur le ministre, que le port de Cherbourg prend tous les jours plus d'importance comme port d'escale. Tous les paquebots transatlantiques entrant dans la Manche ou en sortant font escale à Cherbourg. Ce port est devenu, pour la plupart des touristes venant d'Amérique, la porte d'entrée en Europe.

De plus, une ligne aérienne reliant la Grande-Bretagne à Cherbourg a été inaugurée il n'y a pas longtemps. Ces avions sont prévus pour le transport des automobiles. Dès leur débarquement du bateau ou de l'avion, ces touristes prennent la route vers l'intérieur, vers Paris. Parmi les nombreux acci-

dentés se comptent un certain nombre de visiteurs étrangers. Le conseil général du Calvados s'est ému de cette situation et a voté des vœux demandant qu'il soit porté remède à cet état de choses, toujours sans résultat du reste.

Je voudrais, monsieur le ministre, que votre administration centrale veuille bien inscrire au programme et donner au service des ponts et chaussées du Calvados les instructions et les moyens, financiers et autres, pour leur permettre d'exécuter la remise en bon état de cette partie de la route nationale n° 13, avant que ne se produise encore quelque accident important, dont ils auraient la responsabilité.

Je suis persuadé, après avoir entendu la semaine dernière vos déclarations sur le tourisme, qu'il me suffit de vous signaler cet état de chose défectueux pour que vous envoyiez les instructions nécessaires et que vous donniez ainsi satisfaction au conseil général du Calvados et aux collectivités intéressées. D'avance, monsieur le ministre, je vous en remercie.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

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

M. Charles Morel. Monsieur le ministre, votre ministère a ceci de particulier qu'il est essentiellement polymorphe: nous vous avons entendu en qualité de gardien de phare, de touriste, de navigateur, d'aviateur et de chef de gare. Vous êtes, dans l'article dont nous discutons, cantonnier et c'est au cantonnier que je m'adresse. On a parlé de destruction par la guerre, de la reconstruction et des grosses réparations. J'ai chez moi des routes datant de Napoléon. La circulation n'est plus du tout la même depuis cette époque-là.

M. le rapporteur général. Chez moi, il y en a qui datent des Romains!

M. Charles Morel. Il y a neuf communes qui sont enclavées, neuf chefs-lieux de communes, qui ne sont pas accessibles aux automobiles. Je vous demande, monsieur le ministre, étant donné que les lois sur les désenclavements sont devenues caduques et que le ministère de l'intérieur ne nous accorde plus qu'un million et demi par an, alors qu'il en faudrait vingt fois plus, si tout de même vous ferez quelque chose pour que se maintienne la vie rurale dans ces communes.

D'autre part — et je vois ici mon collègue, M. Bonnefous, de l'Aveyron — les conditions de transit interdépartemental ont changé. Nous avons une route de Nasbinals à Aumont, qui va sur Laguiole, une route qui est enneigée pendant plusieurs mois d'hiver. Il y a des élargissements à faire. C'est une route essentielle, car elle dessert des pays d'élevage. Il nous faut 50 millions. Avec les faibles crédits que vous nous donnez tous les ans, nous ne pouvons rien faire et ces transits ne se font pas.

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous vous penchiez sur ces problèmes qui intéressent les départements ruraux, que vous nous aidiez à vivre, à nous maintenir et à nous développer. (Applaudissements.)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, je vais répondre dans l'ordre chronologique aux orateurs. Le fait qu'un inspecteur général ait été envoyé dans le Nord à la suite de la première visite que j'avais faite là-bas, a prouvé que l'impression très vive que j'ai ressentie au spectacle d'une région en plein développement, qui a besoin de moyens, et spécialement de moyens de communication de mieux en mieux organisés, a été suivie d'effets. J'ai bien l'intention de faire étudier les questions posées par la région du Nord avec une attention toute particulière.

M. Denvers. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre. Je dirai à M. le sénateur Gadoin que, si la reconstruction du pont de Cosne, et de beaucoup d'autres, hélas! a tant tardé, c'est pour une bonne partie parce que le financement de la reconstruction des ponts, jusqu'à présent, n'a pas reçu de solution originale.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il a partiellement fourni une réponse à la question, au sujet du pont de Cosne, par la suggestion qu'il a faite d'employer de nouveaux modes de financement. Je dois dire que la suggestion est fort intéressante et je peux dire à M. Gadoin qu'elle fait actuellement l'objet d'études qui se poursuivent depuis quelque temps et qui, je l'espère, pourront aboutir, sinon pour la totalité, du moins, comme il l'a dit lui-même, pour une partie de la reconstruction.

A vrai dire, nous aurons, dans les semaines prochaines, à l'occasion des différents votes de textes financiers autres que le budget, à revoir complètement la matière et je suis persuadé que le Conseil de la République aura à cœur de faire en sorte qu'une accélération, et non pas une régression, puisse être marquée dans la reconstruction des ponts.

Pour ce qui concerne les ponts sur la Loire, j'ai eu la joie dimanche, à Decize, de poser une première pierre, avec le sentiment d'ailleurs que le mérite ne m'en revenait pas, mais que je me trouvais là bénéficiaire en quelque sorte du travail qui s'était fait avant mon arrivée au ministère, bien que, cependant, j'eus signé la décision de mise en construction.

En ce qui concerne Cosne, je voudrais dire à M. Gadoin que, de même que j'ai pu vérifier l'intérêt du pont de Decize, de même je pourrai vérifier l'intérêt de ses efforts, sans pour autant que je puisse prendre l'engagement de commencer les travaux cette année. En effet, je donne l'assurance à M. Gadoin, qui se plaignait de s'être heurté à plusieurs reprises à des promesses non tenues, qu'il n'en sera pas de même avec moi.

En ce qui concerne le pont de Lhoumé, dont M. le président Dulin a parlé avec une belle éloquence, je suis disposé à en rapprocher la date d'exécution, non seulement parce que le conseil général du département a déjà consenti un effort et le renouvellement chaque année, ce qui, de la part de cette collectivité locale, est particulièrement méritoire et impose une estime particulière, mais aussi parce qu'il n'existe aucun moyen de franchissement. Cette pénurie totale, cette misère, appelle évidemment l'attention de façon toute spéciale, je dois le reconnaître.

Pour le pont de Rochefort, la contestation n'est pas la même car il n'est plus discuté qu'il ne doive être rapidement reconstruit. C'est une question de temps, de délai, d'études. En effet, ce pont sera d'un type tout à fait nouveau et exigera que chaque pièce qui le composera soit calculée, ce qui est évidemment un travail énorme. En première analyse, la durée de ce travail était estimée à environ un an. J'ai donné les instructions pour que le but soit atteint dans le temps minimum et j'ai demandé aux services intéressés de se rapprocher le plus près possible du délai de six mois.

Quant à la route nationale n° 13, les observations de M. le sénateur André ont été fournies et précises et je m'empresse de lui dire que je vais demander des renseignements particuliers. Ils me seront fournis d'ici quelques jours et, si la situation est véritablement celle qui a été décrite, il ne fait pas de doute qu'il faudra y remédier le plus rapidement possible.

Enfin, le ministre polymorphe répond à M. le sénateur Morel que s'il est polymorphe quand on le voit se transformer successivement en aiguilleur, en cantonnier, en gardien d'écluse et en bien d'autres personnages, dont d'ailleurs il doit avouer en toute modestie qu'il serait bien empêché d'accomplir lui-même le métier, ce qui est une raison supplémentaire de nourrir une grande estime pour tous les personnels qu'il vient d'indiquer et même pour tous ceux qu'il n'a pas énumérés, il ne peut pas l'être en ce qui concerne sa transformation en ministre d'un autre département ministériel que le sien. J'ajoute même qu'il ne fait rien pour cela; son désir est précisément de demeurer aux travaux publics pour y poursuivre sa tâche.

Mais je m'efforcerais, monsieur le sénateur Morel, car j'ai compris à vos accents à quel point la cause est valable et pressante, d'intéresser tout spécialement mon collègue de l'intérieur au sort de ces communes qui sont isolées, prisonnières de la nature, et dont il est nécessaire d'assurer le débouché, sous peine, à la longue, de les voir s'asphyxier.

M. Dulin. Je demande la parole.

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

M. Dulin. Je remercie M. le ministre de ses déclarations, mais je voudrais obtenir une assurance. Est-ce que je peux compter que des crédits seront mis à la disposition de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, cette année, pour la construction du pont de Lhoumé ?

M. le ministre. Oui.

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

Je mets aux voix le chapitre 53-20, aux chiffres de la commission.

(Le chapitre 53-20 est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-30. — Voies de navigation intérieure. — Equipement: autorisations de programme, 5.880 millions de francs; crédits de payement, 2.131.499.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Nous abordons avec ce chapitre une fois de plus le problème du canal du Nord. Je ne suis pas chargé de vous exposer la question au nom de la commission des finances qui, elle-même, a introduit dans le texte une motion qui constituerait un quatrième article au chapitre 53-30.

Je veux vous dire simplement, mais très nettement qu'il est nécessaire d'inscrire un tel article; car, quelle que soit la position des commissions qui sont décidées à ne pas vous donner d'avis avant longtemps sur le canal du Nord, il serait intéressant que vos services sachent si depuis quelques jours déjà, les travaux ne sont pas entrepris pour l'électrification du chemin de fer sur la ligne Lille-Paris. Nous ne voudrions pas, une fois de plus, après que vous ayez manifesté vous-même dans les deux assemblées votre désir formel de faire les travaux de creusement et de terminaison du canal d'Arleux à Noyon, nous trouver devant le fait accompli, malgré les bonnes paroles d'un ministre que nous estimons beaucoup et que nous espérons voir longtemps à la tête de ce ministère. Mais, dans le quadrille actuel, ne serez-vous pas plus tard à un autre poste ministériel. (Sourires.)

Dans ces conditions, nous aimerions introduire dans ce budget un texte qui spécifie bien que vous êtes d'accord pour commencer le canal du Nord. Il suffit d'ajouter, comme vous l'a demandé la commission des finances, un article 4° dans ce chapitre 53-30 pour que nous sachions que l'engagement est pris. Si cela n'est pas fait, si l'engagement n'est pas pris, les commissions consultées retarderont indéfiniment l'exécution d'un travail urgent qui coûterait moins de 15 milliards, alors que nous nous apprêtons à en voter une cinquantaine pour les chemins de fer dans les états C ou D. C'est pourquoi, la commission a été unanime pour affirmer que la décision relative au canal du Nord est une des choses qui motiveront notre vote pour ou contre le budget des travaux publics.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je suis très sensible aux amabilités qui me sont prodiguées par M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, encore qu'elles se réfèrent par définition à ma disparition...

M. le rapporteur pour avis. ...que nous ne souhaitons nullement!

M. le ministre. ...ce qui donne à ces amabilités un caractère auquel je suis très sensible.

Je voudrais indiquer à M. le sénateur Brunhes, sans reprendre ce que j'ai dit sur le canal du Nord, dont nous nous sommes déjà entretenus longuement les uns et les autres, qu'il n'est nullement dans les intentions du Gouvernement de se laisser immobiliser par le jeu subtil de telle ou telle commission — je n'en vise aucune spécialement — qui s'ingénierait à retarder en se refusant à opter, à opiner et pour le lui prouver, je lui dirai qu'en particulier la commission des comptes transports qui maintenant est à la veille de voir le jour aura comme première mission l'arbitrage économique entre les différents moyens de liaison entre le Nord et Paris.

M. le rapporteur pour avis. Il faut tous les faire!

M. le ministre. Mais, monsieur le rapporteur pour avis, j'ai parlé, je crois, pendant au moins six bonnes minutes, à la tribune, sur ce projet et je ne voudrais pas abuser de la patience de la Haute Assemblée en reprenant mes déclarations pour lui prouver que cette commission agira vite.

Pour prendre une précaution posthume (Sourires) je suis pour ma part tout disposé, parce que c'est tout à fait compatible avec l'économie de nos textes, sans pour autant créer des problèmes ailleurs, problèmes bien superflus — nous en avons assez à résoudre de véritables, sans en poser de nouveaux — je suis tout à fait disposé, dis-je, à admettre que le démarrage, le début des travaux du canal du Nord soit ajouté dans les justifications des opérations nouvelles qui se trouvent au chapitre 53-30, visé par M. le rapporteur, à la page 117, à l'article 2.

Dans ces conditions, je crois que nous sommes d'accord; la commission aura obtenu, et la Haute Assemblée tout entière, l'assurance qu'elle recherche et, pour ma part, je pourrai envisager d'un cœur plus allégre ma mort ministérielle. (Très bien! très bien!)

M. Vanrullen. Je demande la parole.

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

M. Vanrullen. Monsieur le ministre, je vous remercie évidemment des apaisements que vous venez de nous donner et de vos paroles optimistes. Seulement, nous n'oublions pas que le 18 mai dernier le Conseil de la République adoptait à l'unanimité une proposition de résolution tendant à demander l'inscription en urgence de l'achèvement des travaux du canal du Nord.

Votre prédécesseur immédiat nous a aussi donné l'assurance formelle qu'une commission allait statuer dans les jours qui suivraient. Cette commission qui devait statuer en mai 1954 n'a pas à l'heure actuelle donné son avis et, quand elle l'aura donné, il faudra encore que la décision soit déferée à cette commission des comptes de transports que vous vous proposez de créer, mais qui ne l'est pas encore.

Il est donc certain que nous risquons fort, monsieur le ministre, de voir vos bonnes paroles et vos déclarations optimistes aboutir à des délais qui pourraient être encore considérables. Nous voulons bien accepter avec satisfaction l'engagement que vous venez de prendre que, d'ici cinq semaines...

M. le ministre. Je ne peux pas le dire!

M. Vanrullen. Nous acceptons tout de même avec satisfaction l'assurance que vous nous donnez d'aller rapidement, mais nous tenons néanmoins à signaler que l'intérêt économique de cette réalisation est tellement considérable que nous ne pouvons plus nous bercer de paroles d'espoir. Il y va, non seulement de l'amélioration des conditions de transport, de l'abaissement des prix de revient, mais aussi et surtout des conditions d'existence de milliers de mineurs de la région du Nord et du Pas-de-Calais.

Si nous n'y prenons pas garde, avec la création aujourd'hui réalisée du pool charbon-acier, avec la libre circulation du charbon entre les pays intéressés, le charbon de nos voisins arrivera dans la région parisienne à meilleur compte que le charbon du Nord. L'électrification envisagée de la ligne Paris-Lille pourra peut-être apporter une légère amélioration, sans résoudre totalement le problème.

D'ailleurs, vous savez bien, monsieur le ministre, que les différents modes de transports ne sont pas tellement concurrentiels, mais bien plutôt complémentaires. Lorsque nous avons l'occasion de nous rendre dans la région de la Ruhr sur les bord du Rhin, nous voyons circuler sur le Rhin des péniches chargées à 2.000 tonnes et plus, mais en même temps sur les berges des quadruples voies ferrées où passent toutes les sept à huit minutes des convois excessivement lourds. Par conséquent, la coexistence de ces moyens de communication, de ces moyens de transport a pour résultat d'augmenter en réalité les échanges entre les régions desservies.

Vous savez bien que nous avons, dans ce domaine, un retard considérable à rattraper, que nous avons été distancés par les petits pays voisins comme la Belgique, qui a réalisé le canal Albert, qui a modernisé toutes ses voies de communication et ses voies navigables; par la Hollande, qui a réalisé le canal Juliana; par l'Allemagne, enfin, avec son *Mittelland Kanal*.

Les Etats-Unis eux-mêmes, où l'on a pu ignorer pendant longtemps le problème de la création des canaux à cause des dispositions particulières du réseau fluvial, font à l'heure actuelle un effort considérable pour réaliser des canaux et assurer de meilleures relations par eau entre leurs différentes régions.

J'espère donc, monsieur le ministre, que les assurances que vous avez bien voulu nous donner nous permettront d'ici quelques semaines d'enregistrer un résultat favorable, résultat qu'il est absolument indispensable d'obtenir si nous ne voulons pas voir la mise en chômage de milliers d'ouvriers dans nos régions laborieuses du Nord et du Pas-de-Calais, ce qui entraînerait des conditions très pénibles pour des dizaines de milliers de personnes dans ces régions.

C'est pourquoi, sans vouloir insister sur ce point qui a déjà été largement développé par mes collègues du Nord et du Pas-de-Calais comme par M. le rapporteur Brunhes, j'espère que nous aurons l'occasion d'ici quelques semaines de vous remercier d'avoir enfin tenu les promesses qui nous ont été jusqu'à présent généreusement prodiguées, mais dont nous attendons de votre présence au Gouvernement la mise à exécution.

M. Denvers. Je demande la parole.

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

M. Denvers. Mes chers collègues, je voudrais à mon tour — car l'on ne comprendrait pas que le département du Nord ne participe pas à ce débat — dire le sentiment de l'opinion publique de notre département, en particulier de notre assemblée départementale.

Que voulons-nous? Nous voulons des voies navigables modernisées, aménagées. Il serait dommage que ce qui a été entrepris dans une certaine mesure — je dis dans une certaine mesure seulement — depuis la Libération, sur certaines portions de nos canaux ne puisse pas être poursuivi; car cela ne servirait à rien.

D'autre part, nous avons donné notre accord pour la modernisation de toutes nos voies navigables pouvant relier Dunkerque à la région parisienne et à la région de l'Est. Nous sommes d'accord, bien entendu, pour le doublement du canal de Saint-Quentin. C'est cela que nous cherchons: avoir deux voies entre la région du Nord et la région parisienne, l'une d'elle étant aujourd'hui nettement insuffisante. Nous sommes d'accord pour le canal du Nord, mais tout autant d'accord pour la modernisation de toutes les autres voies navigables et pour la poursuite de l'électrification de nos chemins de fer entre Thionville, Valenciennes, Lille et Dunkerque.

En effet, la chambre de commerce de Dunkerque demande tout autant des relations plus faciles et mieux aménagées par voies navigables entre son port et l'intérieur, qu'elle demande l'électrification du chemin de fer reliant Dunkerque à la région de l'Est. C'est dans ce sens, mes chers collègues, que le Gouvernement, selon moi, devrait porter son attention à ces deux problèmes. L'un et l'autre sont aussi urgents et je pense qu'on peut les mener de front. Il s'agit là, selon les paroles de M. le ministre, de « régions bourrées d'un potentiel économique très important »; d'autre part, aucune d'elles ne portera préjudice à l'autre.

J'insiste donc pour qu'on n'oppose pas la voie d'eau à la voie terrestre ni à la voie ferrée. Je demande instamment que cet ensemble de problèmes soit examiné du même coup et en même temps. C'est en tout cas le vœu de notre région. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. La commission des finances avait adopté une réduction indicative de 1.000 francs et décidé l'insertion d'un article 4 doté pour mémoire dans les autorisation de programme.

On vient d'exposer les raisons qui justifient l'achèvement du canal du Nord. Dans les explications qui ont été données, il a paru d'ailleurs tout à fait inadmissible qu'un canal, commencé et aux trois quarts achevé lorsque la première guerre mondiale est survenue, n'ait pas été ensuite poursuivi et que l'ensemble de ces travaux ait été en quelque sorte abandonné. Le jugement que l'on peut exprimer traduit un sentiment assez défavorable et, par conséquent, condamne cet état de choses.

On a exposé des raisons techniques, notamment l'engorgement du canal de Saint-Quentin, qui militent pour l'achèvement des travaux du canal du Nord. On a invoqué des raisons économiques: concurrence que certains charbons étrangers peuvent faire à nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais. On a fait ressortir aussi que, pour ces houillères, l'achèvement ou le non achèvement du canal pourrait être une question de vie ou de mort. Je souligne que des arguments d'ordre social ont été apportés également. S'il s'agit de la vie ou de la mort de nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais, il s'agit aussi du pain de populations extrêmement laborieuses et vaillantes qui sont rattachées à ces houillères.

C'est la raison pour laquelle la commission des finances, après avoir écouté ces divers arguments d'ordre technique, d'ordre économique et d'ordre social, a voté la réduction indicative à laquelle je viens de faire allusion, et vous demande de prendre une décision analogue. (*Applaudissements.*)

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

Je vais mettre aux voix le chapitre 53-30 avec les chiffres de 5.880 millions de francs pour les autorisations de programme et 2.434.499.000 francs pour les crédits de paiement, ce dernier chiffre comportant la réduction indicative de 1.000 francs opérée par la commission.

M. le rapporteur. Avec l'inscription d'une ligne « mémoire » à l'article 4.

M. le président. Seul le chiffre global du chapitre est soumis au vote. Nous n'avons pas à entrer dans le détail des articles de chaque chapitre.

M. le ministre. La réduction de 1.000 francs est acceptée par le Gouvernement pour prouver sa bonne volonté.

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. On nous demande en somme d'accepter la déclaration de M. le ministre des travaux publics selon laquelle il est décidé à achever le canal du Nord dans un délai très court. Nous sommes prêts à lui faire confiance, mais nous tenons à lui indiquer que puisque, depuis trente ans, les chemins de fer, non nationalisés d'abord, nationalisés ensuite, ont, par leurs influences politiques ou autres, paralysé la construction du canal du Nord, nous ne reconnaitrons sa valeur et son énergie que s'il parvient enfin à terminer ce canal. Nous souhaitons pouvoir lui adresser des félicitations dans quelques mois.

Nous sommes en droit, en France, de disposer d'autres modes de transport que les chemins de fer, et spécialement quand cela est demandé avec énergie par les houillères, par les régions parisiennes, du Nord et du Pas-de-Calais.

S'il est impossible d'introduire dans le budget une nouvelle ligne à un article déterminé, nous ne le ferons évidemment pas. Nous ne tenons pas à voir s'élever un conflit avec l'autre Assemblée; mais il est extrêmement important pour nous de voir si, d'ici peu de temps, les instructions seront données pour que les travaux d'achèvement du canal soient repris. Si l'on ne réalisait pas une voie d'eau qui coûtera 15 milliards de francs alors que le déficit des chemins de fer s'élève à 164 milliards et que nous consentons 48 milliards pour les frais d'investissement de la S. N. C. F., ce serait véritablement exagérer.

Cette situation a suffisamment duré. Nous jugerons de la parole de M. le ministre des travaux publics si, dans trois mois, les travaux sont commencés.

M. Denvers. Je demande la parole.

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

M. Denvers. Je voudrais souligner à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication qu'il n'est peut-être pas très heureux d'opposer en la circonstance le canal au rail. Si le canal du Nord est utile, construisons-le; c'est tout. Si, d'autre part, il est démontré qu'on doit aménager, en l'électrifiant, la ligne de chemins de fer reliant l'Est au Nord, faisons-le également. C'est comme cela que je vois la question.

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

Je mets aux voix le chapitre 53-30, avec les chiffres de la commission.

(Le chapitre 53-30 est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-32. — Travaux de défense contre les eaux. Autorisation de programme, 200 millions de francs; crédit de paiement, 1.009.999.000 francs ».

Par voie d'amendement (n° 27), M. Auberger et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de paiement de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Auberger.

M. Auberger. Monsieur le ministre, en déposant un amendement à ce chapitre, j'entends, d'une part renouveler notre protestation contre l'insuffisance des crédits mis à votre disposition pour la réalisation des travaux de défense contre les eaux — puisque ce chapitre comprend 200 millions en autorisation de programme et un milliard environ de crédit de paiement — et d'autre part réclamer l'inventaire des travaux à effectuer à cette fin.

Autrement dit, mon amendement pourrait avoir la signification suivante s'il était présenté sous la forme d'une résolution:

« Le Conseil de la République, ému par l'ampleur du désastre causé par les récentes crues des cours d'eau dans différentes régions de France, invite le Gouvernement à établir de toute urgence un programme de travaux de protection contre les eaux et à en prévoir la réalisation et le financement dans les moindres délais. »

Par le vote de cet amendement, le Conseil de la République apporterait à la fois une sanction concrète au débat qui a eu lieu dans cette enceinte, au cours de l'après-midi, au sujet des inondations, et un encouragement au ministre afin qu'il puisse mener à bien la tâche capitale qui lui incombe dans ce domaine.

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

M. le rapporteur. La commission ne s'est pas prononcée. Cependant l'opinion de M. Auberger ayant été exprimée par

divers orateurs, je pense qu'il ne peut y avoir d'inconvénient à accepter cet amendement.

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

M. le ministre. Le Gouvernement ne s'oppose pas à l'amendement.

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

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

M. Jean Bertaud. Mesdames, messieurs, mon attention a été attirée ces jours-ci sur les inondations de la région parisienne. Je ne reviendrai pas sur cette question qui a été très longuement traitée par la plupart des parlementaires de la Seine, mais il est tout de même un point sur lequel je me permets d'insister.

Au cours de mes pérégrinations en bateau dans les régions inondées — vous voyez que je suis très éclectique, je défends aussi bien les chemins de fer que la navigation et quelquefois l'automobile (*Sourires*) — j'ai eu des conversations avec les maires des localités sinistrées, et la plupart de ceux-ci se sont inquiétés des conditions dans lesquelles on allait pouvoir les aider à assurer une défense beaucoup plus efficace de leurs localités.

Dans certaines communes, on a déjà chiffré l'importance des travaux à des dizaines de millions. Ces maires se sont tournés vers l'administration préfectorale pour demander dans quelles conditions ils pourraient inscrire ces crédits dans leur budget et comment ils pourraient financer ces opérations indispensables pour assurer la sécurité future de leur population.

On leur a répondu: inscrivez d'abord les crédits, faites les dépenses nécessaires et nous verrons ensuite le moyen d'en assurer le financement.

Me tournant vers M. le ministre des travaux publics, je lui demande s'il serait possible, sous une forme ou sous une autre, de donner un apaisement certain à ces collectivités locales de la région parisienne et de leur assurer — la détermination des travaux indispensables étant faite par les services compétents du ministère des travaux publics d'une part et, d'autre part, par les représentants des collectivités locales — de leur assurer donc, soit le remboursement des dépenses qu'elles sont appelées à engager, soit la prise en charge par l'Etat, par l'inscription au budget, des dépenses nécessaires pour la surélévation de certaines digues, le renforcement ou la reconstruction des barrages qui ont été emportés par les eaux.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je me suis permis de prendre la parole, bien que non inscrit. Ainsi, sous la forme d'une explication de vote, j'ai pu exprimer mon sentiment sur la question.

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

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

M. Edgard Pisani. Je voudrais joindre ma voix à celle de M. Auberger et faire une suggestion.

Ne serait-il pas possible, pour donner à la lutte contre les eaux sa véritable signification de l'inscrire, ainsi que les ouvrages qu'elle exige, au plan de modernisation et d'équipement qui doit venir en discussion devant notre Assemblée dans quelques semaines?

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

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 53-32 avec les chiffres de 200 millions pour l'autorisation de programme et de 1.009.998.000 francs pour le crédit de paiement, résultant du vote de l'amendement.

(Le chapitre 53-32, avec ces chiffres, est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-34. — Ports de commerce. — Equipement: autorisation de programme, 7.145 millions de francs; crédit de paiement, 4.907 millions de francs. »

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. J'interviendrai brièvement pour remplir une mission au nom d'un de mes collègues. M. Carcassonne, en effet, voulait vous demander, monsieur le ministre, de témoigner un peu de sollicitude au port de Saint-Louis-du-Rhône.

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

Je mets aux voix le chapitre 53-34, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 53-34 est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-36. — Ports de pêche. — Equipement :

« Autorisation de programme, 400 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédit de paiement, 196.500.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 53-38. — Etablissements de signalisation maritime :

« Autorisation de programme, 678 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédit de paiement, 807 millions de francs. » — (Adopté.)

5^e partie. — Logement et urbanisme.

« Chap. 55-90. — Participations aux travaux d'urbanisme dans les villes sinistrées :

« Autorisation de programme, néant. »

« Crédit de paiement (mémoire). »

7^e partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 57-50. — Institut géographique national. — Equipement :

« Autorisation de programme, 600 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédit de paiement, 932 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 57-90. — Services des travaux publics et des transports. — Equipement en immeubles pour les bureaux :

« Autorisation de programme, 350 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédit de paiement, 258 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 57-90. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance :

« Autorisation de programme, néant. »

« Crédit de paiement (mémoire). »

8^e partie. — Investissements hors de la métropole.

« Chap. 58-30. — Etablissements de signalisation maritime. — Equipement dans les territoires d'outre-mer :

« Autorisation de programme, 367 millions de francs. » — (Adopté.)

« Crédit de paiement, 410.500.000 francs. » — (Adopté.)

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — Subventions et participations.

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 63-90. — Subventions d'équipement pour travaux divers :

« Autorisation de programme, néant. »

« Crédit de paiement, 22.700.000 francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance :

« Autorisation de programme, néant. »

« Crédit de paiement (mémoire). »

TITRE VII. — RÉPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 73-41. — Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général :

« Autorisation de programme, néant. »

« Crédit de paiement, 10.175 millions de francs. » — (Adopté.)

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 2 et de l'état B avec les sommes de 26.129.697.000 francs pour les crédits de paiement et de 22 milliards de francs pour les autorisations de programme, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état B.

(L'article 2, avec ces chiffres, est adopté.)

M. le président. « Art. 4. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager en 1955, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1956, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, des dépenses se montant à la somme totale de 5.237.084.000 francs et réparties par service et par chapitre conformément à l'état C annexé à la présente loi. »

L'article 4 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état C.

Je donne lecture de cet état :

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 3.552.406.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 5), M. Yves Jaouen propose de réduire ce crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

L'amendement est-il soutenu ?...

L'amendement n'étant pas soutenu, je n'ai pas à le mettre aux voix.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-21, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 35-21 est adopté.)

M. le président. « Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 910.522.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 549.880.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 224.276.000 francs. » — (Adopté.)

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 4 et de l'état C avec la somme de 5.237.084.000 francs résultant des votes émis sur les chapitres de l'état C.

(L'ensemble de l'article 4 et de l'état C, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Art. 5. — Les dispositions de la loi n° 48-1540 du 1^{er} octobre 1948, autorisant le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme à subventionner certains travaux d'équipement des ports et certains travaux de défense contre les eaux et contre la mer, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1955. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement dont l'exécution pourra être autorisée en 1955 sur le réseau d'intérêt général secondaire du Vivarais-Lozère concédé à la compagnie de chemins de fer départementaux est fixé au maximum à la somme de 2 millions de francs. » — (Adopté.)

« Art. 7. — Est approuvé, au titre de 1955, le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français retracé à l'état D annexé à la présente loi et qui s'élève à 47.949 millions de francs. »

L'article 7 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état D.

Je donne lecture de cet état :

Tableau retraçant le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français autorisés en 1955.

« Reconstitution. — Matériel, 885 millions de francs. »

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix le programme des travaux relatifs au matériel.

(Ce programme est approuvé.)

M. le président. « Installations fixes, 11.115 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 36), MM. Pic, Vanrullen, Denvers, Carcassonne et les membres du groupe socialiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Monsieur le ministre, après quelques-uns de nos collègues de l'Assemblée nationale, nous voulons, M. Pic et moi-même, appeler votre attention sur l'urgence qu'il y a à reconstruire nos gares. Un certain nombre d'entre elles sont actuellement encore installées dans des constructions provisoires, dont l'état est lamentable. Je pense aux gares de Dunkerque, de Boulogne, d'Arras, de Creil, de Laon, sans oublier celles de Miramas dans les Bouches-du-Rhône et de Saint-Rambert-d'Albon dans la Drôme.

Il est grand temps de les remettre en état, puisque nous sommes déjà à plus de dix ans de leur destruction.

Je voudrais savoir s'il est exact que M. le secrétaire d'Etat a promis à M. Sibué qu'il engagerait 2 milliards de crédits exceptionnels en faveur de la Société nationale des chemins de fer français pour pouvoir commencer la reconstruction des gares atteintes par faits de guerre.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques pourrait-il me confirmer ce qu'il aurait dit à l'Assemblée nationale, à savoir qu'il est d'accord pour consentir ce crédit spécial et exceptionnel de 2 milliards de francs ?

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

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

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, j'ai déjà été amené à donner mon sentiment à ce sujet. Je pense que des reconstructions de gares s'imposent. Je peux d'ailleurs donner l'assurance que, sur ce point, l'attention de la direction générale de la Société nationale des chemins de fer français et de son conseil général, sera attirée de nouveau. Dans ces conditions, l'amendement pourrait être retiré.

M. Denvers. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le paragraphe « Reconstitution ».

(Ce paragraphe est adopté.)

M. le président.

« Etablissement. — Electrification (programme normal), 15 milliards de francs; installations fixes, 10.619 millions de francs; équipement hydroélectrique, 1.400 millions de francs; participations financières, 625 millions de francs. Total, 27.644 millions de francs. »

« Frais généraux, 3.425 millions de francs. »

« Electrification (programme spécial), 4.880 millions de francs. »

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 7 et de l'état D avec la somme de 47.949 millions de francs résultant du vote de l'état D.

(L'ensemble de l'article 7 et de l'état D est adopté.)

M. le président. « Art. 8. — Des arrêtés du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques pourront transférer de la section II du budget des travaux publics, des trans-

ports et du tourisme (aviation civile et commerciale) à la section I de ce même budget (travaux publics, transports et tourisme) les crédits destinés au paiement des traitements, salaires, accessoires de traitements et de salaires, indemnités résidentielles et prestations familiales des fonctionnaires des ponts et chaussées, agents contractuels et ouvriers permanents des bases aériennes. » — (Adopté.)

« Art. 9. — Les collectivités locales, les syndicats de département ou de communes pourront emprunter auprès des caisses publiques les sommes nécessaires à la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre, compris dans la voirie nationale et inscrits au plan de reconstruction.

« Les charges d'amortissement desdits emprunts qui devront être conclus pour une période d'au moins quinze ans, seront remboursées aux collectivités locales, à partir de l'année suivant la réalisation desdits emprunts, sur les crédits inscrits chaque année au budget des travaux publics pour les travaux de reconstruction. »

La parole est à M. Gadoin.

M. Jacques Gadoin. Monsieur le ministre, un amendement voté en séance le 15 décembre dernier par l'Assemblée nationale lors de la discussion de votre budget est devenu l'article 9 nouveau.

Cet article donne ainsi la possibilité aux collectivités locales, aux syndicats de départements ou de communes de trouver les moyens de financement que l'Etat ne semble pas pouvoir se procurer. On peut regretter qu'il soit permis aux départements et aux communes de faire ce qui devrait être une obligation pour l'Etat.

Dans l'esprit des auteurs de l'amendement et dans le vôtre, je pense, monsieur le ministre, il s'agit là d'accélérer la reconstruction des ponts à édifier, le budget de votre ministère devant prendre en charge les annuités à verser aux prêteurs. J'estime d'ailleurs que quinze années représentent une durée bien courte pour semblable opération. Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, je serais heureux que vous vouliez bien me préciser que vous ne vous retrancherez pas derrière ce texte pour repousser à plus tard la reconstruction urgente de ponts détruits par faits de guerre, en demandant aux intéressés de trouver des capitaux pour que leurs ponts soient reconstruits. Il serait, en effet, fâcheux de faire indirectement retomber sur les départements ou les communes qui ne veulent ou ne peuvent emprunter, une responsabilité qui, normalement et uniquement, je le répète, devrait incomber à l'Etat.

M. le président. Par voie d'amendement (n° 38), M. Denvers propose au premier alinéa, 4^e ligne, de cet article, de supprimer les dispositions suivantes :

« Compris dans la voirie nationale et inscrits au plan de reconstruction. »

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. A mon tour, je voudrais dire, monsieur le ministre, qu'il est infiniment regrettable d'avoir à faire appel à des caisses publiques par l'intermédiaire de collectivités locales, pour construire ou reconstruire nos ponts. Mais je pense que la faveur qui est accordée par cette disposition de l'article 9 ne devrait pas seulement concerner la reconstruction des ponts sur voirie nationale, mais l'ensemble des ponts détruits par faits de guerre, qu'il s'agisse de ponts placés sur route nationale ou sur une route départementale. C'est cela que je veux dire. Pour l'ensemble des ponts, et dans la mesure où une collectivité locale pourra trouver un organisme prêteur, il est entendu que les annuités seront supportées par l'Etat.

Je demande donc la suppression pure et simple de la dernière partie du premier alinéa : « compris dans la voirie nationale et inscrits au plan de reconstruction », car aucun plan de reconstruction n'a jamais été établi.

D'autre part, je voudrais poser une question : n'aurons-nous pas la même farce que celle qui nous a été faite dans l'application de ce texte au moment où il a fallu appliquer la loi de 1948 dont il a été question tout à l'heure ? Il ne faudrait pas, lorsqu'une commune s'engage, cette année, à obtenir les fonds nécessaires éventuellement auprès d'une caisse d'épargne ou tout autre organisme prêteur, que l'an prochain on vienne dire de la part des finances : non, c'est, bien sûr, un texte du budget des travaux publics mais je ne consens pas qu'on y inscrive les crédits nécessaires pour le remboursement du capital et le paiement des intérêts payés par les collectivités locales à l'organisme prêteur.

Je voudrais quand même que l'assurance nous soit donnée que nous ne serons pas forcés l'an prochain, au moment où

il faudra faire inscrire au budget les sommes nécessaires pour le paiement des annuités et des intérêts à la fois.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas d'observation à présenter.

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

M. le ministre. En ce qui concerne les intérêts je puis donner à M. Denvers l'assurance qu'il n'est pas question de le « forcer » comme il vient de dire.

D'autre part je voudrais indiquer à M. Gadoin, qu'il ne s'agit pas d'établir, entre les collectivités locales, une sélection fondée sur ce que j'appellerai le pouvoir d'acheter ou le pouvoir de vendre. Rien ne sera changé aux règles de répartition des crédits et d'attribution prioritaire. Simplement, pour celles des collectivités locales dont les ouvrages ne seraient pas retenus sur une première tranche annuelle, il y aurait la possibilité de faire accélérer, de faire venir plus rapidement les travaux qui les intéressent. Autrement dit, c'est le type de tranche conditionnelle qui, en rien, ne lèse les intérêts des autres collectivités.

M. Denvers. Je demande la parole.

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

M. Denvers. Je voudrais faire sentir à M. le ministre toute l'importance du problème. Je pense qu'une certaine harmonisation devra être recherchée. Actuellement, les priorités ne sont pas bien établies. Par conséquent, c'est par là qu'il faut commencer, à savoir fixer quels sont les ponts qui doivent être retenus en priorité et quels sont ceux qui doivent donner lieu à un concours financier par l'intermédiaire des communes. C'est important et il faut que l'on soit fixé immédiatement.

M. Pisani. Je demande la parole.

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

M. Pisani. Monsieur le ministre, je voudrais savoir si l'Etat sera partie au contrat d'emprunt. En fait, par la loi, l'Etat s'engage à rembourser les annuités. Est-ce que l'établissement prêteur pourra se retourner contre la collectivité, si l'Etat, pour une raison quelconque, se trouvait être défaillant ?

Je me permets de dire que le cas de retard est prévisible et qu'il peut avoir des inconvénients pour le budget des collectivités locales. Je ne parle pas de choses impossibles.

M. le ministre. J'entends bien. D'ailleurs, monsieur le sénateur, votre expérience administrative est connue de tous et de moi-même au point qu'il ne me viendrait pas à l'esprit de contester le sérieux et le bien-fondé de votre argumentation.

Je dois dire simplement qu'il paraît difficile de fonder une réglementation avec des précautions telles qu'elles postulent la carence soit totale, soit partielle — le retard est une carence partielle — de l'Etat. Moyennant quoi, j'ai le sentiment qu'il sera assez aisé de surmonter ce genre de difficultés.

M. le président. Je vous rappelle, mes chers collègues, que nous discutons en ce moment l'amendement de M. Denvers sur lequel M. le ministre n'a pas donné son opinion.

M. le ministre. Je ne m'y oppose pas, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement de M. Denvers auquel ni la commission ni le Gouvernement ne s'opposent ?...

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 28) M. Albert Denvers propose de compléter le premier alinéa de cet article par les mots : « ainsi qu'à la remise en état des ports ».

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Mon amendement a simplement pour but de traduire dans un texte ce qui semble avoir été acquis tout à l'heure par une déclaration de M. le ministre.

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

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

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

M. le ministre. L'amendement me semble superflu, pour la bonne raison que la question est déjà réglée par l'article 7 de la loi n° 48-1994 du 31 décembre 1948 et par l'article 12 de la loi n° 52-1 du 3 janvier 1952. Ces textes avaient jusqu'à présent soulevé des difficultés qui ont retardé leur application. Mais les obstacles ont été aplanis au cours de ces derniers mois. Là encore, monsieur le sénateur Denvers, parce que les raisons qui vous animent m'ont animé, les emprunts des collectivités locales vont devenir possibles pour la remise en état de leurs ports. Dans ces conditions, je demande à M. le sénateur Denvers, pour ne pas compliquer la discussion budgétaire à l'Assemblée nationale en deuxième lecture, de renoncer à un amendement qui n'a plus sa raison d'être.

M. Denvers. Je demande la parole.

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

M. Denvers. Je voudrais faire quelques remarques à ce propos. Que dit la loi de 1948 ? Elle dispose que les collectivités locales pourront faire des avances à l'Etat pour la remise en état de leurs ouvrages portuaires et que le remboursement par annuités se fera pour une période de 20 ans.

S'il est bien dans l'esprit du ministère des finances que le remboursement par annuités des avances aux communes qui les auront faites et qui, pour les faire, seront bien obligées de contracter des emprunts, car elles ne disposent pas des fonds nécessaires sur leurs fonds libres, sur leurs fonds communaux, s'il est bien compris, dis-je, que ces annuités comprendront à la fois le remboursement du capital et des intérêts, tout comme on va le faire pour la reconstruction des ponts, dans ce cas je veux bien retirer mon amendement.

En effet, il n'est pas possible de demander à une collectivité locale de faire des avances à l'Etat, si l'Etat ne lui rembourse que cette avance en capital, alors que la collectivité aura dû contracter un emprunt avec versement d'intérêt.

M. le ministre. L'interprétation de M. le sénateur Denvers est correcte.

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

M. Denvers. Si nous sommes bien d'accord avec vous-même, monsieur le ministre et avec M. le ministre des finances, car je ne veux pas qu'il y ait une imprécision et que par la suite vous veniez nous dire : ce n'est pas ma faute, mais la faute du ministre des finances...

M. le ministre. Ce n'est pas mon genre. Je parle au nom du Gouvernement.

M. Denvers. ...je retire volontiers mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9, modifié par le vote de l'amendement précédent.

(L'article 9, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. « Art. 10. — Par dérogation aux dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2283 du 9 octobre 1945 modifié et à celles de l'article 10 de la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948, il pourra être procédé au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, dans la limite des crédits inscrits au budget, à des intégrations complémentaires dans le corps des administrateurs civils en faveur des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale qui appartenaient, avant le 31 décembre 1945, au cadre supérieur de ladite administration et qui remplissaient toutes les conditions requises par les textes précités pour être nommés administrateurs civils.

« En tout état de cause, les nominations visées ci-dessus ne pourront porter le pourcentage d'intégration initiale au delà de 80 p. 100 de l'effectif réel des cadres supérieurs à la date du 31 décembre 1945. »

Par amendement (n° 8) M. Michel Debré propose de supprimer cet article.

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Mon collègue M. Debré, absent, m'a prié de bien vouloir défendre l'amendement qu'il a déposé.

L'article dont il demande la suppression a pour but de permettre, dix ans après qu'ait été réalisée l'intégration, de modifier à nouveau la proportion d'agents supérieurs intégrés et d'augmenter ainsi le nombre des administrateurs civils au ministère des travaux publics.

Bien entendu, cette nouvelle intégration doit être faite dans le cadre des crédits budgétaires, ce qui limite peut-être la portée de cette mesure, mais il est de mauvaise politique de remettre à nouveau en cause un problème de cette espèce. Aucune raison valable n'a été alléguée, sauf une: l'intégration aurait été plus sévère au ministère des travaux publics que dans les autres ministères. C'était il y a dix ans! Est-ce au Parlement de corriger sans dossier? Notre collègue M. Debré estime qu'il serait dangereux de modifier cette proportion.

De plus, agir ainsi aurait un résultat doublement fâcheux. L'avancement des fonctionnaires au ministère des travaux publics risquerait d'être bouleversé et bloqué pour de nombreuses années; en second lieu, aucun recrutement ne serait plus effectué pendant longtemps auprès de l'école nationale d'administration. L'école souffre déjà d'une grave absence de postes, et voilà de nouveaux postes qui vont lui échapper indirectement ou directement!

Nous n'insisterons pas sur les déplorables répercussions d'un tel état de choses: aucun élément jeune n'étant désormais engagé, le corps de fonctionnaires du ministère sera en déséquilibre total: pléthore d'éléments anciens, carence totale d'éléments jeunes; pour l'école nationale d'administration elle-même, perte de débouchés, d'où perte de recrutement.

C'est pourquoi M. Debré propose la suppression de cet article, introduit en séance par l'Assemblée nationale.

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

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le président, je me permets de dire que je ne crois pas du tout que les arguments développés dans l'amendement de M. Debré, défendu par M. Bertaud, soient des arguments très sérieux, parce que j'ai lu avec beaucoup de soin la discussion qui a eu lieu à l'Assemblée nationale et qui a abouti à l'article 10 qui nous est soumis. Je pourrais développer les raisons de fond pour lesquelles je suis opposé à l'amendement de M. Debré, mais je dois dire que, sans développer le fond, je demande tout simplement à cette assemblée de revenir au texte qui nous a été envoyé par l'Assemblée nationale et qui est destiné, non pas du tout à créer un déséquilibre entre les différents cadres des travaux publics, mais simplement à permettre au ministre de rattraper des cas particuliers, extrêmement peu nombreux, puisqu'il s'agit de moins de dix personnes; c'est pour lui donner cette autorisation, qui semble tellement logique; comme l'a voulu l'Assemblée nationale, que je demande au Conseil de la République de voter l'article 10 tel qu'il nous est parvenu de l'Assemblée nationale et de repousser l'amendement de M. Debré.

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

M. le ministre. Je ne saurais m'opposer à la disjonction, car, en effet, le Gouvernement l'a demandée en invoquant l'article 48 à l'Assemblée nationale. Néanmoins, je ne veux pas laisser supposer au Conseil que, si cet article était maintenu, mon administration en aurait fait un usage pernicieux, car cet article, dans l'état actuel du texte, permet de porter à 80 p. 100 l'intégration, et il n'aurait pas été question de lui faire dépasser 70 p. 100, pour la bonne raison qu'une sélection aurait été opérée et, d'autre part, il n'aurait pas été davantage question de porter atteinte aux droits des administrateurs civils en fonction, ou des élèves sortis de l'école nationale d'administration avec leur avancement car j'aurais procédé par utilisation de la mise en surnombre.

Voilà ce que je tenais à dire au Sénat et à M. Debré — et je regrette que celui-ci, qui m'a donné les raisons valables de son absence, ne soit pas là, car je suis rarement en opposition avec lui — mais, sur cette demande de disjonction, je ne fais aucune opposition.

M. Jean Bertaud. Je demande la parole.

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

M. Jean Bertaud. Afin d'informer mon collègue M. Debré, je désirerais savoir si l'opinion émise par le rapporteur de la commission des moyens de communication et des transports est son opinion personnelle ou celle de la commission.

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. Si j'ai demandé à prendre la parole contre l'amendement, c'est à titre personnel. C'est parce que je connais la question que je suis obligé de

demandeur une fois de plus à l'Assemblée d'adopter le texte de l'article 10 tel qu'il a été voté par l'Assemblée nationale, et de repousser l'amendement de M. Michel Debré.

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

M. le rapporteur. La commission des finances a accepté le texte qui a été voté par l'Assemblée nationale.

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 aux finances et aux affaires économiques.

M. le secrétaire d'Etat. Je me joins au ministre des travaux publics pour vous demander de bien vouloir accepter la disjonction proposée, et cela également au nom de M. le secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique. Nous sommes en présence d'une disposition qui n'a pas sa place dans une loi budgétaire, et nous devrions pouvoir opposer l'article 60, il n'appartient pas, en effet, au pouvoir législatif d'indiquer au pouvoir exécutif dans quelles conditions il doit appliquer une loi pour intégrer ou ne pas intégrer des administrateurs qui devraient, aux termes des lois précitées de 1946 et 1948, réunir un certain nombre d'éléments afin d'être admis.

Que dit ce texte ? Il indique que « les nominations ne porteront pourcentage d'intégration initiale au delà de 80 p. 100 ». Cela, c'est l'application de la loi. Mais, comme dans un certain nombre de ministères, ce pourcentage d'intégration de 80 p. 100 n'a pas été atteint, il peut arriver que, par la voie de la réaction en chaîne que nous connaissons bien, des mesures similaires soient demandées dans tous les autres ministères en vue de nouvelles intégrations, celles qui ont été faites en temps voulu et qui ont porté sur les fonctionnaires qui avaient été sélectionnés sur l'examen de leurs mérites personnels par les ministres intéressés n'ayant pas atteint 80 p. 100. Ces dispositions étendues à toute une série de ministères risqueraient de bouleverser totalement les intégrations intervenues depuis de nombreuses années, sans compter tous les inconvénients d'ordre plus général signalés tout à l'heure par M. Bertaud au nom de M. Debré.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement demande au Conseil de la République de bien vouloir adopter l'amendement de M. Debré.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement et repoussé par la commission des finances, tendant à la suppression de l'article 10.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 10 est supprimé.

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

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble, je donne la parole à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le président, je voudrais demander l'application de l'article 56 du règlement qui prévoit dans son premier alinéa « qu'avant le vote sur l'ensemble d'un avis sur un projet ou d'une proposition, le Conseil peut décider, sur la demande d'un de ses membres, soit qu'il sera procédé à une seconde délibération, soit que le texte sera renvoyé à la commission pour révision et coordination ».

Je demande donc que l'article premier soit renvoyé à la commission pour une deuxième lecture, parce qu'il semble qu'une partie du texte de l'article premier ait besoin effectivement d'être revu par la commission des finances.

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

M. le rapporteur. Le rapporteur de la commission des finances accepte le renvoi à la commission des finances, mais je peux déclarer que le rapporteur est en mesure, à l'heure actuelle, d'exprimer un avis au nom de la commission des finances.

M. le président. La commission acceptant la seconde délibération, celle-ci est de droit.

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, j'ai déjà eu l'occasion d'exprimer mon sentiment sur cette question au cours d'une incidente qui s'adressait d'ailleurs

spécialement à M. le sénateur de Menditte, qui avait fait sur le problème du tourisme un exposé dont chacun s'est accordé à louer la forme et le fond. Je lui avais alors demandé — et là je m'adressais non seulement au spécialiste des questions de tourisme, mais également au spécialiste financier — de bien vouloir admettre que le Gouvernement s'adresse à la commission des finances, et plus spécialement à M. le rapporteur et à M. le rapporteur général, pour leur demander de renoncer au système du blocage, dont, dès ce moment-là, j'ai tenté de montrer qu'il n'apporterait absolument aucune garantie au Conseil de la République en ce qui concerne la réalisation de ses désirs, mais qu'au contraire il risquait de provoquer des perturbations fâcheuses dans le fonctionnement de la direction générale, dont par ailleurs l'ensemble des orateurs a bien voulu reconnaître les qualités.

C'est la raison pour laquelle je me permets d'insister au bénéfice de la bonne foi évidente — qui, je crois, à défaut d'autres qualités, se dégage de mes déclarations — auprès de la commission des finances pour qu'elle veuille bien retirer sa demande de blocage de la moitié des crédits.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Il s'agit de l'assimilation des industries touristiques aux industries exportatrices pour les faire bénéficier, par conséquent, des exonérations dont bénéficient ces dernières. Nous avons entendu les explications fournies à ce sujet à la fois par M. le ministre des travaux publics et par M. le secrétaire d'Etat aux finances.

Vous avez dit que c'était une idée sortie de cette maison et que vous aviez le désir et même la volonté de la consolider ou, davantage encore, de la faire sortir des limbes où elle se trouve à l'heure actuelle.

Vous avez indiqué également quelles sont les difficultés devant lesquelles on peut se trouver, les fraudes nombreuses et étendues qui peuvent intervenir. Nous comprenons parfaitement que le Gouvernement ait des précautions à prendre à ce sujet.

Nous tenons compte très volontiers des dispositions que vous avez déjà prises, monsieur le ministre, et que vous avez indiquées à cette assemblée, à savoir que déjà vous avez constitué des groupes d'études et des groupes de travail afin d'aboutir.

Vous nous avez dit de faire confiance à l'homme de bonne volonté que vous êtes. Nous vous apportons très volontiers cette confiance. Nous l'apportons également, non seulement à des hommes de bonne volonté, mais à des hommes de volonté, tout court, et nous voulons espérer que cette volonté, en la circonstance, sera bonne et définitive.

Dans ces conditions, nous renonçons au blocage de ces crédits.

M. le président. Après une deuxième délibération, la commission des finances propose le maintien de l'ensemble du texte, à l'exception du dernier alinéa de l'article 1^{er}.

M. de Menditte. Je demande la parole.

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

M. de Menditte. Puisque c'est moi, en effet, qui, à l'occasion de mon intervention dans la discussion générale, j'ai pour la première fois attiré l'attention du Conseil de la République sur ce problème du blocage des crédits proposés par la commission des finances, je tiens à réagir exactement de la même façon que M. le rapporteur de la commission des finances. Lorsque je suis intervenu à la tribune, nous n'avions pas encore entendu M. le ministre des travaux publics et nous n'avions comme souvenirs que les déclarations qu'il avait faites à l'Assemblée nationale

lors de la discussion du même budget. Je dois dire — il me permettra de le lui dire — que ces déclarations étaient beaucoup moins convaincantes que celles qu'il a exprimées ensuite devant nous. Sans doute un certain temps s'est-il écoulé entre ces deux déclarations. Ce temps a été bien utilisé, puisque nous avons eu l'assurance que le travail avait été commencé sous l'impulsion de M. le ministre des travaux publics qui nous a montré, tout au long de la discussion de ce budget, avec quel esprit de décision il menait son ministère. Je m'associe donc — je le répète — à la déclaration de M. le rapporteur de la commission des finances, et, comme lui, je crois que nous devons supprimer ce paragraphe, de manière à prouver à M. le ministre la confiance que nous avons en lui.

M. le président. La commission des finances propose pour l'article 1^{er} un nouveau texte, qui diffère du précédent par la suppression du paragraphe II.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er} dans sa nouvelle rédaction.
(L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 12 —

DESSAISSEMENT D'UNE COMMISSION

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions déclare renoncer à donner son avis sur la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la réorganisation municipale en Afrique occidentale française, en Afrique équatoriale française, au Togo, au Cameroun et à Madagascar (n^o 549, année 1954, et 12, année 1955).

Acte est donné de cette communication.

— 13 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, qui aura lieu aujourd'hui, mercredi 26 janvier, à quinze heures :

Examen d'une demande de pouvoirs d'enquête formulée par la commission de la défense nationale sur la situation des effectifs militaires engagés en Algérie.

Suite de la 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^o 727, année 1954, et n^o 4, année 1955. — MM. Auberger et Jacques Debû-Bridel, rapporteurs de la commission des finances, et n^o 5, année 1955, avis de la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs. — MM. Lelant et Jean Bertaud, rapporteurs.)

(Dispositions relatives à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports.)

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 le mercredi 26 janvier à zéro heure cinquante minutes.)

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

CH. DE LA MORANDIÈRE.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 25 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'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse, ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES

auxquelles il n'a pas été répondu
dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

Nos 1534 Marc Rucart; 5103 Michel Debré; 5164 Michel Debré.

Affaires étrangères.

Nos 3981 Albert Denvers; 4651 Michel Debré; 4706 André Armengaud; 5104 Michel Debré; 5371 Pierre de La Contrie; 5608 Michel Debré; 5626 Michel Debré.

Affaires marocaines et tunisiennes.

N° 5110 Raymond Susset.

Agriculture.

Nos 5495 André Maroselli; 5573 Michel de Pontbriand; 5584 Jean Doussot; 5609 Roger Menu; 5635 Michel de Pontbriand; 5636 Fernand Verdeille; 5637 Fernand Verdeille.

Défense nationale et forces armées.

Nos 5014 Georges Pernot; 5289 Jean Coupigny; 5512 Philippe d'Argenlieu; 5564 Henri Barré.

Guerre.

N° 5615 André Armengaud.

Education nationale.

Nos 1842 Marcel Delrieu; 5550 Emile Aubert; 5595 Fernand Verdeille.

Enseignement technique.

N° 5372 Jacques Bordeneuve.

Finances, affaires économiques et plan.

Nos 899 Gabriel Tellier; 1351 Jean Bertaud; 1499 Maurice Walker; 4500 Maurice Walker; 1836 Jean Doussot; 2484 Maurice Pic; 2999 Paul Pauly; 3419 François Ruy; 3565 Charles Deutschmann; 3762 René Schwartz; 3822 Edgard Tailhades; 4009 Waldeck L'Huilier; 4029 Michel Debré; 4097 Auguste Pinton; 4108 Robert Aubé; 4136 Jacques Gadoin; 4137 Léon Motais de Narbonne; 4355 Yves Jaouen; 4494 Léon Motais de Narbonne; 4499 Lucien Tharradin; 4501 Lucien Tharradin; 4523 Jean Coupigny; 4545 Robert Liot; 4555 Gilbert-Jules; 4591 Bernard Chochoy; 4709 Pierre Romani; 4715 Yves Jaouen; 4790 Pierre Romani; 4975 Charles Naveau; 5063 Albert Denvers; 5125 Louis Courroy; 5140 Charles Naveau; 5157 Emile Claparède; 5185 Louis Ternynck; 5197 Raymond Bonnefous; 5242 Marcel Champeix; 5241 Luc Durand-Réville; 5351 Yvon Coudé-du-Forest; 5422 André Boulemy; 5424 Louis Courroy; 5435 Michel de Pontbriand; 5472 Robert Brizard; 5473 Antoine Courrière; 5474 Etienne Le Sassié-Boisauné; 5475 Etienne Rabouin; 5480 Emile Vanrullen; 5483 Maurice Walker; 5484 Maurice Walker; 5520 Marie-Hélène Cardot; 5521 Bernard Chochoy; 5522 Henri Maupoil;

5533 Gaston Chazette; 5534 Jean de Geoffre; 5546 Albert Denvers; 5551 Jean Doussot; 5557 André Maroselli; 5558 Raymond Pinchard; 5566 René Schwartz; 5574 Marcel Molle; 5585 Georges Bernard; 5586 Martial Brousse; 5587 Martial Brousse; 5589 Martial Brousse; 5596 Emile Claparède; 5597 Charles Morel; 5598 Paul Piales; 5612 Charles Durand; 5613 Robert Liot; 5614 Charles Morel; 5630 Fernand Auberger; 5638 Georges Marranc.

Finances et affaires économiques.

Nos 2633 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 4134 Marius Moutet; 4230 Marcel Lemaire; 4373 Yvon Coudé du Foresto; 4642 Charles Naveau; 5068 Joseph Boisron; 5203 Emile Vanrullen; 5350 Max Monichon; 5380 Joseph Lasalarié; 5381 Robert Liot; 5382 Marcel Molle; 5485 Jacques de Menditte; 5547 Yves Estève; 5575 Robert Liot; 5576 Robert Liot; 5592 Yves Estève; 5599 Marcel Molle; 5606 Robert Liot.

Fonction publique.

N° 3301 Jacques Debu-Bridel.

France d'outre-mer.

Nos 5390 Raymond Susset; 5525 Luc Durand-Réville; 5627 Michel Debré.

Industrie et commerce.

Nos 5500 Jacques Gadoin; 5526 Emile Vanrullen; 5639 Jean-Louis Tinaud; 5640 Jean-Louis Tinaud.

Intérieur.

Nos 5343 Paul Chevallier; 5395 André Méric; 5442 Jean Bertaud; 5143 Georges Marranc; 5623 René Radius.

Justice.

N° 5396 Jean Bertaud.

Logement et reconstruction.

Nos 4069 Léon Jozcau-Marigné; 4673 Bernard Chochoy; 5282 Albert Denvers; 5406 Jacques Boisron; 5409 Ernest Pezet; 5460 Jean Bertaud; 5479 Emile Vanrullen; 5529 Marie-Hélène Cardot; 5562 Georges Pernot; 5580 André Maroselli; 5625 Jean Bertaud; 5631 Ernest Pezet; 5633 Ernest Pezet.

Recherche scientifique.

N° 5617 Marcel Delrieu.

Travail et sécurité sociale.

Nos 5510 Robert Liot; 5607 Charles Naveau; 5624 René Radius; 5634 Fernand Auberger.

Travaux publics, transports et tourisme.

Nos 5462 André Méric; 5540 François Schleiter; 5582 Jean Bertaud; 5604 Roger Menu; 5605 Raymond Susset.

PRESIDENCE DU CONSEIL

5717. — 25 janvier 1955. — M. Antoine Colonna demande à M. le président du conseil s'il est exact qu'il ait envisagé le transfert partiel ou total, immédiat ou à terme, des pouvoirs de police dans la Régence au gouvernement tunisien; en cas de réponse affirmative, il demande comment peut se justifier de la part de l'Etat protecteur un tel dessaisissement de ses prérogatives essentielles, dessaisissement contraire aux positions affirmées par ses prédécesseurs et contraire, notamment, à la déclaration solennellement faite devant l'Assemblée des Nations Unies, le 10 novembre 1952, par M. Robert Schuman, ministre des affaires étrangères; il rappelle le texte de cette déclaration: « la France est seule responsable du maintien de l'ordre et de la sécurité. Elle protège indistinctement Français et Tunisiens. Elle continuera à le faire, avec fermeté et sang-froid, malgré toutes les provocations ».

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

5718. — 25 janvier 1955. — M. Edmond Michelet attire l'attention de M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre sur la situation qui est faite à certains travailleurs volontaires en Allemagne ayant, par la suite, indiscutablement exercé des actes de résistance, ce qui leur a valu d'être déportés dans des camps de concentration, et qui se trouvent dans l'impossibilité d'obtenir la carte des déportés politiques ou résistants; et demande s'il ne semble pas possible, en s'environnant des garanties indispensables, d'envisager une mesure de compréhension à l'égard de ces déportés.

5719. — 25 janvier 1955. — **M. Edmond Michelet** attire l'attention de **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** sur la lenteur apportée à la délivrance des cartes de combattant volontaire de la Résistance; il est par exemple demandé aux requérants d'exposer les raisons pour lesquelles ils n'ont pas sollicité la délivrance de certificats d'appartenance alors que les services de leur département n'ont pas ignoré les réglemations successives intervenues en la matière, ainsi que les forclusions auxquelles se sont heurtés nombre de demandeurs légitimes auxquels on ne saurait reprocher leur négligence; par ailleurs, les attestations parfaitement circonstanciées, délivrées par des responsables qualifiés, sont parfois frappées de suspicion. Devant l'inquiétude manifestée par les meilleurs éléments des milieux résistants, devant la lenteur des opérations de délivrance des cartes en question, demande s'il ne serait pas possible de donner délégation aux préfets, présidents des offices départementaux pour attribution de ladite carte, dans les cas prévus à l'article R. 255 du code.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5720. — 25 janvier 1955. — **M. René Plazanet** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** une réponse précise sur la question: l'application de l'article 4, paragraphe 1, de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954, indiquée qu'à partir du 1^{er} juillet 1954 les entreprises qui construiront des immeubles pour leur propre compte seront assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée; or, lorsqu'une entreprise vend des appartements, son prix comprend: la valeur de la construction, le prix du terrain, les frais d'ouverture du prêt du sous-comptoir, les frais de consolidation au Crédit foncier, les intérêts, taxe hypothécaire, ainsi que les honoraires du notaire; il demande si la taxe à la valeur ajoutée est due sur la totalité du prix fixé qui comprend les déboursés indiqués ci-dessus, ou si une ventilation peut être opérée.

FRANCE D'OUTRE-MER

5721. — 25 janvier 1955. — **M. Jules Castellani** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer**: 1° à quelle date a été achetée, par le territoire, avec l'appoint du F. I. D. E. S., la cimenterie d'Ambanio, dans la province de Majunga; 2° quel est le prix payé par le territoire pour cette cimenterie et si le règlement en a été intégralement effectué au vendeur.

LOGEMENT ET RECONSTRUCTION

5722. — 25 janvier 1955. — **M. Bernard Chochoy** rappelle à **M. le ministre du logement et de la reconstruction** que ses services ont fait connaître que le 31 décembre 1953, sur environ 3 millions de dossiers mobiliers, 1.061.000 avaient donné lieu à des mesures de financement; et lui demande: a) combien il restait de dossiers mobiliers à régler au 1^{er} janvier 1955 et ce, malgré l'espoir d'efficacité que certains avaient pu attribuer aux décrets des 9 août et 30 septembre 1953; b) quel est, approximativement, le montant global des indemnités mobilières restant à régler au 1^{er} janvier 1955.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

5723. — 25 janvier 1955. — **M. Jean Reynouard** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** si le décret-loi de 1953 concernant l'aide sociale a bien fait l'objet du retrait annoncé par lui devant le Conseil de la République et, dans ce cas, si l'on doit considérer les lois de 1893 sur l'assistance médicale gratuite, de 1898 sur les aliénés et de 1905 sur les infirmes et incurables comme restant applicables, et de lui préciser la situation à ce sujet.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

5358. — **M. Jacques Gadoin** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** quel est: 1° le régime actuellement en vigueur pour les augmentations de capital décidées par les banques populaires à forme coopérative et à capital variable, régies par les dispositions de la loi du 13 mars 1917, si les anciens actionnaires bénéficient d'un droit préférentiel de souscription à titre irréductible et également à titre réductible, ou, dans la négative, ces sociétés étant à capital variable, si le droit de souscription est ouvert à tous, actionnaires ou non, sauf les limitations qui pourraient être imposées par les statuts particuliers à chaque banque populaire; si le droit de souscription préférentiel ci-dessus n'est pas reconnu aux anciens actionnaires, quelles mesures de protection sont envisagées pour que les anciens actionnaires ne soient pas lésés par rapport aux actionnaires nouveaux du fait que les actions anciennes émises dès 1917 et au cours des années postérieures conservent la même valeur nominale, alors que les actions nouvelles ont été et sont toujours émises au même taux, mais en francs dont le pouvoir d'achat est variable à la suite des dévaluations successives de notre monnaie, cependant que les actifs immobiliers ou

mobiliers des banques populaires ont enregistré depuis de nombreuses années des plus-values considérables en raison même de ces dévaluations; 2° la solution adoptée en ce qui concerne l'affectation et la distribution éventuelles des réserves de réévaluation dégagées par les banques populaires et plus particulièrement par celles à forme coopérative dont le capital est variable et dont les augmentations de capital ont été réalisées, en l'absence de tout droit préférentiel de souscription reconnu en faveur de leurs actionnaires anciens, par l'entrée de nouveaux actionnaires souscrivant des parts de même valeur nominale que celles d'origine ou de celles résultant des augmentations de capital successives effectuées antérieurement. Certaines banques populaires se sont retranchées derrière l'article 1^{er} de la loi du 18 août 1942 pour refuser toute distribution sous forme d'actions nouvelles ou d'élevation du nominal des parts anciennes, de la réserve de réévaluation ou d'une partie de celle-ci, alors que d'autres banques populaires ont décidé de solliciter l'autorisation du ministère des finances prévue par la loi du 24 mai 1951, article 39, sur proposition de la chambre syndicale des banques populaires, pour effectuer une répartition partielle de certaines réserves. L'une d'elles enfin, pour faciliter la gestion de ses actions, a imposé à ses actionnaires, mais sans le réaliser en fait pour tous, le regroupement de leurs parts de 100 francs en parts de 1.000 francs et délivré de nouveaux certificats sans mentionner l'origine ni la date de souscription des parts initiales, de telle sorte que seuls les titulaires des certificats anciens non échangés se voient attribuer un droit de souscription prioritaire et bénéficieront ultérieurement d'une distribution de réserve, si celle-ci est décidée et autorisée par le ministère des finances sur quel texte légal ou décision réglementaire peut s'appuyer une banque populaire pour réserver ainsi aux seuls actionnaires dont les parts portent un numéro inférieur à un certain chiffre et dans ce cas indistinctement entre eux sans tenir compte des dates successives de souscription de parts depuis la création de la société, le droit de souscription préférentiel antérieurement écarté ou le bénéfice d'une répartition de réserve repoussée jusqu'ici; demande si le rappel de cet état de chose ne devrait pas justifier qu'une mesure soit prise pour apporter une juste compensation à certains sociétaires défavorisés par ces dévaluations ou par l'attitude restrictive de certaines banques populaires, alors que d'autres ont pris libéralement une position plus équitable en faveur de leurs actionnaires. (Question du 31 août 1954.)

Réponse. — 1° En raison même de leur nature, les sociétés à capital variable ne peuvent consentir à leurs sociétaires de droit préférentiel de souscription. Il ne saurait en être autrement de celles des banques populaires constituées sous cette forme; 2° les banques populaires, étant des sociétés coopératives de crédit, sont soumises aux dispositions de l'article 16 de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947, qui interdit aux sociétés coopératives toute augmentation de capital et toute libération de parts par incorporation de réserves.

FONCTION PUBLIQUE

5660. — **M. Jacques Debu-Bridel** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil chargé de la fonction publique** que le décret n° 48-1907 du 18 décembre 1948, autorisant les fonctionnaires à prolonger, pour une durée de deux années, leur service actif, ne prévoit aucun mode de liquidation de pension pour les intéressés, alors que le décret n° 53-711 du 9 août 1953 prévoit que ces deux années supplémentaires entrent en ligne de compte pour la détermination du montant de la pension; il lui demande quelles mesures il envisage pour corriger cette anomalie. (Question du 31 décembre 1954.)

Réponse. — Le décret n° 48-1907 du 18 décembre 1948 prévoit en son article 2 qu'une prolongation d'activité de deux ans, au delà de la limite d'âge, peut être accordée à la demande des fonctionnaires intéressés. Aux termes de l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 20 septembre 1948, tout maintien en activité au delà de la limite d'âge n'est pas susceptible d'être pris en compte pour la retraite, sauf dans les cas exceptionnels prévus par une loi. La prolongation d'activité de deux ans résultant de l'application de l'article 2 du décret du 18 décembre 1948 susvisé ne peut donc intervenir dans le calcul de la pension. Le décret n° 53-711 du 9 août 1953, article 1^{er}, a relevé de deux ans les limites d'âge. Il en résulte que les fonctionnaires ou agents qui atteignent la limite d'âge, telle qu'elle était antérieurement déterminée, sont de droit maintenus en activité jusqu'à la nouvelle limite d'âge, c'est-à-dire pendant une période supplémentaire de deux ans, désormais prise en compte dans la liquidation de la pension. Aux termes du même article 1^{er}, les dispositions de l'article 2 du décret du 18 décembre 1948 susvisé cessent d'ailleurs d'avoir effet à compter du 1^{er} septembre 1953 sauf en ce qui concerne les fonctionnaires occupant des emplois classés aux 3^e et 4^e échelons de la catégorie B dont la nouvelle limite d'âge est inférieure à soixante-cinq ans. Ces derniers peuvent donc continuer à bénéficier, sur leur demande, en sus du relèvement de la limite d'âge, d'un maintien en activité de deux ans, ces deux années ne pouvant entrer dans le calcul de la pension ainsi que le précise à nouveau la circulaire n° 61 16/B-6 du 28 septembre 1953.

INTERIEUR

4833. — **M. Jean Durand** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'un étranger, condamné par une cour de justice à cinq ans d'emprisonnement et à la dégradation nationale, a bénéficié, par décret, des dispositions de l'article 9 de la loi d'amnistie du 5 janvier 1951, et lui demande s'il est normal que l'intéressé, bien que les dispositions des lois d'amnistie prévoient que celles-ci effacent les condamnations au casier judiciaire et au casier administratif, se voit interdire l'accès de certaines villes. (Question du 11 février 1954.)

Réponse. — La mesure interdisant à un étranger l'accès de certaines villes et à laquelle se réfère l'honorable parlementaire, n'est pas la mesure d'interdiction de séjour qui est prise en application de la loi du 27 mai 1885 et accessoirement à certaines condamnations. Il s'agit, en l'occurrence, d'une décision intervenue conformément à l'article 2 du décret n° 46-448, du 48 mars 1946, portant application des articles 8 et 24 de l'ordonnance du 2 novembre 1945, relative à l'entrée et au séjour en France des étrangers. Les lois d'amnistie des 5 janvier 1951 et 6 août 1953 n'ont aucun effet sur les mesures administratives de cette nature.

5657. — **M. Marcel Rogier** expose à **M. le ministre de l'intérieur** la situation suivante: depuis 1948, les départements ministériels intéressés ont donné leur accord de principe sur la fusion des cadres métropolitains et algériens de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre. Par lettre du 22 avril 1952 adressée à M. le gouverneur général de l'Algérie, M. le ministre du travail et de la sécurité sociale a indiqué qu'une semblable réforme ne pouvait être réalisée que si les cadres des deux services étaient composés identiquement des mêmes grades. Plus récemment, en réponse à une question écrite (J. O. du 17 février 1954), M. le ministre de l'intérieur a précisé que « la fusion des corps algériens et métropolitains de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre est, en effet, subordonnée à la mise en harmonie sur le plan statutaire et réglementaire des grades et échelons des fonctionnaires du cadre algérien avec ceux du cadre métropolitain, et notamment à la transformation de l'emploi d'inspecteur divisionnaire adjoint, qui n'a pas son homologue dans le cadre métropolitain ». Par arrêté des 27 juillet 1953 et 26 juillet 1954, pris en application de l'arrêté gubernatorial du 30 juin 1953 fixant les conditions de reclassement des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre en Algérie, tous les emplois d'inspecteur divisionnaire adjoint ont été transformés en ceux de directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre. A la suite de ce reclassement qui met en harmonie totale les grades et les échelons des fonctionnaires des cadres métropolitain et algérien de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre, M. le gouverneur général de l'Algérie a soumis à l'assentiment de M. le ministre du travail et de la sécurité sociale, un projet de décret portant fusion des deux corps. Alors que rien ne peut plus y mettre obstacle, aucune réforme n'est encore intervenue dans le sens désiré, bien qu'en réponse à une question écrite (J. O. du 17 février 1954), M. le ministre de l'intérieur ait souligné que « rien ne s'opposera plus à la fusion des corps algérien et métropolitain de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre et l'administration s'emploiera à accélérer au maximum l'intervention de cette réforme dès l'instant où l'uniformisation des grades et échelons desdits corps sera accomplie ». En conséquence, il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour mettre fin à la situation ci-dessus exposée dont la solution est attendue depuis déjà six ans par les intéressés. (Question du 30 décembre 1954.)

Réponse. — A la suite des mesures qu'il a prises pour aligner les emplois du cadre algérien des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre sur ceux du cadre métropolitain, le gouverneur général de l'Algérie a saisi le ministre de l'intérieur d'un projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'intégration des inspecteurs du travail en Algérie dans le corps métropolitain de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre. Ce projet, auquel le ministre de l'intérieur a donné son accord, est actuellement soumis à l'examen de M. le ministre du travail et de la sécurité sociale, compétent pour y donner suite.

LOGEMENT ET RECONSTRUCTION

5492. — **M. Georges Maurice** expose à **M. le ministre du logement et de la reconstruction** que l'article 44 de la loi du 1^{er} septembre 1948, modifiée par le décret-loi du 9 août 1953, stipule que le taux du prélèvement sur les loyers institué par les articles 10, 11 et 13 de l'ordonnance du 28 juin 1945 modifiée, est porté de 5 à 8 p. 100; la loi ajoute: « Toutefois le taux du prélèvement est réduit à 4 p. 100 lorsque le propriétaire apporte la preuve qu'il a consacré au cours de l'année précédente 25 p. 100 du montant des loyers bruts et redevances d'occupation courus pendant ladite année au paiement des travaux d'entretien, de réparation ou d'amélioration des immeubles intéressés, dans les conditions fixées par décret ». Le décret ainsi prévu est du 6 mars et a paru au *Journal officiel* du 7 mars 1954. Il porte le n° 54-244. Il décide, contrairement à la loi, que les propriétaires ne pourront faire état que des paiements effectués sous forme de chèques ou de virements bancaires ou postaux. Or, la loi oblige simplement le propriétaire à apporter la preuve qu'il a consacré 25 p. 100 du montant des loyers bruts au paiement des travaux d'entretien. Et cette preuve, il peut la faire par tous les moyens légaux qui comprennent non seulement les factures régulières, mais même la preuve testimoniale. Dans ces conditions, demande comment le décret n° 54-244 a pu restreindre, conformément à la loi, les modes de preuve mis à la disposition des propriétaires qui veulent avec juste raison profiter de la loi du 1^{er} septembre 1948 et du décret du 9 août 1954. (Question du 9 novembre 1954.)

Réponse. — Le décret n° 53-700 du 9 août 1953 a laissé le soin à l'autorité réglementaire de déterminer dans quelles conditions les propriétaires pourraient apporter la preuve qu'ils ont consacré le quart de leurs loyers au paiement de travaux d'entretien, de réparation et d'amélioration effectués sur leurs immeubles. Dans ces conditions, la légalité des dispositions prévues sur ce point par le décret du 6 mars 1954 ne semble pas pouvoir être mise en cause. Toutefois, il est envisagé d'apporter certains assouplissements à ces dispositions en ce qui concerne, notamment, les travaux dont le coût est inférieur à 100.000 F, et ceux qui sont effectués, soit par les propriétaires des immeubles eux-mêmes, soit par des sociétés disposant d'une équipe d'ouvriers salariés par leurs soins pour assurer l'entretien de leur patrimoine.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

5665. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** à quel moment prendra effectivement effet la réglementation instituant la coordination du régime créé par la convention collective nationale du 14 mars 1947 et du régime des pensions vieillesse résultant du statut national du personnel des industries électriques et gazières, approuvée par décret du 22 juin 1946; il expose qu'un certain nombre d'ayants droit au bénéfice de ces dispositions se voient opposer une fin de non-recevoir sous prétexte que l'arrêté interministériel d'application n'a pas encore été pris; il lui demande ce qu'il entend faire pour remédier à un état de choses fâcheux et préjudiciable aux intéressés. (Question du 31 décembre 1954.)

Réponse. — Le protocole de coordination entre le régime de retraites institué par la convention collective nationale du 14 mars 1947 et le régime des pensions vieillesse résultant du statut national du personnel des industries électriques et gazières fait actuellement l'objet d'un examen concerté entre les départements ministériels intéressés.