

COMpte RENDU INTEGRAL — 21^e SEANCE2^e Séance du Mardi 21 Juillet 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 561).
2. — Excuse et congés (p. 561).
3. — Décès de M. André Boutemy, sénateur de Seine-et-Marne (p. 562).
M. le président.
4. — Scrutins pour l'élection de membres d'organismes extraparlimentaires (p. 562).
5. — Equipement économique général. — Suite de la discussion d'un projet de loi de programme (p. 563).
Suite de la discussion générale: MM. Guy Petit, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports; Edouard Bonnefous, Abel Sempé, Valéry Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances; Abel-Durand, Laurent Schiaffino, André Dulin, Edgard Pisani.
6. — Election de membres d'organismes extraparlimentaires (p. 572).
7. — Equipement économique général. — Suite de la discussion d'un projet de loi de programme (p. 572).
Article unique:
MM. Jean-Marcel Jeanneney, ministre de l'industrie et du commerce; André Méric, André Montell, Yvon Coudé du Foresto, rapporteur de la commission des finances; Edgard Pisani.
Amendement de M. Henri Cornat. — MM. Henri Cornat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; le ministre de l'industrie. — Adoption.
Amendement de M. Gustave Alric. — MM. Gustave Alric, rapporteur de la commission des finances; le ministre de l'industrie, Waldeck L'Huillier, Edgard Pisani, Alain Poher. — Adoption, modifié.
Suspension et reprise de la séance.
Présidence de M. André Méric.
8. — Excuses (p. 578).
9. — Equipement économique général. — Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi de programme (p. 578).
Article unique (*suite*):
M. Valéry Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances; Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; Auguste Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Paul Pelleray, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports; Abel Sempé.
Amendement de M. Auguste Pinton. — MM. Auguste Pinton, rapporteur pour avis; le ministre des travaux publics, Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques; Antoine Courrière, rapporteur de la commission des finances. — Retrait.
Amendement de M. Guy Petit. — MM. Guy Petit, Roger Lachèvre, rapporteur de la commission des finances; le ministre des travaux publics, Georges Portmann, le président. — Retrait.

Amendement de M. Etienne Dailly. — MM. Etienne Dailly, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Amendement de M. Pierre de La Gontrie. — MM. Pierre de La Gontrie, le ministre des travaux publics. — Question préalable.

MM. Pierre de La Gontrie, Bernard Chochoy, rapporteur de la commission des finances; Bernard Cornut-Gentille, ministre des postes, télégraphes et téléphones; Gueroui Mohamed.

Sur l'ensemble: MM. Alain Poher, Fernand Verdeille.

Adoption, au scrutin public, de l'article modifié et du projet de loi.

Amendement de M. Marcel Pellenc. — M. Marcel Pellenc, rapporteur général. — Adoption.

Modification de l'intitulé.

M. le président.

10. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 594).

11. — Dépôt d'un rapport (p. 594).

12. — Règlement de l'ordre du jour (p. 594).

PRÉSIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à seize heures quinze minutes.

— 1 —

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

— 2 —

EXCUSE ET CONGES

M. le président. M. Michel Kauffmann s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

MM. Marcel Brégère, Georges Dardel, Jean-Louis Fournier, Pierre Métayer, Maurice Charpentier et Joseph Voyant demandent un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le Bureau est d'avis d'accorder ces congés.

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

Les congés sont accordés.

— 3 —

**DÉCES DE M. ANDRÉ BOUTEMY,
SENATEUR DE SEINE-ET-MARNE**

M. le président. Mes chers collègues, Maurice Walker, Philippe de Raincourt, André Boutemy. Trois deuils en moins de trois mois, survenus dans nos rangs avec une soudaineté foudroyante. (*Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*)

Le plus récent remonte au 14 juillet. Au soir de cette journée d'allégresse nationale, André Boutemy, après un repas pris en famille, s'affaissa brusquement et sombra dans la mort.

Moment effroyable pour les siens ! Stupeur douloureuse pour ses amis.

L'homme était large d'épaules, d'apparence solide ; son teint haut en couleurs s'adoucisait sous les reflets bleu clair d'un regard qui rappelait son origine celtique, car il était né en Bretagne voici à peine cinquante-quatre ans.

Ces temps derniers, cependant, la fatigue avait marqué son visage. J'en avais été frappé en le recevant au début de ce mois, à la tête d'une délégation du groupe du travail de l'Assemblée parlementaire des Communautés européennes qui avait siégé au Palais du Luxembourg et qu'il avait conduit jusqu'à moi.

André Boutemy fut, en effet, délégué de la France à l'Assemblée de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, puis à l'Assemblée parlementaire européenne ; il était président de la commission de l'agriculture et vice-président de la commission des affaires politiques et institutionnelles de cette assemblée.

L'Europe, la construction de l'Europe, on peut dire sans exagération qu'au cours de ses dernières années André Boutemy s'y consacra avec cette activité, cette ardeur, qu'il mettait dans tout ce qu'il entreprenait et qui, pendant une période de sa vie, l'incitèrent à prendre des responsabilités et des risques qui furent diversement interprétés.

On ne peut lui dénier, toutefois, le sens du service de l'Etat. Son ambition, ainsi qu'il l'a souvent dit, était de devenir un « notable de la République » dont les avis pourraient être sollicités et écoutés par les responsables des affaires publiques.

Fils d'un inspecteur de l'enseignement primaire, il avait suivi des études de droit et s'était présenté avec succès au concours de rédacteur au ministère des finances. Détaché à la commission des finances de la Chambre des Députés, il fut tout de suite remarqué par le rapporteur général du budget d'alors, M. Jammy-Schmidt, qui avait fait de lui son collaborateur direct.

Après sa démobilisation, en 1940, il se dirigea vers la carrière préfectorale. En mai 1952, il se présenta en Seine-et-Marne comme candidat au Conseil de la République ; il devait être constamment réélu depuis.

Il appartient à la commission des finances de notre Assemblée. Il y joua tout de suite un rôle important par sa connaissance des questions financières et de l'administration des finances dont il était issu.

C'était un être intelligent et fin, pondéré, réfléchi. Il glissait à pas lents, plus qu'il ne marchait. La démarche de son esprit était à l'image de son allure physique, il n'élevait jamais la voix, il suggérait plus qu'il n'imposait.

Grâce à ses ouvertures sur des milieux très divers de la vie nationale, il jouissait d'une information étendue et sûre qui lui permettait d'apporter dans nos débats une note personnelle reconnue par tous ses collègues. Il se spécialisa dans le domaine de la défense nationale, demeurant pendant plusieurs années rapporteur des questions générales des budgets militaires et président de la sous-commission chargée de contrôler l'emploi des crédits de la défense nationale.

C'est ici l'occasion de rendre hommage au travail obscur et d'ailleurs nécessairement secret de cette sous-commission qui groupait des membres des commissions des finances, de la défense nationale et de la France d'outre-mer, et qu'André Boutemy conduisit avec une attention et un soin particuliers. Réunissant fréquemment ses collègues, obtenant très souvent des auditions des ministres de la défense nationale, des secrétaires d'Etat d'armes et des grands chefs militaires, le président Boutemy fit de cet organisme un précieux moyen d'information du Parlement dans une matière particulière-

ment délicate et sut l'utiliser pour donner au Gouvernement des avis et parfois des avertissements dont le poids ne fut jamais sous-estimé.

Il pouvait être partout à la fois : suivre avec assiduité les séances du Sénat à Paris, et, aussitôt après, participer à telle session de l'Assemblée ou de commissions européennes, à Strasbourg ou dans quelque capitale.

Il avait, à un haut degré, le souci de l'autorité qui s'attache au mandat parlementaire et du respect dû à ceux qui en sont investis. Sans doute parce qu'ancien haut fonctionnaire lui-même, il savait le rappeler en termes mesurés mais fermes à ceux, même les plus élevés en grade, qui pouvaient avoir tendance à l'oublier.

Mais sous une apparente rigueur, André Boutemy était un être chaleureux, tout de cordialité et de bienveillance naturelles. Ses collaborateurs immédiats en portent tous témoignage.

La mort l'a surpris debout, en pleine activité, confiant dans l'efficacité de son action, plein de foi dans l'avenir de la France et de l'Europe.

Si notre mélancolie est grande en face de cette disparition soudaine, c'est parce que nous avons la sensation qu'André Boutemy n'avait pas encore donné sa mesure. Le vide nous paraît d'autant plus grand, l'insatisfaction de notre esprit plus aiguë, que nous nous surprenons à penser que, si certaines circonstances avaient pu être autres, peut-être le destin d'André Boutemy l'eût été également.

Je veux renouveler à Mme André Boutemy les sentiments de sympathie qu'en votre nom le président et la délégation du Sénat lui ont exprimés lors des obsèques de son mari.

Je prie le groupe du centre républicain d'action rurale et sociale d'agréer les condoléances attristées de notre assemblée qui a tenu à honorer la mémoire de notre collègue dans le respect de l'extrême simplicité voulue par sa famille.

— 4 —

**SCRUTINS POUR L'ELECTION DE MEMBRES D'ORGANISMES
EXTRAPARLEMENTAIRES**

M. le président. L'ordre du jour appelle les scrutins pour l'élection : 1^o d'un membre de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (art. 22 du décret n^o 47-1593 du 23 août 1947) ;

2^o d'un membre du comité supérieur de l'enseignement maritime (arrêté du 5 mars 1954 modifié les 17 mai 1954 et 4 juillet 1955) ;

3^o d'un membre du conseil supérieur des infirmières et infirmiers (décret n^o 51-243 du 28 février 1951 modifié par le décret n^o 56-946 du 17 septembre 1956) ;

4^o d'un membre de la commission nationale des maisons familiales de vacances (arrêté du 26 février 1954).

La commission des affaires culturelles présente les candidatures :

De M. Jean de Bagneux pour la commission supérieure des sites, perspectives et paysages ;

De M. Vincent Delpuech pour le comité supérieur de l'enseignement maritime.

La commission des affaires sociales présente les candidatures :

De M. Jean-Louis Fournier pour le conseil supérieur des infirmières et infirmiers ;

De M. Marcel Lambert pour la commission nationale des maisons familiales de vacances.

Conformément à l'article 61 du règlement, ces élections vont avoir lieu simultanément, au scrutin secret, dans l'une des salles voisines de la salle des séances.

En application de l'article 52 du règlement, si la majorité absolue des suffrages exprimés n'a pas été acquise au premier ou au deuxième tour de scrutin, au troisième tour la majorité relative suffit ; en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Je prie MM. Charles Durand et Baptiste Dufeu, secrétaires du Sénat, de bien vouloir présider les bureaux de vote.

Il va être procédé au tirage au sort de seize scrutateurs titulaires et de huit scrutateurs suppléants qui se répartiront entre huit tables pour opérer le dépouillement des scrutins.

(*Le tirage au sort a lieu.*)

M. le président. Le sort a désigné :

Comme scrutateurs :

1^{re} table: MM. André Armengaud, Omer Capelle;

2^e table: MM. Belkadi Abdennour, Maurice Verillon;

3^e table: MM. Gabriel Burgat, Edgard Pisani;

4^e table: MM. Amédée Bouquerel, Victor Golvan;

5^e table: MM. Raymond Brun, Marcel Molle;

6^e table: MM. Guy de La Vasselais, Roger Menu;

7^e table: MM. Roger du Halgouet, Arthur Levy;

8^e table: MM. Raymond Pinchard, Raymond de Wazières.

Comme scrutateurs suppléants: MM. Abel-Durand, Belabed Mohamed, Jules Emaile, Emile Hugues, Henri Lafleur, Georges Lamousse, Marcel Lemaire, Jean-Paul de Rocca-Serra

Les scrutins sont ouverts. Ils seront clos dans une heure.

(Les scrutins sont ouverts à seize heures vingt-cinq minutes.)

— 5 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Suite de la discussion d'un projet de loi de programme.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de programme, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'équipement économique général. (N^{os} 126, 140 et 141 [1958-1959].)

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le président, mes chers collègues, vous avez certainement observé qu'à la table des matières du projet de loi n^o 55, il n'y a rien, pas un chapitre, pas une ligne, en ce qui concerne le tourisme, et si l'on analyse l'ensemble du projet, aucune des activités traitées n'a été examinée, à aucun moment, en aucun détail, sous l'optique du tourisme.

Les techniciens qui ont préparé le texte et qui ne sont pas parvenus à accorder le moindre malheureux milliard à l'équipement touristique sur un total de 1.328 milliards renouvellent ainsi l'erreur qui avait été commise en 1946 lors de l'élaboration du premier plan de modernisation.

En effet, à cette époque, les spécialistes escomptaient de cette activité une rentrée annuelle de 90 milliards de devises, sans avoir pris le soin d'inscrire la moindre contrepartie dans les dépenses d'investissement.

Comme, par la suite, dans les budgets annuels, l'équipement collectif n'a jamais reçu d'attribution supérieure à 2 milliards, et souvent beaucoup moins, que le taux de 5,5 p. 100 pratiqué pour l'équipement de l'hôtellerie, avec des charges d'amortissement beaucoup trop accélérées, donc beaucoup trop lourdes, dépasse les possibilités de rendement de cette industrie — et les pays concurrents, au contraire, pratiquent de vastes investissements à des taux réduits et à très long terme — il est arrivé ce qui devait arriver et, en 1958, la balance du tourisme français, complètement sélosée, fut pour la première fois déficitaire. Cependant, malgré ce fait, qui aurait dû constituer un véritable scandale, les discours officiels continuèrent à se gargariser de la beauté de nos sites et de l'incomparable rayonnement de notre pays ! Comme nous ne conservons que le pouvoir de protester, qu'il me soit permis, monsieur le ministre des travaux publics, des transports... et du tourisme, de prendre date aujourd'hui, en émettant une véhémente protestation.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Guy Petit. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics. Je suis entièrement d'accord avec M. Guy Petit, les déclarations en faveur de la beauté des sites français n'apportent rien au tourisme, mais, alors que l'an dernier un milliard seulement était inscrit pour l'équipement hôtelier, en 1959 la somme a été portée à deux milliards et demi.

Je reconnais que cela n'est pas considérable, mais quand notre collègue affirme qu'il n'y a pas eu un milliard de plus,

je lui répondrai que les opérations touristiques ne sont pas des opérations concentrées et portant sur un grand nombre d'années et que l'augmentation dont je parle permet aux syndicats d'initiative — M. Guy Petit le sait mieux que quiconque, lui qui a tant fait pour sa commune — de trouver les fonds nécessaires pour emprunter et faire les réalisations qu'ils envisagent, si bien que l'inscription de ce milliard et demi supplémentaire en 1959, qui n'est pas exclusive de l'inscription de crédits supérieurs en 1960, méritait d'être soulignée, ne fût-ce qu'en quelques mots.

M. Guy Petit. Vous avez très bien souligné, monsieur le ministre, l'augmentation que vous avez obtenue de l'effort de l'Etat en faveur des prêts à l'industrie hôtelière, mais zéro plus zéro, cela ne fait pas grand-chose et le double d'un milliard ce n'est pas beaucoup. De plus, ce crédit sera-t-il même épuisé en raison des taux beaucoup trop élevés et des amortissements beaucoup trop accélérés eu égard aux charges trop lourdes de l'industrie hôtelière, surtout de l'industrie hôtelière saisonnière ?

En cette matière, comme je viens de le souligner, il faut porter un regard sur ce que font les pays concurrents, en particulier l'Espagne et l'Italie, qui ne cessent d'arracher au tourisme français ses clients traditionnels. L'Italie accorde des prêts à long terme, allant jusqu'à cinquante ans, à l'hôtellerie et à des taux d'intérêt extrêmement réduits. C'est la seule manière de soutenir l'industrie hôtelière saisonnière qui, chez nous, est de plus en plus sélosée, à tel point que dans certains hôtels de sous-préfectures, ou même de préfectures, on a l'impression de se promener dans la poussière des musées ainsi que les étrangers, nos hôtes, nos clients, l'ont parfaitement constaté.

C'est pourquoi, comme je vous le disais tout à l'heure, nous protestons. Après avoir souligné la nécessité de porter un regard neuf sur les véritables raisons de ce déficit scandaleux du tourisme français et après avoir revisé complètement la politique d'investissement, il est également indispensable d'augmenter le volume des prêts, mais de l'augmenter en rendant ces prêts accessibles, de manière que les emprunteurs aient la certitude de pouvoir faire face à leurs obligations.

La deuxième observation que je veux faire porte sur les moyens de communications, en particulier sur les routes de desserte des régions touristiques. Les coefficients de circulation sur les routes ne sont calculés que sur l'ensemble de l'année. Or, il est indispensable d'établir les calculs, sous l'angle du tourisme, en retenant les coefficients saisonniers. Je vais vous donner un exemple, car on ne parle bien que de ce qu'on connaît: sur la route nationale n^o 10, qui est la seule route de circulation dans une région touristique telle que la Côte basque, il a été noté plus de 5.000 voitures-kilomètre en 1955, mais cela sur toute l'année, ce qui fait en réalité plus de 20.000 voitures chacun des 60 jours de pointe; pour parcourir 20 kilomètres, il faut à certains moments deux heures; or, il s'agit là, non seulement d'une route touristique, mais d'une des voies de communications internationales vers l'Espagne et le Maroc et pratiquement de la seule voie de communication routière vers le Portugal. On comprend, dans ces conditions, que la clientèle internationale répugne à emprunter les itinéraires français et l'on peut craindre qu'elle ne se détourne de régions plus redoutables à traverser que la place de l'Opéra !

Je vous pose alors une question, monsieur le ministre: quand donc sera lancée la construction de la route des crêtes qui, de Bayonne à Hendaye, doit décongestionner la route n^o 10? Cela est lié, je crois, à la restauration du fonds routier qui a été, comme chacun le sait, détourné de son objet, mais l'espère bien que vous pourrez, sur ce point, nous donner des précisions.

J'aurais mauvaise grâce à insister en raison de la polémique — que votre courtoisie a fini par rendre agréable — qui s'est engagée entre nous sur l'inexistence de notre réseau aérien intérieur.

M. le ministre des travaux publics. Vous aurez satisfaction en 1960.

M. Guy Petit. Espérons que nous aurons satisfaction en 1960...

M. le ministre des travaux publics. Soyez-en sûr !

M. Guy Petit. ...car ce n'est pas le cas du tout en 1959. En effet, non seulement on a supprimé tout service aérien intérieur, pourtant indispensable dans les grandes régions touristiques françaises, mais encore l'Etat — car derrière Air

France, il y a l'Etat — s'est livré à un petit marchandage absolument indigne de lui. On a dit en quelque sorte aux collectivités locales : « Vous aurez des avions si vous les payez. Nous voulons bien essayer de monter une ligne ou un service — d'ailleurs extrêmement réduit et n'existant pour ainsi dire que pour la forme — à condition que vous, collectivités locales, vous garantissiez le déficit ».

Je ne sais s'il est d'une totale orthodoxie, pour l'autorité de tutelle, que d'approuver de tels marchés, mais lorsque l'Etat est en cause, on a l'habitude d'approuver!

Certaines collectivités ont cependant refusé parce qu'elles ont estimé avoir été trompées lorsque, il y a quelques années, on leur a dit : « Si vous participez à la construction d'un aéroport en fournissant des fonds de concours à raison de centaines de millions de francs — je connais un aéroport pour la construction duquel les fonds de concours des collectivités locales se sont élevés à un demi-milliard de francs — à ce moment-là vous serez assurées d'avoir une desserte régulière et l'Etat, c'est-à-dire la compagnie nationale, mettra tout en œuvre pour créer des lignes aériennes susceptibles de relancer votre région touristique » et que, par la suite, ces promesses ont été oubliées. Certaines collectivités locales supportent des annuités de l'ordre de 21 millions de francs, ce qui n'est pas rien, et sans en tenir le moindre compte on leur a tenu un véritable langage « de marchand de tapis » plus absolument indigne de l'Etat et que, je l'espère bien sûr, vous ne tiendrez plus l'année prochaine.

En conclusion, je veux vous dire à vous personnellement, monsieur le ministre — car au milieu de ces épines, il y a quand même quelques roses — que vous avez montré une indiscutable volonté de rénovation du tourisme. Vous avez dit et vous avez fait dire au conseil supérieur du tourisme qu'il cesserait d'être une sorte de conseil d'arrondissement et que ses avis seraient considérés comme autre chose que de simples vœux, qui ne sont même pas pieux car personne n'y prête attention et je ne suppose pas que la puissance divine arrive à tendre une oreille attentive aux motions de cet ordre.

Vous avez tenu à associer le conseil supérieur du tourisme — vous l'avez déclaré et je suis persuadé que vous renouvelerez votre déclaration — à l'activité du ministère du tourisme de façon qu'il joue pleinement le rôle d'un conseil. Vous avez d'ailleurs placé à sa tête un homme intelligent, actif, animé de la volonté de réussir. Mais, soyez-en persuadés, le conseil supérieur du tourisme, M. Sainteny et vous-même, monsieur le ministre, vous vous exposez à l'échec le plus cruel si vous ne mettez fin, sortant enfin des sentiers battus, à la routine. Il faut semer avant de récolter, ne l'oubliez pas, sinon le tourisme français finira par disparaître.

Au-delà de nos frontières on travaille, on comprend qu'il faut faire quelque chose de neuf, de frais, de propre tandis que nous n'offrons, comme je le disais tout à l'heure, que des hôtels dont la vétusté n'est certes pas faite pour attirer la clientèle que nous n'avons pas construite un seul hôtel important depuis la libération et qu'un peu partout à l'étranger on en a construit en grand nombre.

Je vous le dis tout net, si vous ne tenez pas compte de ces faits, quelle que soit votre bonne volonté, le tourisme français finira par périr. Les municipalités des stations qui depuis quatorze ans soutiennent le tourisme à bout de bras sans être toujours comprises seront, à leur tour, débordées par la concurrence étrangère et cela d'autant plus, monsieur le ministre, que votre Gouvernement s'emploie à raccourcir les saisons à un moment où vous réclamez leur allongement.

C'est ainsi que, placés devant une décision d'autorité que nul dans cette assemblée, pas plus que l'Assemblée nationale, n'a été amené à discuter — car aujourd'hui on ne discute plus — et faute de pouvoir collaborer comme nous le voudrions, nous n'avons plus que la faculté de protester ou de refuser notre vote, ce qui est extrêmement désagréable.

On a estimé qu'il était souhaitable d'avancer la rentrée de quinze jours dans l'ensemble des écoles. Par ce moyen, on va entièrement rénover l'éducation et l'enseignement en France. Seulement, en avançant de quinze jours la rentrée scolaire, on a amputé de quinze jours la saison touristique! Cette décision a été prise sans que l'avis de personne ait été sollicité. Je me demande même si vous avez été appelé à formuler un avis, et je ne veux pas que vous trahissiez les délibérations du conseil des ministres.

M. le ministre des travaux publics. Vous savez comment les choses se passent, mon cher ami!

M. Guy Petit. Hélas! oui, je sais comment trop souvent les choses se passent.

Je ne sais pas, disais-je, si vous avez été appelé à fournir un avis et peut-être avez-vous été mis devant le fait accompli. Là aussi, je prends date. Dans quelques semaines ou dans quelques mois, nous pourrions établir le bilan et nous verrons ce qu'aura pu coûter à l'ensemble du tourisme français cette amputation de quinze jours, car le tourisme, grand fournisseur de devises, a besoin, comme toute activité économique, du soutien de la clientèle intérieure pour pouvoir affronter la concurrence étrangère.

En ce qui concerne les investissements surtout, j'aimerais que vous puissiez nous dire qu'enfin vous avez changé de politique. Cela est indispensable si vous voulez vraiment sauver le tourisme français. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

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

M. Edouard Bonnefous. De nombreuses critiques ont été faites ici contre le projet actuellement soumis à nos délibérations et bientôt à notre vote. Je voudrais surtout faire remarquer aujourd'hui que, s'il est normal que le Gouvernement établisse une liste de réalisations prioritaires, ce qui me paraît anormal c'est le manque de coordination qui a présidé à la répartition des investissements. L'impression qui se dégage de l'ensemble du projet, je le dis très franchement, c'est la juxtaposition d'une série de plans élaborés par les différents ministères et rassemblés sous l'étiquette de loi-programme pour des raisons qui, d'ailleurs, ne concordent pas.

Le rapporteur général de la commission des finances, M. Pellenc, dans son excellente intervention d'hier, a souligné la pauvreté de l'exposé des motifs. Nous aurions surtout voulu y trouver la description d'une politique économique cohérente et non pas seulement un programme financier. Le Gouvernement, qui a promulgué le troisième plan d'équipement sans le soumettre au Parlement, avait là une excellente occasion d'exposer sa doctrine, ses intentions et de définir ses vues d'avenir.

Une autre caractéristique de ce projet, que je trouve hautement regrettable, c'est qu'il marque une indiscutable centralisation de notre équipement. Au moment où la décentralisation est de plus en plus demandée de tous côtés, où il s'agit de pratiquer une véritable politique d'aménagement du territoire, on a l'impression qu'une volonté implacable, qui reste sourde et totalement indifférente aux appels angoissés de nos départements et de la région parisienne elle-même, continue à imposer des investissements dans des secteurs ou des régions proportionnellement mieux équipées que les autres.

Ce projet est placé également sous le signe d'une technique qui se confond trop souvent, aux yeux d'un grand nombre d'entre nous, avec une conception technocratique. On aurait aimé qu'il tint un plus grand compte des nécessités de nos provinces, de leur diversité, de leur populations, de leurs besoins. En un mot on aurait aimé qu'il fût, pour reprendre une expression significative, à « l'échelle humaine ».

Il est trop tard, à ce moment du débat, pour souligner les lacunes du projet et d'ailleurs, nombreux sont mes collègues qui l'ont fait et très bien fait. Mais comment pourrions-nous admettre de voter un programme d'équipement économique général, alors que rien n'a été prévu pour l'équipement routier?

En présentant cette loi de programme, le Gouvernement affirme avoir obéi — je reprends ses expressions — à des préoccupations de rationalisation, d'économie et de plus grande efficacité. S'il est un domaine où de telles préoccupations s'imposent, c'est bien celui de l'équipement routier. Le ministre des travaux publics, M. Buron, s'est battu et, j'en suis persuadé, le connaissant bien, avec tenacité; mais il n'a pas réussi à convaincre son collègue des finances. Les explications de M. Buron, aussi bien devant notre commission des finances que devant l'Assemblée nationale, ne m'ont pas convaincu. M. Buron a dit ceci : « J'ai voulu profiter de la loi de finances pour maintenir le principe du fonds routier ». Et il a ajouté d'autre part : « Le plan d'ensemble se trouve dans le plan de modernisation ».

Ainsi, selon le ministre, l'absence de plan routier se justifierait par l'existence d'un programme technique qui est le troisième plan de modernisation et par la volonté de sauver le système spécial de financement prévu dans le fonds routier. Pouvons-nous accepter cette thèse? monsieur le ministre, je ne le crois pas. Le plan de modernisation et les lois

de programme ne font pas en effet double emploi, puisque bon nombre de projets qui sont soumis ces jours-ci à notre approbation figurent déjà dans le plan. Du moment qu'on estime nécessaire de garantir par une loi spéciale un certain nombre de réalisations prévues dans le plan, je ne vois pas pourquoi on se refuse à étendre cette garantie à l'équipement routier; d'autant plus que les programmes de réalisation routière contenus dans le troisième plan reposent sur l'existence du fonds d'investissement routier.

Existe-t-il encore, ce fonds d'investissement routier? Notre rapporteur général, M. Pellenc, a rappelé que le titre VIII, qui comportait les ressources à y affecter, avait été supprimé par l'ordonnance de janvier 1959. Je sais bien que le ministre des transports — et je l'en félicite — ne s'avoue pas battu. Il nous a dit en commission des finances: « A partir du moment où je présenterai une loi de programme routière, je ferai disparaître définitivement le fonds routier. »

Même en vous suivant sur ce terrain, contestable, je n'arrive pas à comprendre, je me répète, car c'est là le point essentiel, pourquoi vous n'avez pas demandé que l'exposé des motifs de la loi de programme contienne au moins une référence au fonds routier. Pour l'instant, il faut le dire, vous n'avez aucune garantie concernant le principe.

Bien plus, le secrétaire d'Etat aux finances, ici présent, a fait tout récemment une réponse en date du 8 juillet, à une question écrite posée par l'un de nos collègues de l'Assemblée nationale, dans laquelle je ne trouve même pas mention du fonds routier. On y parlait des crédits concernant les routes. Donc, le ministre des finances peut seul fixer le montant des crédits routiers. C'est la conclusion à laquelle nous arrivons fatalement.

Hier, j'avais demandé, dans un mot lancé comme une interruption, un démenti de la part du ministre à l'occasion d'une intervention faite par l'un de nos collègues. Ce démenti n'est pas venu...

M. Valéry Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances. Vous allez l'entendre!

M. Edouard Bonnefous. Nous allons l'entendre dans un instant. Tant mieux!

Le ministre des transports a manifesté — je lui en suis reconnaissant — le désir de sauver le principe du fonds routier. Il doit répondre à ceux qui reprochent au système de n'avoir pas toujours bien fonctionné, que la faute en incombe parfois à certaine administration qui, par des blocages successifs et par des prélèvements de plus en plus lourds de crédits, ont en fait paralysé le fonctionnement du fonds d'investissement routier. Par conséquent, je vous supplie de tout faire pour le sauver et, après l'intervention brève de M. le secrétaire d'Etat aux finances, je commence à être un peu moins désespéré.

Cela dit, examinons maintenant le montant des crédits. M. le ministre des travaux publics nous a confié qu'il espérait obtenir des crédits à peu près comparables à ceux de 1955-1956. Je dis tout de suite, pour le mettre à l'aise, que je ne viens pas ici lui faire un procès car d'abord je souhaite son succès; ensuite il est sympathique; enfin, j'ai connu les mêmes difficultés que lui. Pourtant sur ce point, il a un avantage. Moi j'étais un ministre de la Quatrième République, un ministre transitoire; lui est un ministre quasi-inamovible. Par conséquent, sa responsabilité va être d'autant plus grande qu'il va rester plus longtemps et que nous pourrions plus souvent l'interroger.

Je ne crois pas, monsieur le ministre, que vous puissiez avec les crédits de 1955-1956 faire face aux nécessités, d'abord parce que ces crédits sont quand même de moitié inférieurs à ceux de l'avant-guerre et que vous connaissez l'augmentation de la circulation routière — avec des crédits de moitié inférieurs, vous êtes paralysé; ensuite vous avez à rattraper un retard dont il faudra combler les fâcheux effets: il vous faudra dépenser beaucoup plus; enfin, il se passe beaucoup de choses à l'extérieur de nos frontières.

L'immobilisme ne peut être le souhait des ministres de la « Cinquième ». Alors si vous me permettez, pour un instant bien entendu, de me mettre à votre place...

M. le ministre des travaux publics. Vous y fûtes!

M. Edouard Bonnefous. ... vous disposez d'arguments de poids pour discuter avec les gens de la rue de Rivoli, arguments même beaucoup plus importants que ceux dont nous disposions alors. D'abord vous bénéficiez de cette augmentation incessante du prix de l'essence; vous êtes peut-être un des plus gros contribuables français cette année puisque vous allez procurer

près de 700 milliards à l'Etat et quand on rapporte près de 700 milliards, je vous garantis qu'on peut faire entendre sa voix des financiers de la rue de Rivoli.

Les milliards de 1955-1956 ne peuvent être comparés à ceux de 1959-1960; les dévaluations intervenues depuis lors, la hausse des prix réduisent dans des proportions notables vos possibilités, même en tenant compte du chiffre global dont nous venons de parler.

Néanmoins, en compensation — c'est l'argument essentiel qu'il vous faut invoquer — l'augmentation de la circulation des véhicules à moteur pendant la même période a été considérable. Le parc automobile a doublé en dix ans et cela va continuer. On pense que d'ici trois ans, peut-être même d'ici deux ans, ce parc comptera sept millions d'automobiles. Croit-on véritablement qu'un pays peut, sans développement de son réseau routier, envisager le développement de son industrie automobile? Tel est le vrai problème et c'est ce dossier que vous devez plaider et que vous devez gagner. Je voudrais beaucoup pouvoir vous y aider.

Je me permettrai maintenant de vous faire un petit reproche: n'avez-vous pas été un peu imprudent d'abandonner si vite ce qui était tout de même une politique de remplacement? Quand j'ai lancé la politique des péages, je ne dis pas que le dossier était facile à plaider, mais le ministre des finances donna malgré tout son accord. Vous me refusez les crédits nécessaires à l'entretien et à la création d'itinéraires nouveaux, en ce cas j'y substitue une politique différente, celle d'un financement fondé sur les péages. Tel fut mon raisonnement. Bien mieux je peux m'adresser aux crédits intérieurs. C'était l'un des avantages du système des péages.

Cette politique, je ne dis pas que vous l'avez formellement abandonnée mais, si vous vous hâtez pour elle, vous le faites avec tant de prudence et tant de discrétion que véritablement on n'en entend plus jamais parler.

Je veux bien que vous renonciez à la politique des péages et je n'ai pas sur ce point un orgueil d'auteur, mais je vous demande alors de vous tourner vers votre collègue de l'industrie et du commerce et de le prier de vouloir bien abandonner les 230 milliards qui vont être affectés à l'énergie nucléaire car, si vous disposez pour vos routes d'autant de crédits que lui pour l'énergie nucléaire, vous n'auriez plus de difficultés à surmonter; mais cela n'est pas pour demain.

J'aborde maintenant un problème très important. Ce n'est pas ici seulement l'élu de la région parisienne qui en parle quoique je regrette — je l'ai dit assez souvent — la centralisation de l'industrie automobile dans la région parisienne. Que ferons nous le jour où une crise se produira dans l'industrie de l'automobile de la région parisienne, alors que nous savons parfaitement que cette crise tiendra, pour une part, à l'impossibilité de circuler dans une région de huit millions d'habitants qui est la plus grosse acheteuse d'automobiles? Oui, que ferons-nous? Assisterons-nous à cette situation insensée d'un Etat qui refuse les crédits indispensables au réseau routier mais qui, dans le même temps et pour éviter une récession, est obligé soit de renoncer à une certaine fiscalité, soit, peut-être encore plus, d'envisager des subventions à l'industrie qu'il a volontairement asphyxiée. C'est cependant cette situation paradoxale insensée qui nous menace et sur laquelle je voudrais bien que M. Buron réfléchisse.

D'ailleurs, sur ce point, nous avons entendu un appel angoissé; il est lancé par le président directeur général d'une entreprise nationalisée. Voilà encore un argument de poids pour convaincre un ministre! C'est le président de la région Renault qui déclare: « La solution réside dans l'amélioration de notre réseau routier. »

Pour faire face à la circulation existante, 50 milliards de crédits supplémentaires par an paraissent suffisants; mais que représente cette somme? Elle représente sept francs par litre d'essence. Un tel refus, étant donné les taxes qui pèsent sur l'essence, serait incompréhensible. Par quel argument défendre une telle politique?

Je constate enfin qu'au moment où l'on attend des rentrées extraordinairement importantes de la route dans le domaine du tourisme — et on les attend même dans l'intérêt de la balance des comptes de la France — on ne fait absolument rien pour les assurer. Je suis hélas! absolument persuadé que la route française sera délaissée au profit des autoroutes et des routes des pays du Marché commun qui sont en train de prendre sur nous une avance considérable, étant donné que le tourisme utilise la route dans une proportion évaluée à 72 p. 100.

Voilà la situation dans laquelle vous vous trouvez placé, monsieur le ministre. Si vous voulez bien ajouter que, dans notre

pays, la route occupe 1.200.000 salariés sur 19 millions, c'est-à-dire qu'un salarié sur dix-sept vit uniquement de la route, qu'il existe en France 28.000 entreprises de transports publics routiers dispersées sur tout le territoire, et principalement dans les régions rurales, je ne vois vraiment pas quels sont les arguments par lesquels on peut vous refuser, au moment où l'on fait une « grande » politique, les moyens de faire cette politique, si ce n'est le désir de vous faire apparaître comme aussi pauvrement doté qu'un ministre de la IV^e République.

Mes chers collègues, ces quelques chiffres devraient suffire à vous persuader de la nécessité d'un programme routier à long terme. La route demande des investissements, mais elle rapporte à l'Etat des centaines de milliards, 600 milliards cette année, soit 15 p. 100 des rentrées fiscales.

Enfin, il y a un dernier argument que vous devriez invoquer, monsieur le ministre des travaux publics, et qui, à mon avis, est très important. En faisant justement une grande politique routière et autoroutière, vous évitez une perte annuelle de l'ordre de 200 milliards par an, ne serait-ce que par les accidents qui se produisent actuellement sur nos routes et dont l'encombrement de notre trafic routier est en grande partie responsable. Cette perte annuelle ira croissant au fur et à mesure de l'augmentation du trafic automobile.

Puisque vous semblez avoir renoncé aux droits de péage, je voudrais que vous nous indiquiez comment vous allez aborder le problème des autoroutes, si important pour l'avenir du tourisme français. Nos collègues, MM. Raybaud et Delpuech vous diraient le besoin urgent que représente la descente de l'autoroute vers le Sud, parce que nous sommes talonnés par les pays du Marché commun. Dans peu de temps vous ne pourrez plus empêcher les détournements de trafic si vous n'avez pas résolu le problème des autoroutes. Notre pays ne compte que 91 kilomètres d'autoroutes alors que certains pays du Marché commun vont assez prochainement en posséder 6.000 kilomètres.

Tandis que nous n'avons pas encore pu atteindre Corbeil, sur notre autoroute Sud, l'autoroute du soleil Rotterdam-Naples, bientôt achevée, va permettre de prendre les touristes étrangers, américains surtout, à leur descente des quadriréacteurs pour les amener de Hollande à travers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, et par conséquent les détourner définitivement de nos rivages, de nos paysages, de nos villes.

Voilà la situation dans laquelle vous allez vous trouver. Je ne veux pas ouvrir ici — ce n'est pas le moment — le dossier des péages, ni même celui des autoroutes. Nous y reviendrons. Mais je tiens aujourd'hui à prendre date et à vous demander, monsieur le ministre des travaux publics, de faire attention. Je ne voudrais pas ici citer le dilemme shakespearien *to be or not to be*; mais, en réalité, pour construire des autoroutes, vous n'avez qu'un moyen, c'est d'instituer des péages. Si vous ne le faites pas, vous n'aurez pas d'autoroutes, et si vous n'avez pas d'autoroutes, vous verrez diminuer constamment les courants touristiques.

En ce qui concerne le problème des tranches départementales, nombreux sont mes collègues qui ont donné de très pertinentes explications. Je vous demande simplement d'entendre l'appel angoissé de nos départements, qui accomplissent en ce moment, sur leurs propres ressources, des travaux d'infrastructure considérables qui, en fait, devraient être des travaux financés par l'Etat.

Je voudrais très brièvement, en terminant, vous poser quelques questions particulières sur des points qui m'inquiètent.

Vous nous avez dit que le projet d'aménagement de la région parisienne coûterait 273 milliards et vous avez ajouté: « Faut-il dépenser tant de milliards si l'on veut éviter la concentration humaine dans la région parisienne? » Je suis tout à fait d'accord avec vous. Avec mon ami M. Chochoy et un certain nombre de mes collègues, dont mon homonyme M. Raymond Bonnefous, que je vois sur ces bancs, nous sommes assez nombreux ici pour vous demander de ne rien faire qui pousse à la centralisation. Mais le problème ne se pose pas du tout comme cela.

La décentralisation, votre gouvernement ne l'a même pas esquissée. Vous avez disposé des ordonnances pendant six mois; j'y cherche désespérément un seul texte qui, actuellement, nous prouve que vous vous êtes engagé dans cette voie. Pourtant, vous vous trouvez devant une circulation plus dense. Je suis donc obligé de vous demander les moyens par lesquels vous allez pouvoir parer à cette circulation constamment accrue et qui va mener à la paralysie.

Non seulement vous n'avez pas pris les mesures qui permettraient une décentralisation industrielle, mais, ce qui est plus fort, vous n'arrivez pas même à imposer la décentralisa-

tion administrative que nous attendons encore et qui dépend de la seule volonté de l'Etat.

Mon cher ministre, il ne s'agit pas actuellement de savoir si nous voulons pousser à la décentralisation, il s'agit de savoir comment vous allez faire face à la circulation d'une agglomération de huit millions d'habitants dès l'an prochain. Vous ne le pouvez pas, ni avec les moyens dont vous disposez, ni même avec les projets qui existent dans vos cartons, mais dont vous n'avez pas le financement. Et cependant, ces 273 milliards devront-ils être dépensés, conséquence inévitable d'une décentralisation toujours ajournée? Mais où allez-vous les trouver? C'est cela le problème. Si vous ne les trouvez pas, comment résoudre-vous le problème de la circulation dans une région parisienne dont le métro a été conçu pour 4 millions d'habitants, alors qu'il y en aura bientôt 8 millions. D'autant que, par un véritable paradoxe, on laisse les constructions se disperser au lieu de les concentrer. Cette dispersion de la population dans la région parisienne a pour conséquence une augmentation incessante de crédits pour les transports, le métro, les routes notamment.

Je voudrais bien que, sur ce point, vous m'apportiez une réponse parce que je suis extrêmement inquiet en raison de l'absence d'une politique cohérente de la circulation dans la région parisienne.

Il est un autre problème qui me préoccupe, et on vous l'a dit à la commission des finances. Il s'agit de la coordination entre la politique routière et la politique de la construction. Je voudrais comprendre pourquoi il est si difficile d'imposer cette coordination. Or, je constate que, dans la région d'Antony-Massy, il va y avoir 35.000 habitants. Avez-vous été consulté par le ministre de la construction préalablement à la réalisation de ce projet? Etes-vous certain de pouvoir assurer les déplacements de ces 35.000 habitants? Nous avons appris ce matin même à la commission des finances qu'à Orsay c'est une complète faculté des sciences que l'on va installer, ce qui va encore ajouter 4 à 5.000 étudiants. Or, rien n'est prévu pour transporter l'ensemble de cette population qui représente presque l'importance d'un chef-lieu de département.

Est-il logique que l'on laisse se faire de telles installations si on ne peut assurer l'évacuation de populations qui s'y logent?

En vérité, il n'y a pas d'option entre deux politiques. Il n'y a pas non plus de coordination, ce qui est beaucoup plus grave, entre la construction et le développement des aéroports. Ici, mon cher ministre, il s'agit d'un service qui dépend directement de vous.

On laisse actuellement se développer, dans des conditions, il faut bien le dire, redoutables, l'aéroport de Paris à Orly et au Bourget. Nous sommes probablement le seul grand pays où nos deux principaux aéroports soient au centre de notre capitale. Nous laissons faire à la porte de ces aéroports de grands ensembles au moment même où nous attendons l'entrée en action des quadriréacteurs. Aussi, je ne dis même pas dans quelques années, mais dans quelques mois, vous allez être saisis de protestations indignées des populations et des élus, qui vont vous dire: vous avez tellement peu de logique et d'organisation qu'au moment même où vous développez vos aéroports pour y recevoir des quadriréacteurs, vous installez tout autour des populations qui ne pourront pas y vivre, alors qu'il aurait fallu évacuer celles qui s'y trouvaient déjà.

Voilà la situation dans laquelle nous allons nous trouver prochainement. Il y a là tout de même un manque de coordination inquiétant et qui, à mon avis, risque d'avoir des conséquences extrêmement graves.

Je ne veux pas insister sur une question que M. le ministre des travaux publics connaît trop bien, tout au moins par ce que je lui en ai dit ou par ce qu'on lui en a dit, la question de la liaison Orsay-Orly.

J'ai eu la chance de voir la commission des finances reprendre, à l'unanimité, mon projet. Il ne m'appartient donc pas de triompher, mais je dirai aux adversaires de cette liaison que, si l'on maintient artificiellement des aéroports au centre de la capitale, c'est surtout pour obtenir le maximum de rapidité. Il est donc complètement illogique, au moment où vous maintenez les aéroports dans la capitale, d'allonger les transports entre ces aéroports et le centre de la ville puisque vous refusez de faire une liaison ferroviaire pour gagner ce temps que par ailleurs vous essayez de gagner.

Enfin, est-il logique au moment où vous faites une autoroute de dégagement du Sud qui sera très encombrée, de créer au Sud de Paris d'énormes et nouveaux bouchons de circulation? Je suis prêt ici à reprendre la discussion avec vous, mais, sur ce point-là également, il faut repenser le problème.

Voyez-vous, monsieur le ministre, j'avais cru d'abord que la meilleure manière de vous aider était de voter le projet. Maintenant, je ne le pense plus. Je n'irai pas jusqu'à dire, car je connais votre loyauté, que vous avez soufflé à un membre de votre actuelle majorité cette déclaration, mais vous reconnaîtrez à un collègue, qui n'appartient pas à cette majorité, le droit de calquer son attitude sur celle d'un des membres de cette majorité. M. Catalifaud, député U. N. R. à l'Assemblée nationale, vous a dit le 30 juin 1959 :

« J'espère que le projet de loi n° 55 sera repoussé provisoirement, qu'un nouveau texte sera proposé prochainement, mieux étudié et complété par la Chambre, concernant le réseau routier national, d'un montant de 30 milliards. C'est 90 milliards au minimum à incorporer à la loi de programme, étant bien entendu que les crédits de strict entretien seront toujours prélevés sur le budget ordinaire et que le fonds d'investissement routier sera maintenu. »

Comme je ne peux pas imaginer que vous avez soufflé cette déclaration à un député U. N. R., je pense que c'est l'opinion de l'U. N. R. Vous n'attendrez pas de moi d'être plus gouvernemental que l'U. N. R. (*Sourires.*)

Monsieur le ministre, vous êtes depuis un an boulevard Saint-Germain et vous allez y rester infiniment plus longtemps que beaucoup d'entre nous, par rapport auxquels vous avez le privilège enviable de pouvoir penser votre propre politique. C'est un privilège enviable, mais c'est un privilège qui peut être un jour très redoutable si vous vous laissez entraver dans votre action.

Vous avez une grande chance : vous avez pour vous épauler et vous soutenir l'opinion et le Parlement, favorables à une politique active de la route. C'est parce que nous avons pour vous de la sympathie que nous vous supplions d'agir et surtout de faire une politique dont ceux qui vous marchandent les crédits ne subiront pas les critiques, le moment venu.

Un jour, André Tardieu disait dans une formule qui fit fêche à un ministre des affaires étrangères :

« Votre politique extérieure, c'est celle du chien crevé au fil de l'eau. »

Monsieur le ministre, nous sommes persuadés que nous n'aurons pas à le dire de la politique de la route en France. Mais c'est tout de suite qu'il faut agir ; demain, il sera trop tard. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur quelques bancs à droite.*)

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

M. Abel Sempé. Mesdames, messieurs, M. le ministre Jeannevey nous a dit hier que la politique économique devait être à la fois une stratégie et une tactique ; qu'elle devait à la fois désigner des objectifs maximums et minimums et agir au jour le jour selon les nécessités du moment.

Les nécessités du moment ne semblent pas inciter le Gouvernement et ses ministres à définir leur position à l'égard du fonds routier. S'agit-il là d'une tactique ? La définition des noyaux essentiels de la loi de programme économique semble vouloir ignorer de si modestes broutilles.

Pourtant, M. le secrétaire d'Etat au budget et M. le ministre des travaux publics et des transports ne devraient pas se laisser abuser. Notre assemblée est sensibilisée à l'extrême par l'esprit et l'orientation des textes bien plus que par le poids des masses budgétaires. Elle ne conteste pas les priorités majeures, mais elle s'oppose par instinct à toute opération qui retire la vie aux fibres, aux ramifications les plus modestes de nos articulations locales. Elle sait que la santé se tient dans ces articulations, d'où son acharnement à défendre le fonds routier, comme d'ailleurs l'automatique rural ou bien les recettes budgétaires qui sont spécialement affectées aux investissements ruraux, ou bien encore le produit de la taxe locale, reflet de l'expansion économique locale.

Nous avons enregistré des déclarations diverses au sujet du fonds routier. Nous avons applaudi avec chaleur les propos tenus par M. le rapporteur Pellenc. Le Gouvernement ne doit pas s'y tromper. L'unanimité de notre assemblée a assisté avec honte au pillage subi par le fonds routier, à la suppression des tranches départementale et rurale. La colère grondera avec la même unanimité dans nos rangs si nos questions sur le fonds routier restent encore sans réponse et si l'ensemble de nos routes reste livré aux cahots de l'incertitude et de l'imprévision.

Où en sommes-nous à cette heure ? M. Bonnefous a posé des questions précises, que je vais essayer de serrer davantage encore. Qui, de M. le secrétaire d'Etat au budget ou de M. le ministre des travaux publics, aura le dernier mot ? M. Buron

veut dégager — il l'a affirmé — en dehors des fonds consacrés à l'entretien sous des formes diverses des crédits suffisants pour moderniser nos routes. Mais ce qui nous inquiète, c'est qu'il veut transférer le fonds routier au titre V du budget qui concerne des dépenses directes en capital. Il ajoute : « Ce n'est pas moi qui ai cité des chiffres c'est M. Valéry Giscard d'Estaing ». En bref, M. Buron se cramponne au terme de fonds d'investissement routier. Il assure que le fonds routier fonctionnera de nouveau, qu'il sera doté de crédits qui paraîtront sans doute insuffisants à tous mais qui permettront d'alimenter les tranches départementale et locale bloquées depuis des années.

M. Giscard d'Estaing, à l'habileté duquel M. Pellenc a rendu hommage, a annoncé à diverses reprises des crédits sans toutefois prononcer le terme de fonds routier. Il faut s'entendre. Le titre VIII du budget, auquel figurait le fonds routier et ses recettes, garantissait l'utilisation des recettes affectées suivant la notion des programmes établis. Nous ne pensons pas commettre d'erreur en affirmant que si le Gouvernement ne réaffecte pas au fonds routier une partie ou la totalité des recettes dont il a été amputé, il consacre la suppression pure et simple du fonds routier.

L'inscription au chapitre V d'un crédit, serait-il égal au montant des recettes, ne modifierait pas notre affirmation puisque les recettes de ce chapitre sont prélevées sur la masse budgétaire et peuvent être annulées ou renouvelées et, je le répète, nient la notion de programmes établis à laquelle toutes nos routes auraient droit au même titre que les autres voies de circulation et de transport et que les sources d'énergie.

Notre assemblée ne peut être laissée plus longtemps dans l'ignorance de l'existence du fonds et du montant des crédits qui seront affectés aux routes.

Nous renouvelons quelques questions que la réforme fiscale et celle des finances locales rendent plus pressantes. Qui ou non le Gouvernement nie-t-il la bonne gestion qui peut être acquise par la notion des dépenses affectées aux ressources affectées ? Que faut-il croire au sujet du minimum garanti en remplacement du produit de la taxe locale ?

Je m'excuse d'aborder rapidement cette question, mais notre assemblée est attachée à la permanence et à la certitude des recettes affectées selon la notion de programmes établis. Elle devient de plus en plus méfiante. Le minimum garanti, reçu actuellement par chaque petite commune et qui est tout de même prélevé sur le produit de la taxe locale, sera-t-il maintenu ? S'il est maintenu, ne sera-t-il pas bloqué ?

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je réponds à M. Sempé que le minimum garanti sera maintenu et ne sera pas bloqué.

M. Abel Sempé. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je continue en vous posant une autre question : la péréquation sera-t-elle également possible ? Les communes qui perçoivent actuellement, par habitant, un montant supérieur à 5.000 ou 6.000 francs — ce qui représente le reflet de l'activité économique qu'elles ont elles-mêmes développée — continueront-elles à percevoir de la part du fonds de péréquation un supplément de recettes ? (*Très bien ! très bien ! à gauche.*) La réponse à ces questions nous intéresse, monsieur le ministre.

Sans insister davantage aujourd'hui, je dis que nous sommes inquiets au sujet de la taxe locale. Du fait de la disparition des affectations de recettes, les collectivités que nous représentons ici ressentent une impression d'isolement et d'abandon qui les réduira à leur seul effort fiscal et leur fait comprendre que nous assistons à une orientation nouvelle de la politique, qui concerne les finances locales, mais aussi l'expansion régionale à laquelle il a été fait allusion tout à l'heure.

Au sujet du fonds routier et pour faciliter les réponses de M. le ministre des travaux publics, nous supposons que la promesse nous sera faite d'une autorisation de programme qui de 16 milliards pour 1959 passerait à 30 milliards pour 1960.

Nous avons eu l'occasion d'indiquer à cette assemblée le montant des ressources affectées aux diverses tranches locales pour 1955, 1956 et 1957. J'aurais plutôt tendance à accuser M. Bonnefous, votre prédécesseur, des différences que nous avons constatées depuis 1957, mais je n'en ferai rien.

Au cours de ces trois années, nous avons perçu 16 milliards pour la tranche vicinale, 5 milliards pour la tranche rurale, 11 milliards pour la tranche urbaine et 17 milliards pour la tranche départementale, ce qui nous donne un total de 49 milliards, soit une moyenne annuelle de 16,5 milliards.

Si le crédit de 30 milliards est inscrit au chapitre des subventions ordinaires d'équipement, chapitre V, c'est-à-dire si le fonds est officiellement enterré, que nous restera-t-il comme garanties

pour les tranches locales ? Absolument rien, en dehors d'une bonne volonté du ministre des finances.

Nous serons sans doute mis en présence de besoins justifiés — M. Bonnefous a fait allusion tout à l'heure aux travaux considérables nécessaires autour des aérodromes — nous serons mis en présence de besoins justifiés par les travaux déjà engagés sur la tranche urbaine concernant les boulevards périphériques, par la reconstruction des ponts sinistrés et sans doute par quelques priorités de prestige comme celles qui sont liées au tunnel du Mont-Blanc, par exemple.

Nous posons donc à nouveau les questions suivantes à M. le ministre des travaux publics : que deviendra à ce moment la tranche vicinale qui avait bénéficié pendant trois ans d'un crédit annuel moyen de 3,5 milliards ? Que deviendront les crédits dont la moyenne annuelle, sur l'ensemble des départements ruraux, était de 35 à 50 millions par département, et qui avaient été affectés en fonction d'un critère qui va, lui aussi, disparaître, fondé notamment sur la densité de la population rurale et le relief des réseaux locaux ? Un département rural de 150.000 ou 200.000 habitants devra-t-il entretenir seul ses 3.000 kilomètres de chemins départementaux, ses 7.000 à 8.000 kilomètres de chemins communaux ?

Nous avons, dans le passé, fait appel avec succès à la solidarité et à la compréhension des départements urbains, mieux nantis en ressources propres. Ces départements ont accéléré leur équipement grâce aux ressources mobilisées sous forme de subventions pour l'eau, l'électrification, l'habitat, les chemins ; mais ils ont soutenu le système qui accordait une péréquation de recettes au profit des départements les plus pauvres. Vous allez supprimer toute possibilité de péréquation pour l'avenir. (Très bien ! très bien ! à gauche.)

L'Etat veut-il arbitrairement supprimer cette solidarité ?

Cette question vaut également pour l'automatique rural. En écoutant notre ami Chochoy présenter son rapport sur les télécommunications, nous étions presque tentés de clamer notre admiration pour le service public français certainement le plus dynamique et le mieux doté. Mille milliards dépensés pour 2 millions d'abonnés, cela fait 500.000 francs par abonné. Combien d'agriculteurs parmi ces abonnés ? Combien de candidats agriculteurs parmi les 150.000 abonnés qui sollicitent une installation ?

Cependant, un projet traîne dans votre magnifique maison, monsieur le ministre des postes, télégraphes et téléphones, c'est celui de l'automatique rural dont l'installation peut durer encore quinze ans, parce qu'il faut encore quinze milliards.

La loi de programme prévoit un milliard par an. Bravo ! sommes-nous tentés de dire, mais ne faut-il pas souligner, là encore, les difficultés des départements pauvres qui n'ont pu, depuis 1951, avancer aux P. T. T. les sommes qui sont remboursées sans intérêt. (Applaudissements à gauche.) Ces départements attendront encore quinze ans parce qu'ils n'ont pu trouver des caisses prêteuses acceptant de faire à l'Etat et aux P. T. T. les avances nécessaires.

Nous demandons à M. le ministre des P. T. T. qu'une procédure de remboursement anticipé permette à ces départements d'accélérer leur programme, mais nous souhaitons qu'il ait également la possibilité d'affecter les suppléments de recettes aux départements les plus pauvres qui n'ont pas pu jusqu'à présent faire un effort en faveur de l'automatique rural. (Très bien ! très bien ! à gauche.)

Voilà, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais présenter. Je ne voudrais pas être long.

L'étude sommaire du projet de loi de programme relatif à l'équipement économique a amené les élus des départements ruraux à constater l'absence de tout crédit destiné à l'équipement, à l'expansion régionaliste, de toute référence même. (Très bien ! à gauche.)

L'application de ce projet va aboutir inévitablement à une aggravation des écarts d'équipement existant déjà entre les zones industrialisées et les zones rurales.

Nous assisterons à de nouvelles concentrations d'activités industrielles des masses urbaines et, par voie de conséquence, des équipements collectifs.

Les inspecteurs des finances — pardon, les ministres des finances — seront naturellement tentés par toutes les centralisations administratives qui découlent d'un tel état de fait, par toutes les réformes fiscales qui centralisent, cristallisent l'aide collective sur le nombre et sacrifient les groupes isolés.

La civilisation rurale est menacée par de telles inspirations qui ne dégagent nullement des éléments essentiels d'une croissance équilibrée de l'économie française.

On nous déclare qu'il s'agit d'une anticipation du quatrième plan, qui est encore au stade des études. Cette anticipation, et surtout l'orientation qui lui est donnée, nous apparaissent inquiétantes parce qu'elles ne se réfèrent pas un seul instant aux véritables urgences qui intéressent notre économie. Ces urgences sont humaines et localisables grâce à l'initiative régionale.

La première urgence, au même niveau que celle de l'énergie, n'est-elle pas humaine ? Or, quelle place fait-on aux 11 millions de jeunes Français de moins de quatorze ans ? Quelles mesures envisage-t-on pour détecter, orienter, instruire, former toutes ces valeurs techniques, scientifiques et professionnelles qui sont les sources de l'énergie essentielle, de l'énergie motrice qui sera toujours pour nous l'énergie humaine ?

Or, plus de 4 millions de ces jeunes sont des fils de ruraux et devraient s'engager dans la voie de leur véritable promotion sociale dans nos provinces, même en partant de l'école communale, des cours complémentaires ou des centres techniques d'apprentissage.

Toute loi de programme qui mettra des impératifs financiers au-dessus de ces impératifs humains est, pour nous, condamnée à l'avance. Elle condamne la France, en tout cas, à une place mineure dans le cadre européen d'aujourd'hui, dans le cadre de l'Eurafrique de demain. Elle méprise le facteur humain qui a pourtant été largement encouragé depuis quelques années. Elle la condamnerait si nos 500.000 jeunes — dont 250.000 supplémentaires pendant dix ans — ne trouvaient pas d'autre emploi — après avoir écrit à Lacq, après avoir écrit à Hassi Messaoud — que celui de manœuvre, de chômeur ou de soldat.

Le projet de loi de programme qui nous est soumis est pour nous une mauvaise préface au 4^e plan d'équipement, parce qu'il semble, nous le répétons, nier la valeur de l'énergie humaine et qu'il veut isoler celle qui ne peut se former que dans la paix de nos villages. Nous avons pourtant fait dans chaque région, depuis longtemps, le bilan de tous les besoins de nos provinces, de toutes les possibilités d'implantation d'industries nouvelles. Il n'est plus donné aucune suite à ce vaste projet qui avait été minutieusement développé dans chaque région. On semble se soucier désormais d'une volonté de centralisation à outrance qui nous oblige en ce qui nous concerne, surtout nous représentants des départements ruraux, à formuler les plus expresses réserves sur la décision que vous allez prendre. (Applaudissements à gauche et sur divers bancs.)

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

M. Abel-Durand. Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, dès les premières lignes de son rapport, M. le rapporteur général de la commission des finances a marqué le caractère quelque peu décevant du texte qui est présentement soumis à l'examen de notre assemblée, sous le nom de projet de loi de programme relatif à l'équipement économique général. Ce projet, on l'a répété à plusieurs reprises à propos des deux textes de même nature qui l'ont précédé dans nos débats, n'est qu'une déclaration d'intention gouvernementale d'une portée toute morale, dépourvue de la forme exécutoire qui est le propre de la loi.

Les dispositions du texte dit loi de programme ne sont pas opposables au gouvernement et ne l'engagent que moralement.

Cette loi de programme n'est pas une loi et n'est pas davantage un programme. Un programme — M. Pellenc l'a justement souligné — est par définition un ensemble. Or, le tableau qui nous est présenté sous le titre de projet de loi de programme n'est composé que de fragments qui répondent peut-être à une idée commune, mais il laisse en dehors de cette présentation des éléments que l'on peut considérer comme essentiels à une politique économique dont, d'ailleurs, on a peine à discerner véritablement l'esquisse dans le projet de loi.

C'est le point auquel se rattacheront les quelques observations que je voudrais présenter à mon tour, en vous assurant, mes chers collègues, qu'après ce préambule, il ne sortira de ma bouche aucune redite.

Je ne parlerai pas moi-même du fonds routier, malgré la tentation que j'en aurai, comme président de l'association nationale des présidents de conseils généraux de France. Au surplus, je ne pourrai qu'apporter mon adhésion totale à la protestation formulée tout à l'heure par M. Sempé.

On a parlé d'avions, on a parlé de matériel roulant sur voie ferrée ou sur route. On a parlé de télécommunications. On a parlé de voies navigables. Il a bien été question de ports, mais les ports sont ouverts indistinctement à tous les navires, quelle que soit la nationalité de ceux-ci. Il n'a pas été jusqu'ici

question, expressément du moins, de navires français et de la construction des navires dans les chantiers français. Or, tout autant que l'avion ou l'automobile, la flotte de commerce, les chantiers de construction navale, font partie de l'équipement économique d'une nation. Ils le sont à la vérité même plus que jamais en raison de l'extension des échanges intercontinentaux. Ils n'ont pas perdu le caractère d'intérêt national au sens le plus complet de l'expression à la fois politique et économique, qui leur a valu la sollicitude privilégiée d'un Colbert ou d'un Cromwell.

Le Conseil de la République avait une commission de la marine marchande et des pêches. Je l'ai présidée pendant quelques années. Ses attributions sont fondues, sont noyées, sont diluées, dans l'immense domaine de la commission des affaires économiques. Il y a même eu deux ministres de la marine marchande. Nous avons l'avantage d'en compter deux parmi nos collègues. C'est un grand avantage pour nous, car ils appuieront l'action que nous nous apprêtons à exercer pour défendre la marine marchande et les marins.

J'ai pris la parole d'abord pour dire ce que je viens de dire, pour rappeler à la tribune du Sénat l'existence d'une marine marchande française, de chantiers navals français, éléments essentiels de l'économie d'un pays qui possède des côtes baignées par quatre mers, c'est-à-dire une situation maritime géographiquement incomparable.

Mais j'ai voulu aussi saisir l'occasion de la discussion de ce projet et de la présence de M. le ministre responsable de la marine marchande pour soulever une question précise, de l'actualité la plus immédiate, la plus aiguë, actualité de ces semaines, peut-être de ces jours.

Si la marine française, si les chantiers navals ne sont pas mentionnés dans ce projet de loi de programme de l'équipement économique, il y a plus et il y a pire. Des rumeurs circulent avec persistance dans les milieux intéressés, rumeurs qui donnent à craindre qu'une opération de démantèlement de l'équipement économique constitué par des chantiers navals existants ne soit en préparation. Sous couleur de planification, un certain nombre de chantiers navals seraient appelés à disparaître. Ils sont même nommément désignés sous le manteau.

Je n'ai pas besoin de vous dire quelle émotion, quelle inquiétude ces bruits provoquent dans le personnel de ces chantiers, chez les cadres et chez les ouvriers, tout autant, plus encore peut-être que dans les conseils d'administration, mais aussi chez les autorités élues responsables des collectivités dont la population serait exposée aux restrictions d'emplois qui seraient l'inévitable conséquence de pareilles mesures d'élimination si ces mesures n'étaient pas compensées, et cela sans aucun intervalle, par des offres d'emplois nouveaux. Je n'ai pas à dissimuler que je suis personnellement de ces élus qui se trouvent directement en face de ces perspectives inquiétantes, angoissantes; M. le ministre ne me démentira pas.

Toutefois, je ne plaide en ce moment la cause d'aucun chantier déterminé, même de ceux dont les travailleurs subissent dès maintenant des réductions d'horaires durement ressenties dans le budget familial. J'évoque un problème général dans sa généralité même. Je suis d'ailleurs au cœur de ce qui est l'objet du projet de loi en discussion puisque, bien que ne figurant pas expressément dans ce projet, les chantiers navals sont incontestablement un élément essentiel de l'équipement économique général.

L'entreprise camouflée de planification que je dénonce exploite astucieusement, peut-être trop habilement, à ses fins la loi d'aide à la construction navale.

Je n'ai pas à justifier en ce moment le principe de l'aide financière de l'Etat à la construction navale et de la loi à laquelle est légitimement attaché le nom de notre collègue M. Gaston Defferre. Elle fait partie de la législation française. Chaque année, elle est confirmée par des inscriptions budgétaires. Elle a son équivalent dans tous les pays maritimes, sous des formes plus ou moins voisines de la nôtre, plus ou moins apparentes. Les Etats-Unis donnent à leurs chantiers navals directement ou indirectement des subventions qui représentent des proportions considérables bien que, d'autre part, une grande partie de la flotte appartenant aux Etats-Unis navigue sous des pavillons de complaisance, ce qui lui procure des avantages financiers qui sont scandaleux, surtout de la part d'un grand pays qui se targue de *fair play*. (Très bien!)

La loi d'aide à la construction navale n'a pas la faveur, nous le savons, des ministres des finances, bien qu'ils soient en même temps ministres de l'économie nationale. Il m'est arrivé ici de prendre à partie M. le secrétaire d'Etat au budget, votre prédécesseur — c'était, je m'en souviens, M. Jean Filippi — à propos des attermolements apportés à l'aide à la construction navale, attermolements tels que la commande passée à Chan-

tiers français était exclue faute de confirmation définitive du contrat et que nous avons perdu ainsi la construction de quatre cargos.

L'aide financière de l'Etat à la construction navale qu'on retrouve dans tous les pays n'est qu'un substitut de la protection douanière, inapplicable dans une matière qui, de par sa nature même, est, sans restriction, du domaine de la compétition internationale. Sans l'aide de l'Etat, les prix des chantiers français ne seraient pas compétitifs et les armateurs français, pour pouvoir soutenir, sur les taux de fret, la concurrence des armements étrangers, devraient, pour construire leurs navires, s'adresser à des chantiers étrangers.

Les prix internationaux de la construction navale sont d'ailleurs à la base du calcul de l'allocation d'Etat à la construction par les chantiers français, car cette allocation ouvre d'ailleurs à l'Etat un champ immense de perception de taxes intérieures dans les chantiers navals et en même temps chez leurs fournisseurs, taxe d'un montant tel qu'il dépasse très certainement le montant de l'allocation.

L'allocation d'Etat, en rendant possible la construction française, allège notre balance des paiements du poids des devises que les armateurs français devraient payer aux chantiers étrangers et lui procure le bénéfice de créances acquises sur l'étranger par les constructeurs français recevant les commandes de l'étranger.

Je pourrais assortir cette affirmation de chiffres que je possède dans mon dossier. Je dois me borner, pour ne pas abuser de votre audience, mes chers collègues, à cette vue schématique et très incomplète de l'économie de l'aide à la construction navale dont le mécanisme est exploité dans la tentative de planification que je dénonce.

Le procédé est simple. Il consiste à réserver le bénéfice de la loi d'aide à la construction navale à certains chantiers. Les autres périeraient d'une mort lente, par asphyxie, à mesure que s'épuiseraient les commandes en cours d'exécution. Le procédé en semble simple à quiconque ne veut voir les réalités qu'avec des œillères, et écarter systématiquement de sa vue les conséquences immédiates ou même relativement prochaines de l'opération.

La conjoncture est apparemment très favorable au calcul dont s'autorisent les auteurs de la planification.

L'industrie de la construction navale traverse dans le monde entier une crise qui est la conséquence d'une autre crise: celle de l'armement, qui est atteint lui-même par la chute du cours des frets, lequel est dû à des causes multiples dont l'énoncé, pour en donner une physionomie exacte, m'entraînerait à de trop longs développements.

J'en arrive à ma conclusion. Elle sera double et portera sur le principe de la planification en préparation et de son exécution.

Je conteste le principe même de la suppression de certains chantiers. Je conteste la valeur logique de la déduction que l'on peut faire en comparant l'excès actuel de la capacité de construction au volume des commandes envisagées en raison des besoins de l'industrie des transports maritimes tels qu'ils existent actuellement. C'est parce que, dit-on, les possibilités de construction des chantiers par rapport aux commandes, sont trop grandes que l'on entend en supprimer certains.

L'expérience — une expérience répétée — révèle que le marché du fret et par voie de conséquence le marché des constructions navales, est sujet à des fluctuations brusques et parfois très accentuées. Je n'en citerai comme preuve, sans remonter à des époques plus éloignées, qu'un document qui figure dans les annales du Conseil de la République. En novembre 1954, j'ai reçu dans mon département une délégation conduite par l'inspecteur du travail, comprenant des représentants de toutes les organisations patronales et ouvrières intéressées à la construction navale. Elle venait me présenter le tableau détaillé, corporation par corporation, et le calendrier précis des licenciements à prévoir dans les chantiers si de nouvelles commandes n'étaient pas enregistrées à très bref délai. Les renseignements et les documents qui me furent alors remis ont constitué le thème d'un discours que j'ai prononcé à cette tribune le 24 décembre 1954. Ce discours, je l'ai relu, voici quelques jours. Je pourrais le répéter aujourd'hui exactement dans les mêmes termes.

Or, quelques mois plus tard, on constata un renversement de la situation. La hausse des frets amena un afflux de commandes. Ce fut une course des armateurs vers les chantiers. Ils s'inscrivaient longtemps à l'avance pour prendre sans aucun délai la place laissée vide dans les cales par les navires qui venaient d'être lancés.

L'an dernier, nous avons connu, il est vrai, un nouveau et brusque renversement de la situation. Les commandes nouvelles cessèrent et il y eut même résiliation de commandes effectives.

Une reprise est-elle donc définitivement exclue ? Certains le prétendent, mais beaucoup le contestent. Des experts étrangers que je pourrais citer formulent des pronostics de reprise précis dont j'ai lu l'exposé. Les armateurs français ont les mêmes sentiments, je le tiens de leur propre bouche et il s'agit d'armateurs français figurant parmi les plus avertis.

Une raison au moins de cet optimisme est certaine. Il existe une génération de bâtiments encore armés mais qui, à raison de leur âge, sont à la veille d'être réformés et il faudra nécessairement prévoir une vague de remplacement. Considérant l'effort des pays étrangers, comme l'Allemagne et le Japon notamment, qui sont entrés récemment dans la compétition internationale, admettra-t-on que la France abandonne, alors que dans un passé plus éloigné elle a pu supporter leur concurrence ? Est-il permis à un pays dont le Gouvernement, à juste titre, fait valoir les chances et les promesses dont nous disposons dans l'ordre économique, de consentir délibérément à une démolition de son potentiel dans un secteur où il ne pourrait être reconstitué qu'à une lointaine échéance ? On peut, plus ou moins rapidement, relever des cales abandonnées. On ne peut pas, avant plusieurs années, reconstituer un personnel éprouvé, le personnel des cadres, le personnel des ouvriers dont la dispersion serait plus grave encore que l'abandon de l'outillage.

Telles sont les observations que j'avais à faire sur le principe de la suppression.

J'ai dit que je critiquerais la méthode, je ne dis pas la manœuvre qui a été perpétrée pour monter une opération qui, je l'espère bien, n'aboutira pas. Je n'incrimine nullement M. le ministre des travaux publics, responsable de la marine marchande et des constructions navales. Bien au contraire, en appelant à la tribune parlementaire son attention sur un problème économique aussi important, j'ai l'ambition de lui apporter un soutien pour une action à laquelle je sais qu'il est attaché : celle de la défense des constructions navales et de la marine française.

Quelle est donc la procédure qui a été suivie pour mener cette affaire au point où elle est aujourd'hui ? C'est, je crois bien, celle dont on peut lire l'exposé dans une revue qui porte la date du 15 juillet, que vous pouvez trouver sur la table de notre bibliothèque. Il y est question de « l'emprise croissante de l'administration ».

« Et par là il faut entendre non seulement l'administration traditionnelle, celle qu'autrefois toute l'Europe nous enviait, mais l'innombrable cadre latéral que constitue la foule des techniciens que caractérise une égale irresponsabilité. Or, l'administration a volontiers le défaut, qui procède peut-être d'une juste conscience de ses mérites, de considérer que ses administrés n'ont d'autres droits, en raison de leur incompétence, que l'acceptation muette des décisions d'en haut ; il faut certainement attribuer pour une part à cette expansion administrative qui, à l'inverse d'autres expansions, ne prête pas à discussion, le peu d'aptitude qu'a manifesté le nouveau régime pour établir avec l'opinion les contacts nécessaires ».

Nous nous plaignons, monsieur le ministre, de ce qu'il n'y ait pas eu de contact avec les véritables responsables.

Les véritables responsables dans un département, ce n'est pas seulement le préfet, ce sont les élus, ce sont ceux que l'opinion considère comme tels et à qui elle demande des comptes.

Le passage que j'ai lu, je l'ai extrait d'une revue dont la couleur saumon vous indique le nom, de même que son style, moucheté comme un fleuret, révèle la personnalité de l'auteur de l'article. (Sourires.)

Celui-ci contient une expression que j'ai retenue et qui m'a frappé : c'est celle « d'abaissement du régime parlementaire ».

Abaissement du régime parlementaire ? Ce matin même, M. le Premier ministre, répondant à une question orale d'un de nos collègues, a affirmé avec force sa volonté de maintenir le régime parlementaire et d'entretenir avec le Parlement les relations qui sont nécessaires dans une démocratie. C'est cette parole de M. le Premier ministre qui m'a décidé à une intervention que j'hésitais encore à faire malgré l'insistance des représentants syndicaux de trois organisations ouvrières : C. G. T., C. F. T. C. et Force ouvrière, qui s'adressaient à moi au cours d'une récente séance d'un comité d'expansion économique.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais vous dire. Je ne vous demande aucune réponse car je sais que je rejoins vos propres pensées.

Je m'excuse d'avoir retenu trop longtemps l'attention de mes collègues. Ils l'ont accordée avec beaucoup de sympathie. Voici quelques semaines, à la cause des travailleurs des champs. Il s'agit aujourd'hui de celle des travailleurs de la mer et de ceux à leur intention en construisant les navires qui sillonnent les mers. (Applaudissements.)

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

M. Laurent Schiaffino. Mesdames, messieurs, si j'interviens à cette tribune, à l'occasion de ce débat, c'est moins sur le fond des textes qui sont proposés à nos délibérations qu'à propos des chiffres que notre éminent collègue, M. le rapporteur général Marcel Pellenc, a évoqués lors de l'exposé d'une portée plus générale qu'il a fait après lecture de son rapport.

Au sujet des dépenses dites militaires relatives à l'Algérie, notre collègue a dit qu'il nous fallait d'abord accomplir en faveur de l'Algérie l'effort promis par le discours de Constantine, cela en dehors des quelque 700 milliards annuels que nous couvrent les opérations militaires.

Vous savez, mes chers collègues, que nous avons protesté chaque fois que des chiffres aussi importants ont été avancés à propos des dépenses militaires de l'Algérie. Je me souviens qu'il y a deux ans à peine celles-ci avaient, après examen, été ramenées à moins de 200 milliards. Or, voici ce qu'écrivait récemment notre ancien collègue M. Valentin, actuel président de la commission de la défense nationale de l'Assemblée nationale, dans une récente étude établie à l'aide d'éléments puisés dans des documents publiés sous la signature, d'une part, du ministre des finances et du secrétaire d'Etat aux finances, en mars dernier, d'autre part, du ministre de la défense nationale, M. Guillaumat, en décembre dernier :

« Pour la seule armée de terre, quatre chiffres suffisent à mettre en lumière cette évidence. Son budget total est de 626 milliards, sur lesquels la charge brute pour l'Algérie, c'est-à-dire le supplément de dépenses de soldes et de matériels par rapport à ce qui serait, en tout état de cause, dépensé en Europe, a pu être chiffrée à 190 milliards » et encore ces 190 milliards doivent-ils être redressés eux-mêmes d'un certain nombre d'éléments qui les amèneraient à un chiffre inférieur.

Puisque nous avons la bonne fortune d'avoir ici M. le secrétaire d'Etat aux finances, je voudrais lui demander de vouloir bien lever cette ambiguïté, de façon que la nation ne reste pas sur l'impression que les opérations militaires consécutives aux troubles d'Algérie nous coûtent 700 milliards, alors qu'en réalité le supplément de charges correspondant ne représente que moins de 190 milliards. (Applaudissements à droite et sur quelques bancs au centre.)

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

M. André Dulin. Après M. le président Abel-Durand, je voudrais appeler spécialement l'attention du Gouvernement sur la suppression éventuelle de certains chantiers navals, et particulièrement sur celle de chantiers moyens comme ceux de La Pallice.

Ces chantiers ont été entièrement détruits par la guerre, puis reconstruits et ils occupent actuellement 1.000 ouvriers. Leur suppression provoquerait un marasme très grave, dans une ville en pleine évolution comme la Rochelle, où la population est passée en dix ans de 50.000 à 60.000 habitants.

Nous trouvons donc un contraste entre les déclarations faites par le ministre des finances ou son secrétaire d'Etat, pour lesquels tout va bien, et la réalité : la fermeture de nombreuses usines.

Il n'y a pas que les chantiers navals. Les ports aussi sont oubliés et, monsieur le ministre, je voudrais vous dire, comme représentant du département de la Charente-Maritime et comme président du conseil général, combien nous regrettons que le port de la Pallice, qui est le seul port en eaux profondes de l'Atlantique, ait été omis dans le troisième plan de modernisation et d'équipement. Ce port, qui a été utilisé au cours des deux guerres parce que tous les bateaux pouvaient y accoster, ne reçoit pas de la part des pouvoirs publics les crédits indispensables à son équipement.

Le conseil général de la Charente-Maritime, la chambre de commerce et la ville de la Rochelle ont élaboré un plan de financement pour faire de la Pallice un grand port. Le financement est assuré et j'aurais voulu demander à M. le ministre des travaux publics et des transports — je regrette son absence — s'il pensait, puisque ce port a été oublié dans le

troisième plan, de faire inscrire au quatrième plan les travaux d'agrandissement du port de la Pallice dont la part de financement est assurée par les organismes départementaux.

C'est sur ces seuls points que je voulais attirer l'attention du Gouvernement et particulièrement de M. le ministre des travaux publics, en soulignant que notre vote sera subordonné aux réponses qu'il nous fera. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

M. le président. La parole est à M. Pisani, dernier orateur inscrit.

M. Edgard Pisani. L'on ne s'étonnera pas de m'entendre souligner un fait: ce débat consacré à l'équipement général du pays ne nous a valu l'honneur de la présence ni du Premier ministre ni du ministre de l'économie nationale et des finances.

Mais, à la vérité, on ne nous présente pas une politique d'équipement général, mais une série d'analyses et de solutions sans lien les unes avec les autres et on nous demande, en considération de ces membres épars, de concevoir ou d'adopter une conception générale de l'économie nationale. Mais nul n'a pris le soin de nous l'exposer.

Comment voulez-vous dans ces conditions que les parlementaires que nous sommes, messieurs les ministres, puissent un seul instant devenir vos complices et vos interlocuteurs positifs...

Comment voulez-vous que les élus, saisis successivement de problèmes séparés, n'aient pas tendance à exprimer sur chacun de ces problèmes le maximum de revendications ?

Comment voulez-vous qu'ils aient conscience de la masse que représenteraient leurs exigences accumulées alors qu'à aucun instant le Gouvernement n'a pris le soin de faire l'analyse et la somme des besoins et aussi des possibilités de ce pays, placé devant son avenir.

Sans doute, la position réciproque du Gouvernement et du Parlement eût-elle été améliorée, sans doute aussi une bonne coopération entre le Gouvernement et le Parlement eût-elle été possible si, avant de déposer et de mettre en discussion les quatre projets de loi-programme que l'on nous soumet, on nous avait fait un exposé général sur la situation de ce pays, sur ses possibilités et ses besoins, et sur les critères au gré desquels les investissements allaient être choisis.

En définitive, on nous demande de nous prononcer dans une totale obscurité. Chacun d'entre vous (*l'orateur désigne les membres du Gouvernement*) représente la plus haute compétence technique dans un domaine déterminé. Dans ce débat sur l'équipement général du pays, je vous récusé tous parce qu'aucun d'entre vous n'est capable de donner globalement une vue d'ensemble, une somme des problèmes que représente l'économie de ce pays et son avenir.

Ainsi, on nous aura fait engager des milliers de milliards sans jamais nous donner une vue vraie, parce que complète, du problème dans son ensemble. *(Applaudissements à gauche.)*

Qu'aurait dû être une loi de programme ? Je ne vais pas vous donner une leçon, car je pense que vous en êtes conscients aussi cruellement que moi-même. Une loi de programme aurait dû être d'abord un exposé de la situation économique et financière de ce pays. Or, nous voyons successivement le ministre de l'agriculture venir nous dire ce que représente à son gré l'économie agricole, le ministre de la santé publique nous dire ce que représente à son gré les besoins de la santé publique, mais nous ne voyons pas, à un moment quelconque, quelles sont les possibilités et les charges de ce pays.

A-t-on, dans un seul document officiel consacré par l'autorité gouvernementale, déterminé quelles étaient les charges auxquelles nous nous sommes engagés il y a dix ans en appelant à la vie des milliers et des milliers d'enfants ? A-t-on mesuré, a-t-on publié dans un document officiel valable qui nous ait été distribué, et non pas seulement dans les articles d'éminents économistes, ce que représente ces deux millions d'enfants qui, entre 1965 et 1975, vont faire afflux sur le marché de la main-d'œuvre ? *(Très bien ! très bien !)*

A-t-on mesuré, en parlant de là, quel était, dans les différents secteurs, ce à quoi nous nous engageons ?

Je me suis efforcé de faire cette analyse. A grands traits, en pondérant le prix de la création de postes de travail par les investissements propres aux différentes industries, on peut chiffrer à près de 2.000.000 de francs le prix de revient de la création d'un poste de travail dans un pays qui atteint le niveau industriel de la France, d'autant que l'agriculture, loin d'absorber des travailleurs, va exiger des créations complémentaires. La pondération joue ainsi dans le sens d'un relèvement du prix général des créations de postes.

Deux millions multipliés par deux millions, cela fait 4.000 milliards.

En matière de logement si l'on prend la situation de notre pays en matière immobilière, on constate que lorsque ces jeunes arriveront en âge de mariage, aucun des logements dont ils auront besoin n'existera et il faudra sans doute pour cette vague de deux millions créer intégralement un patrimoine immobilier nouveau. Or, si l'on ajoute au logement toutes les servitudes qui l'entourent, le logement revient à une somme de quatre millions environ. Divisé par deux — puisque l'on se marie à deux — la charge est encore de deux millions — ce qui nous donne encore un total de 4.000 milliards.

Les investissements « anormaux » qu'il nous faudra faire entre les années 1965 et 1975, du fait du seul relèvement de la courbe démographique, doivent représenter une somme de l'ordre de 8.000 à 10.000 milliards.

Voilà une opération comptable dont il semble que jamais elle n'ait été faite, sinon par des ouvrages très savants dont on ne nous a jamais communiqué l'essentiel et que jamais le Gouvernement n'a éprouvé le besoin de consacrer de son autorité.

Mais il y a plus. Sait-on dans quelle branche, sait-on dans quelle région, sait-on au gré de quel critère ces investissements pourront être faits ? De tout cela, la loi portant équipement économique général du pays et les autres lois de programme ne disent pas un mot.

J'aurais souhaité que l'exposé des motifs de la loi programme sur l'équipement général comporte la détermination des moyens que nous étions capables de rassembler pour faire face à ces exigences. Car peut-être, sans doute même, nous avons une option à faire entre l'amélioration du niveau de vie et l'investissement pour la création de l'avenir de nos enfants. Nous ne pouvons pas en même temps distribuer de l'argent sous forme de revenus et de salaires et réaliser les investissements aussi largement que nous voudrions. Il y a là une option à faire entre l'investissement et la distribution de revenus.

Nous aurions aimé qu'un critère, des éléments de jugement, nous soient donnés, car, en définitive, nous ne savons pas à quoi nous nous exposons en allant dans tel ou tel sens, et nous avons tendance, ayant été saisis de problèmes séparés, à exiger pour chacun d'entre eux la solution la plus profitable.

Si tous ces éléments d'information et de choix nous avaient été fournis, nous aurions pu, en accord avec le Gouvernement, éviter des critères d'investissements, d'organisation économique du pays pour l'avenir; nous aurions pu juger. Mais à la vérité, nous ne sommes pas en mesure de le faire. Messieurs les ministres, vos collaborateurs — qui nous regardent souvent avec l'œil vide et supérieur de technocrates — et vous pensez peut-être que les parlementaires ne vous comprennent pas toujours très bien; mais avouez que ceux qui détiennent les secrets refusent de les communiquer.

Mesdames, messieurs, en matière de droit civil, de procédure pénale, la défense a le même dossier que le parquet; en la circonstance, les uns ont un dossier, les autres n'en ont pas, car votre exposé des motifs et votre loi de programme ne constituent nullement un dossier, mais simplement la dernière des notes de plaidoirie, celle grâce à laquelle on fait sa conclusion.

Je voudrais enfin dire à quel point je suis stupéfait que, dans les documents qui nous sont soumis, la notion d'aménagement du territoire n'apparaisse à aucun titre. Et je le dis d'autant mieux que je me suis battu devant cette Assemblée — et j'ai été battu par elle — en demandant que l'aménagement du territoire soit retiré de la compétence d'un ministère particulier pour qu'il relève du commissariat général au plan, seul capable de faire des synthèses.

Je voudrais vous mettre en garde contre la notion qui semble assimiler l'aménagement du territoire à l'investissement décentralisé. Il ne suffit point d'investir aux quatre coins de la France pour que l'aménagement du territoire, en tant que notion de synthèse, ait fait quelques progrès.

Je prendrai un exemple et, me tournant vers mon collègue M. Pinchard qui, hier, vous disait l'importance que pourrait prendre le « sillón » Marseille—Rotterdam, lui indiquer qu'en elle-même cette voie de communication n'est pas suffisante si on n'en profite pas pour créer tout au long de son parcours des éléments nouveaux d'activité. En effet, si l'on crée un élément de passage commode et rapide entre les deux pôles que sont Marseille et Rotterdam, au lieu d'avoir favorisé l'aménagement du territoire national, l'on risquerait, au contraire, d'avoir créé un « évitement »: et une richesse au lieu d'animer tout un ensemble de régions se contentera de transiter à toute allure par cette voie de communication. La mise en état de la voie d'eau Marseille—Rotterdam ne suffit point; elle est occasion d'aménagement, elle n'est pas aménagement.

Mais il y a plus : l'aménagement du territoire exige des choix et nous aurions aimé connaître les critères de priorité adoptés par le Gouvernement, les connaissant, nous aurions pu imaginer le visage de la France qui se prépare.

Je crains que l'ordre des facteurs ne se trouve renversé. L'on nous demande de prendre des décisions techniques et sans doute sommes-nous mauvais juges en la matière. Bien des collègues montés à la tribune pour défendre tel ou tel problème particulier prouvent bien que le débat a été mal placé. Il fallait, à l'inverse de ce que l'on a fait, nous faire un tableau de la situation générale du pays, nous demander la détermination de quelques critères, nous demander au gré de quelle vision globale le visage de la France de demain serait sculpté. Le Gouvernement, alors, depuis ces critères et dans le cadre des masses de crédits dégagés, aurait fait les choix techniques.

Nous sommes des hommes politiques et non des techniciens. Vous essayez de faire de nous des interlocuteurs dans des débats sans portée, sans intérêt politique, sans intérêt historique. Si nos débats sont parfois décevants, ils le sont par la faute du Gouvernement qui ne nous a pas invités à délibérer sur l'essentiel : le visage de la France de demain. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Je n'ai plus d'orateur inscrit dans la discussion générale.

Personne ne demande la parole ?...

La discussion générale est close.

— 6 —

ELECTION DE MEMBRES D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection d'un membre de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages :

Nombre des votants : 182.

Bulletins blancs ou nuls : 9.

Suffrages exprimés : 173.

Majorité absolue des suffrages exprimés : 87.

A obtenu :

M. Jean de Bagnoux 173 voix.

M. Jean de Bagnoux ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame membre de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages. (*Applaudissements.*)

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection d'un membre du comité supérieur de l'enseignement maritime :

Nombre des votants : 182.

Bulletins blancs ou nuls : 6.

Suffrages exprimés : 176.

Majorité absolue des suffrages exprimés : 89.

Ont obtenu :

M. Vincent Delpuech 175 voix.
Divers 1 —

M. Vincent Delpuech ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame membre du comité supérieur de l'enseignement maritime. (*Applaudissements.*)

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection d'un membre du conseil supérieur des infirmières et infirmiers :

Nombre des votants : 182.

Bulletins blancs ou nuls : 3.

Suffrages exprimés : 179.

Majorité absolue des suffrages exprimés : 90.

A obtenu :

M. Jean-Louis Fournier 179 voix.

M. Jean-Louis Fournier ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame membre du conseil supérieur des infirmières et infirmiers. (*Applaudissements.*)

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection d'un membre de la commission nationale des maisons familiales de vacances :

Nombre des votants : 180.

Bulletins blancs ou nuls : 4.

Suffrages exprimés : 176.

Majorité absolue des suffrages exprimés : 89.

A obtenu :

M. Marcel Lambert 176 voix.

M. Marcel Lambert ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame membre de la commission nationale des maisons familiales de vacances. (*Applaudissements.*)

— 7 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Suite de la discussion d'un projet de loi de programme.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de programme relatif à l'équipement économique général.

Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Est approuvé un programme d'équipement économique général d'un montant total de 1.327.785 millions de francs.

« Ce programme s'applique :

« 1^o A l'énergie électrique, à concurrence de 883 milliards 400 millions de francs, pour les opérations d'Electricité de France, de la Compagnie nationale du Rhône, de Charbonnages de France (centrales thermiques minières) et du commissariat à l'énergie atomique (années 1960, 1961 et 1962) ;

« 2^o Aux transports et communications, à concurrence de 264.385 millions de francs, soit :

« Société nationale des chemins de fer français (électrification et matériel roulant neuf) (années 1960, 1961 et 1962), 203.700 millions de francs ;

« Travaux publics (ports de commerce et de pêche, voies de navigation intérieure) (années 1960, 1961 et 1962), 54 milliards de francs ;

« Aviation civile et commerciale (navigation aérienne et météorologie) (années 1960 et 1961), 6.685 millions de francs ;

« 3^o Aux télécommunications (années 1960, 1961 et 1962), à concurrence de 186 milliards de francs. »

Il y a lieu de réserver le premier alinéa de l'article unique, où figure le montant total du programme d'équipement, jusqu'après l'examen des montants de programme s'appliquant aux différents secteurs économiques faisant l'objet des alinéas 1^o, 2^o et 3^o.

Nous allons donc examiner d'abord l'alinéa 1^o, c'est-à-dire le programme concernant l'énergie électrique.

M. Jean-Marcel Jeanneney, ministre de l'industrie et du commerce. Je demande la parole.

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

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais répondre rapidement aux observations qui ont été présentées à cette tribune sur la partie du projet de loi de programme relatif à l'équipement économique général concernant l'énergie électrique.

Il a été indiqué que les dépenses d'électrification faites par des entreprises non nationalisées, du fait de la suppression du fonds d'amortissement des charges d'électrification rurale, rencontraient des difficultés particulières, les régions et les S. I. C. A. E. ne pouvant emprunter, pour supporter leur part des dépenses d'électrification, qu'à des taux d'intérêt relativement élevés. Ce problème, dont plusieurs parlementaires nous avaient signalé l'importance, n'a pas échappé au Gouvernement et j'indique au Sénat qu'actuellement est à l'étude la question de savoir de quelle manière il sera possible d'abaisser le taux auquel ces entreprises non nationalisées peuvent se procurer les capitaux dont elles ont besoin.

Si non à cette tribune, du moins devant la commission, il a été observé que nombre de producteurs autonomes d'électricité se plaignaient des conditions dans lesquelles l'Electricité de France leur achetait l'électricité. En effet, quelques dif-

fiicultés sont apparues. Je crois pouvoir dire que chaque fois que l'électricité produite par les producteurs autonomes est une électricité de bonne qualité, c'est-à-dire produite de façon régulière et à des heures où elle est utile, l'achat par l'Électricité de France s'effectue sans difficulté. Les difficultés n'apparaissent que lorsque les producteurs offrent une électricité de mauvaise qualité que l'Électricité de France se refuse à leur acheter ou leur achète dans de mauvaises conditions. Ces producteurs peuvent s'adresser à l'administration qui a un rôle d'arbitre en cette matière et qui ne manquera pas d'examiner chaque cas particulier qui lui sera soumis.

Une autre question qui a été posée devant la commission est relative à l'implantation des centrales thermiques. En effet, dans le projet de loi de programme qui vous est soumis, les ouvrages relatifs à l'équipement hydraulique sont, pour la plupart, indiqués. Au contraire, l'implantation des centrales thermiques ne l'est pas. Cela d'abord pour une raison technique, à savoir que les centrales thermiques ont un coût d'établissement à peu près identique quel que soit le lieu d'implantation. S'agissant d'une loi de finances, pour soumettre au Parlement la rentabilité même des opérations, il était essentiel d'indiquer, en ce qui concerne les opérations hydrauliques, où elles se situaient, quels sites elles exploitaient. Au contraire, en matière thermique, le choix du site est sans grande influence sur le coût.

D'autre part, les installations thermiques pouvant être établies beaucoup plus rapidement, les lieux d'implantation peuvent être choisis selon le développement des besoins dans telle ou telle région. En fait, l'implantation des centrales thermiques sera faite en fonction des besoins des diverses régions et pour satisfaire aux exigences de l'expansion économique régionale.

J'en viens maintenant à une question à certains égards plus importante ou en tout cas plus difficile : celle de la tarification de l'électricité. Plusieurs des orateurs qui sont venus à cette tribune ont posé le problème. Il a été dit que l'électricité était vendue à un prix uniforme dans tout le territoire et cette pratique supposée a été critiquée. En réalité, l'électricité n'est pas vendue à un prix uniforme. Le tarif vert qui, récemment, a fixé les prix de vente de l'électricité haute tension dans les diverses régions de France a différencié sensiblement ces prix. Dans certaines régions productrices, notamment les Alpes, les prix de l'électricité haute tension sont de plus de 10 p. 100 inférieurs à ceux de la région parisienne, alors que dans d'autres régions, en Bretagne par exemple, ils sont de 4 à 5 p. 100 supérieurs.

M. Pierre Monteil. Il faudrait y porter remède, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'industrie et du commerce. L'écart est donc sensible. A vrai dire, en cette matière, les pouvoirs publics se trouvent en présence de deux revendications contradictoires : d'une part — et M. Ludovic Tron l'a indiqué à cette tribune — les régions grosses productrices d'électricité hydraulique estiment qu'elles doivent bénéficier de tarifs préférentiels particulièrement bas en raison de la richesse de la nature, d'autre part les régions mal pourvues par la nature réclament elles aussi des tarifs particulièrement avantageux, à raison de leur pauvreté.

M. André Méric. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Méric avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Méric. Monsieur le ministre, deux éléments contribuent au développement économique d'une région, l'énergie et les transports ; or lorsqu'une région est riche en électricité ou en gaz de pétrole, les pouvoirs publics envoient cette électricité ou ce gaz de pétrole dans d'autres régions. Puisqu'on leur prend l'énergie qu'elles possèdent, ces régions déshéritées demandent la décentralisation industrielle afin de donner à leurs populations des moyens de vie décentes. Mais cette décentralisation industrielle ne les favorise pas, car, lorsqu'elles achètent les matières premières indispensables à leur développement industriel, on majore la valeur de ces matières du coût du transport calculé au kilomètre parcouru si bien que les régions riches en énergie sont toujours défavorisées par rapport aux centres industriels. C'est pourquoi nous demandons des prix différentiels. *(Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.)*

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Monsieur le sénateur, on ne prend pas à ces régions l'énergie qu'elles possèdent, on met en valeur une énergie virtuelle qui était inutilisable ou à peu près dans l'état où elle se trouvait.

M. Antoine Courrière. C'est de la théorie !

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Ce sont des capitaux venus de tout le pays qui ont transformé ou qui transforment un cours d'eau jusque là inutile, et donc sans valeur, en une source d'énergie.

M. Antoine Courrière. Et pour le charbon ?

M. André Méric. Voulez-vous me permettre de vous interrompre une nouvelle fois, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Méric avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Méric. Nous pourrions allonger cette discussion et parler du prix du gaz naturel, par exemple, qui, dans notre région, va bientôt être aussi élevé qu'ailleurs alors que nous sommes aux sources mêmes de ce gaz.

En fonction du manque d'énergie de certaines régions et à seule fin de mettre toutes les régions sur le même pied d'égalité devant le développement économique et industriel, le Gouvernement devrait envisager de créer en France une caisse de péréquation des prix de transport. *(Applaudissements.)*

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je ne vous comprends pas, monsieur le sénateur. De quelles ressources disposerait cette caisse de péréquation des prix de transport ? Elle les percevrait là où l'électricité est relativement bon marché, c'est-à-dire dans les régions productrices, au profit des régions éloignées et consommatrices.

M. André Méric. C'est tout le contraire !

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Qui dit péréquation dit uniformité, qui dit uniformité dit renchérissement de l'énergie là où elle est relativement bon marché, c'est-à-dire dans les régions productrices.

M. André Méric. Ou vous instaurerez des prix différentiels de l'énergie favorables à certaines régions, ou vous serez amenés, pour ne pas que certaines régions deviennent des déserts, à créer une caisse de péréquation des transports. Il n'y a pas d'autre solution !

M. le ministre de l'industrie et du commerce. La seule règle qui puisse être objectivement appliquée à toutes les régions est la règle de la vente des services publics à leur coût, qu'il s'agisse d'énergie ou qu'il s'agisse de transports.

La tarification électrique — puisque c'est d'elle qu'il s'agit — telle qu'elle vient d'être établie a pour unique objet de moduler le prix de vente de l'électricité sur son coût, qu'il s'agisse du lieu d'utilisation, de la qualité de l'énergie, du moment de l'utilisation, en heures creuses, heures pleines ou heures de pointe. Je ne crois pas que l'on puisse se départir de cette règle sans tomber dans l'arbitraire et, par là-même, sans conduire à des gaspillages nocifs à l'intérêt général du pays.

Il en est de même en ce qui concerne la proposition qui a été faite également à cette tribune de différencier le prix de l'électricité, non plus en fonction du coût de cette énergie là où elle est utilisée, mais en fonction de l'usage qui en est fait. Là encore, je crois que ce serait s'engager dans une voie extrêmement dangereuse. Si l'on désire favoriser certains types de production, c'est par la voie fiscale ou par la voie des subventions budgétaires apparaissant au grand jour et votées par le Parlement qu'il convient de le faire et non pas par le détour d'une tarification électrique.

J'en viens maintenant à deux questions particulières qui ont été soulevées ici : la question du barrage de Pierre-Bénite et celle du barrage de la Rance.

La productivité en électricité du barrage de Pierre-Bénite est un peu inférieure à la productivité d'autres barrages et notamment de certains des ouvrages qui restent à faire pour l'aménagement du Rhône. Mais Pierre-Bénite présente d'incontestables avantages pour la navigation fluviale, puisque la construction de cet ouvrage permettra de relier le port Edouard-Herriot à la navigation sur la Saône par un même plan d'eau. Cette réalisation apparaît donc comme d'un grand intérêt pour la navigation sur la Saône et sur le Rhône et pour la ville de Lyon.

J'ajoute que, du strict point de vue de la production électrique, la proximité de Lyon permettra à la future centrale d'alimenter directement et sans perte aucune une grande cité.

Le problème qui se posait alors au Gouvernement était de savoir si l'intérêt que présentait l'ouvrage pour des raisons d'intérêt régional était tel qu'il justifiait cette construction.

Pour en juger, le plus simple était — et c'est ce qui a été fait — de partager le financement de Pierre-Bénite, la plus grande part étant supportée par le ministère de l'industrie en tant que responsable de la production d'énergie, une autre part, près de quatre milliards environ, devant être supportée par le ministère des travaux publics et une autre encore par les collectivités locales. L'accord du ministère des travaux publics ayant été obtenu, l'inscription de Pierre-Bénite au programme de 1962 sera acquise à condition que les collectivités locales veuillent bien prendre leur part d'une œuvre qui présente pour elles des avantages certains.

J'en viens maintenant à la question délicate de la Rance. Comme je l'ai indiqué devant l'Assemblée nationale, il est certain que les interventions techniques qui ont été mises au point pour rendre possible la réalisation de l'usine marémotrice de la Rance ont le plus grand honneur à nos ingénieurs et à nos industriels. A coup sûr cette réalisation constituerait un atout pour le prestige français. Vous comprendrez toutefois que ce seul argument ne puisse suffire.

Lorsque la construction de cet ouvrage avait fait l'objet d'une décision de principe, le devis des travaux s'élevait à trente-deux milliards de francs. Des appels d'offre ont été faits, une étude plus serrée des devis a été opérée et, comme il arrive parfois, des plus-values importantes sont apparues, au point que le coût de l'ouvrage a presque doublé puisqu'aussi bien il est évalué à soixante milliards de francs, bien que l'ouvrage lui-même ait été réduit, le devis de trente-deux milliards ayant été établi pour quarante groupes et le devis de soixante milliards concernant seulement trente-deux groupes.

Il y a là un fait nouveau d'importance et qui imposait de reconsidérer la question, cela d'autant plus qu'au moment même où l'estimation financière de l'ouvrage était aussi profondément modifiée les conditions générales du marché énergétique français et européen étaient elles-mêmes bouleversées par les découvertes sahariennes, que l'on pressentait déjà en 1957 mais dont on ne mesurait pas encore l'ampleur.

Lorsqu'on compare le coût de réalisation du projet de la Rance, tel qu'il est établi actuellement, avec les possibilités que l'on aurait de construire ailleurs en France des centrales hydrauliques dans des sites plus favorables, on s'aperçoit que le surpris afférent à l'ouvrage de la Rance est de l'ordre de dix milliards de francs et encore à condition qu'il n'y ait pas de mauvaises surprises dans la construction et l'exploitation d'un ouvrage qui met en œuvre des techniques entièrement nouvelles et qui doit, au long des ans, subir la corrosion de l'eau de mer et les assauts des tempêtes et des marées. Dans des ports les digues les plus solides sont parfois battues en brèche, contrairement à l'attente des ingénieurs.

Devant ce bilan, la seule conclusion raisonnable est de renoncer à faire, dans ces conditions, l'ouvrage de la Rance. Mais ressentant profondément l'immense déception qui en résultera pour tous nos techniciens, la grande déception qui en résultera également pour les habitants de Saint-Malo, de Dinard, de Dinan, j'ai pensé qu'il fallait rechercher tous les moyens qui permettraient de faire cet ouvrage dans des conditions moins coûteuses.

La construction du barrage de la Rance aurait cet avantage accessoire de permettre l'établissement d'une route et donc d'une communication facile entre les deux rives. Il y a là un avantage. Si l'on ne construit pas le barrage de la Rance, peut-être faudra-t-il construire un pont qui coûterait cher. Il y a là une évaluation à faire d'un avantage accessoire comme on l'a fait pour Pierre-Bénite. Mais le résultat comptable n'en sera probablement pas aussi satisfaisant.

Cette évaluation je l'ai demandée. D'autre part, les services d'études vont essayer dans quelques jours un des groupes-bulbes placés dans un bassin de radoub de Saint-Malo. Des techniciens m'ont dit que le rendement de ce groupe-bulbe serait peut-être sensiblement supérieur à ce que l'on en attend raisonnablement.

S'il en devait être ainsi, les conditions mêmes de l'opération se trouveraient alors transformées. Si le surpris était de deux à trois milliards, alors, pour le prestige et pour des raisons régionales, alors on pourrait envisager à la fin de l'année, quand nous connaissons le résultat de ces études, de reprendre le problème.

Une dernière observation technique qui m'a été faite ici est relative à l'infatigabilité qui a été donnée à partir de 1962 par cette loi de programme en ce qui concerne l'équipement hydro-électrique. En effet, si en 1960 et 1961 en valeur absolue, la puissance hydraulique installée est à peu près égale à ce qu'elle a été en moyenne au cours des trois dernières années — elle sera un peu moindre en pourcentage — au contraire l'évaluation portée dans le programme garanti pour

1962 est sensiblement moindre. Pourquoi cela ? Tout simplement en raison d'une incertitude. Comme l'a très bien marqué M. le rapporteur Alric à cette tribune, il convient de conserver une certaine souplesse en des matières aléatoires, d'autant plus aléatoires que l'on décide pour un avenir plus lointain. Pour 1962 donc, les prévisions en matière hydraulique dans le programme garanti sont réduites, mais on retrouve dans le programme complémentaire prévu des installations hydrauliques que l'on pourra décider selon ce que sera devenu le marché de l'énergie en France.

Le marché de l'énergie. On a déploré ici qu'aucun débat ne se soit établi sur la coordination de l'énergie. Croyez bien que je le regrette autant que les membres de cette assemblée et ce n'est point ma faute si l'occasion ne m'en a pas été donnée.

M. André Monteil. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Monteil, avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Monteil. Monsieur le ministre, j'ai écouté pour la seconde fois, avec beaucoup d'intérêt, les explications techniques et, si vous me le permettez, j'ajouterai technocratiques concernant la renonciation ou la quasi-renonciation au barrage de la Rance. Je suis heureux de voir que le Gouvernement fait des calculs de rentabilité très précis sur les investissements; nous n'y avons pas toujours été habitués, je dois le dire.

Mais je voudrais que vous apportiez, par delà ma personne, des explications aux populations que je représente, aux populations de la Bretagne. Ce n'est pas simplement une question de prestige. C'était la première fois depuis la guerre qu'un projet de quelque importance concernant cette province, qui a tant donné à la France, figurait dans un plan d'équipement. Une grande propagande avait été faite dans notre pays et à l'étranger pour ce barrage. Mes compatriotes se trouvent en présence d'un dilemme. On leur dit: on ne peut pas industrialiser votre pays et on ne peut pas attirer des entreprises en Bretagne parce que l'énergie est trop chère. Puis on ajoute: on ne peut pas construire le barrage de la Rance parce qu'il n'est pas rentable. Nous accepterions volontiers vos explications si votre programme d'équipement général comportait une substitution au barrage de la Rance.

Je vous ai écouté tout à l'heure. Peu importe, disiez-vous, l'implantation des centrales thermiques; leur coût est à peu près le même quelle que soit leur situation géographique. Or, il se trouve que la Bretagne, avec ses ports, avec ses côtes, est très favorable aux importations de fuel, par exemple. Si vous aviez prévu dans votre projet une centrale thermique alimentée soit avec du charbon d'importation, soit avec du fuel, nous accepterions volontiers de voir le Gouvernement renoncer à ce projet, mais nous ne voyons rien de tel.

Alors, monsieur le ministre, d'une part nous payons l'énergie au tarif le plus fort car — vous l'avez très bien dit — il y a des tarifs différentiels et la Bretagne est la région de France la plus défavorisée et, d'autre part, on ne construit pas l'usine de la Rance et l'on n'y substitue ni usine thermique ni centrale atomique. Que voulez-vous que mes compatriotes en concluent ? Les calculs de ministres techniciens ou technocrates sont fort bons, mais quel est le propre de la politique ? C'est de s'occuper des hommes et quelquefois de faire prévaloir des considérations humaines sur des considérations de rentabilité. (*Applaudissements à gauche.*) Je dirai même que c'est sur ce point particulier que nous sommes en opposition et que c'est sur ce point particulier qu'on distingue les hommes politiques des technocrates.

Je me demande quel sera le visage de la France qu'on nous prépare et dont parlait tout à l'heure M. Pisani. Sera-ce une Lotharingie agrandie par le Bassin parisien ? C'est ce qu'on pourrait conclure quand on voit où se font les concentrations d'équipement d'après les plans que vous nous présentez, mais dans ce cas-là il faudra le dire, pour que d'autres régions françaises en tirent des conséquences politiques. (*Vifs applaudissements à gauche.*)

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Monsieur le sénateur, je vous ai écouté avec une très grande attention, car, tout technocrate que vous me qualifiez, j'ai aussi le souci des hommes. Je dirai même — je vous l'ai déjà déclaré — que je porte un intérêt particulier à cette région, non point que personnellement rien m'y attache, mais parce qu'elle me paraît un

cas important, parce qu'elle pose un problème de développement d'économie régionale caractéristique. Croyez bien que, si la construction du barrage de la Rance devait vraiment apporter une solution fondamentale aux problèmes qui vous préoccupent et qui nous préoccupent tous, car la France est une et la Bretagne en fait partie (*Applaudissements à droite et au centre.*), alors il n'y aurait pas d'hésitation et l'on construirait sans plus attendre le barrage de la Rance.

Mais en quoi, voyons-le sérieusement, la Bretagne tirerait-elle avantage d'une décision anti-économique ?

La construction de l'usine de la Rance, c'est cinq années de travail de 2.000 personnes, dont quelques-unes viendraient d'ailleurs, les techniciens par exemple. Car pour construire un barrage il faut des spécialistes. D'autres seraient sans doute recrutés sur place. 2.000 personnes pendant cinq ans, faites le calcul : la somme totale qui serait distribuée aux habitants de la région de la Rance et non pas de toute la Bretagne serait de l'ordre des 10 milliards de surprix.

M. André Monteil. Il s'agit de l'énergie.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je parle d'un avantage qu'on a souvent fait valoir.

M. André Monteil. Je n'y ai pas fait allusion.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. J'en suis d'accord, mais, à travers vous, je m'efforce de répondre à toutes les considérations que l'on a présentées et que, je vous l'assure, j'ai pesées attentivement. (*Applaudissements à droite.*)

Donc ce n'est pas l'argument de l'emploi immédiat pendant cinq ans qui est valable. Il est établi que l'électricité qui serait produite par la Rance serait une des plus coûteuses de France. Si l'on admet le principe que j'énonçais tout à l'heure, auquel je resterai fidèle, selon lequel l'énergie doit se vendre à son coût, l'énergie produite par la Rance serait plus chère que celle qu'à l'heure actuelle on importe en Bretagne. Si ce dont souffre la Bretagne était un manque physique de quantité d'énergie, s'il était impossible de lui en fournir autrement, alors oui, il faudrait construire le barrage de la Rance, mais ce n'est pas le cas. Je sais bien, M. Coudé du Foresto me l'a dit à la commission des finances, qu'il y a de petites industries qui, en Bretagne, ont quelque difficulté à se développer parce qu'elles ne peuvent obtenir du courant force en quantité suffisante.

M. André Cornu. C'est exact !

M. le ministre de l'industrie et du commerce. La raison n'est pas dans l'absence du barrage de la Rance ou de grandes centrales thermiques. La raison en est dans l'insuffisance du réseau de distribution breton, comme d'ailleurs en beaucoup d'autres régions de France. Or, précisément, au mois de mars, le Gouvernement a décidé d'augmenter de 6 milliards, sur les fonds du F. D. E. S., la dotation d'Electricité de France pour améliorer le réseau de distribution, parce qu'il y avait là des travaux que l'on pouvait faire rapidement, dont la rentabilité était absolument certaine, qui pouvaient être réalisés d'un jour à l'autre et qui comportaient aussi l'avantage de profiter à un très grand nombre de petits utilisateurs et de petits fournisseurs de matériel dispersés dans toute la région. La direction d'Electricité de France a aussitôt décidé d'accorder sur cette somme un milliard à la Bretagne.

Si la répartition avait été faite par tête d'habitant, la somme ent été bien moindre. La proportion a été forcée en faveur de la Bretagne, très légitimement d'ailleurs, pour les raisons que vous avez évoquées, parce que c'est une région défavorisée et où les conditions de distribution de l'énergie sont mauvaises.

Le vrai problème, ce n'est pas de construire le barrage de la Rance, c'est d'améliorer le réseau de distribution. Cette tâche est déjà commencée, les travaux sont en cours. Ce ne sera pas suffisant, mais c'est un commencement.

Faire une usine thermique en Bretagne ? Parfaitement, c'est possible pour les raisons que vous indiquez, mais cela, dans l'état actuel, n'aurait pas pour résultat d'abaisser le coût de revient de l'énergie, car les centrales thermiques ont des prix de revient relativement bas surtout lorsqu'il s'agit de centrales minières qui usent les déchets ou lorsqu'il s'agit de très importantes centrales comme celles qui existent dans la région parisienne.

Donc, ce n'est pas le fait d'implanter une centrale thermique en Bretagne qui aurait pour résultat d'y abaisser sensiblement le prix de l'énergie. Quant au bénéfice que pourrait en tirer la Bretagne, il est très faible. Les équipements qu'exige une centrale thermique, produits de l'industrie mécanique, sont

fabriqués ailleurs ; la main-d'œuvre nécessaire à l'exploitation d'une centrale thermique moderne est presque nulle. Cela est déplorable, je le reconnais, monsieur le sénateur, mais une construction de centrale thermique faite à l'heure actuelle en Bretagne bénéficierait dans l'immédiat avant tout à d'autres régions de France : celles qui fabriquent les éléments des centrales thermiques.

Que faut-il à la Bretagne ? Il faut une bonne distribution de l'énergie. Cela, on s'occupe de l'assurer. Vous avez parlé des centrales nucléaires. Dès maintenant des études ont été faites ; deux emplacements ont été reconnus en Bretagne qui paraissent devoir convenir à des centrales nucléaires et, si les études en cours confirment la possibilité de construire des centrales nucléaires en Bretagne, c'est probablement une des régions de France où il faudra en implanter par priorité.

M. Yvon Coudé du Foresto. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Yvon Coudé du Foresto. Je poserai une simple question. Vous nous avez parlé avec éloquence du surprix de la construction du barrage de la Rance. Pourriez-vous nous indiquer le surprix de la construction des centrales nucléaires et le surprix de vente du courant ?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Il est difficile à l'heure actuelle de dire quel est le surprix du courant qui sera produit par les centrales nucléaires. Dans l'immédiat, la production de courant électrique d'origine nucléaire exige des investissements déjà inférieurs à ceux qu'exige la production hydroélectrique et particulièrement la Rance. Je parle des investissements immédiats, du nombre de francs par kilowatt de puissance des équipements. En ce qui concerne le coût de l'énergie, il est certain qu'il est à l'heure actuelle supérieur à celui de l'électricité de la Rance. Mais — si je n'abuse pas du temps du Sénat — puisque la question a été posée, je voudrais expliquer quelle est à mes yeux la différence.

Dans le cas de la Rance, et quoi qu'on ait pu en dire, il s'agit de la mise au point d'une technique très probablement sans grand avenir. Je doute qu'en France nous fassions jamais le barrage du Mont-Saint-Michel ; la dépense serait de l'ordre de 1.500 milliards. Je ne crois pas qu'aucune loi de programme comporte jamais un seul investissement de 1.500 milliards. Sans doute plusieurs sites, 6 ou 7, ont été reconnus de par le monde, où l'on peut envisager de construire des usines marémotrices. En vérité, ces endroits se situent au Canada et à la frontière du Canada et des Etats-Unis, au Venezuela aussi, dans des régions qui se trouvent être riches en gaz ou en pétrole, si bien qu'il est peu probable que ces pays entreprennent la construction d'usines marémotrices.

Au contraire, nous sommes sûrs que, dans le siècle qui vient, une part très importante de l'énergie qui sera utilisée dans le monde sera de l'énergie d'origine nucléaire. Sans doute à l'heure actuelle le coût de l'énergie nucléaire est-il plus élevé que le coût de l'énergie classique. Mais le surprix, car il y a un surprix là aussi, est payant, parce qu'il s'agit d'une technique d'avenir. Voilà pourquoi le raisonnement qui me paraît valable pour justifier le surprix de l'énergie nucléaire ne me paraît malheureusement pas valable pour le surprix d'une usine marémotrice.

Je crains de ne pas avoir le temps, ne voulant pas abuser de l'attention du Sénat, de parler de la coordination de l'énergie, car c'est un vaste sujet qui mérite un ample débat. Aussi bien ce problème n'a pas été expressément soulevé par les orateurs qui se sont succédés à cette tribune. Aussi, à moins que le Sénat ne désire qu'il en soit autrement...

M. le rapporteur général. On posera une question orale avec débat, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je crois, monsieur le rapporteur général, que cela vaudra mieux.

Pour terminer, je m'adresserai plus spécialement, je dois le dire, à M. le rapporteur général, et puisque celui-ci a bien voulu me faire l'honneur de me prendre amicalement à partie, je voudrais marquer mon sentiment — car ici c'est plus de sentiment que de calcul qu'il s'agit — sur ce qu'est la politique économique du Gouvernement et sur ses résultats.

M. le rapporteur général Pellenc a fort bien marqué, et on ne saurait trop l'en remercier, l'ampleur des charges qui

attendent ce pays, la nécessité d'une politique d'expansion rapide pour faire face à ces charges et la rigueur indispensable en ce qui concerne la gestion de notre économie qui en résulte.

Sur tous ces points, l'accord ne peut être que total. Je me permettrai cependant, puisqu'il m'y a invité, de souligner certaines divergences d'interprétation.

Prenons garde de ne pas minimiser les résultats qui ont été obtenus par la politique économique inaugurée le 28 décembre 1958. On a dit: il s'agit d'une thérapeutique d'urgence. Il est bien d'appliquer une thérapeutique d'urgence, mais une telle thérapeutique ne résout pas le fond du problème, j'en suis bien d'accord. Je dirai même que le fond du problème en matière économique n'est jamais résolu, car c'est l'œuvre, l'effort de chaque jour qui seul peut conduire le pays sur la route d'une certaine prospérité.

Cependant, on a tant dit dans de nombreux milieux, au mois de janvier et encore après, que la politique faite par les technocrates sacrifiait l'économie à la monnaie et que, dictée par des préoccupations financières, elle ne pouvait conduire le pays qu'à la récession qu'on risque de ne pas voir les faits.

M. le rapporteur général a très clairement signalé lui-même l'excédent de la balance commerciale réalisé pour la première fois en mai et qui se répètera en juin. L'équilibre de la balance des paiements est beaucoup plus spectaculaire, à cause des reflux de capitaux que provoque une politique économique et financière rigoureuse et qui se traduit, vous le savez, par des réserves de changes de 1.600 millions de dollars, alors qu'il y a un an ces réserves étaient en vérité négatives.

Quant au niveau des prix, après la hausse de février, il n'a pratiquement pas varié et ceci est de la plus grande importance depuis que la France a décidé d'entrer dans le circuit des échanges internationaux, du fait aussi qu'elle a signé le traité du marché commun. Ce n'est pas ce Gouvernement qui a signé le traité de Bonn, mais c'est lui qui a permis à la France d'entrer dans le marché commun. A partir du moment où une économie s'est mise en circuit dans l'économie internationale, le niveau de ses prix ne peut plus varier selon la fantaisie du moment, car toute hausse inconsidérée des prix se traduit nécessairement à brève ou longue échéance par une dévaluation de la monnaie; la stabilité monétaire, c'est l'honnêteté monétaire à l'égard de tous ceux qui ont fait confiance à la monnaie, à l'égard de tous les créanciers, de tous les déposants des caisses d'épargne. Elle implique la stabilité des prix. Cette stabilité des prix, elle est obtenue, quoi qu'on ait pu dire, depuis le mois de février.

« Quand sortirons-nous de la récession ? » entend-on dire parfois. Mais qui ne voit que nous en sommes sortis ? Au mois d'avril 1959, l'indice de la production industrielle avait atteint le niveau d'avril 1958; au mois de mai, il a dépassé celui de mai 1958.

Alors que la production industrielle élevée du début de 1958 et la croissance de cette production en 1957 et au début de 1958 s'étaient accompagnées d'une disparition de nos réserves de devises — si bien que le progrès de la production industrielle devait inévitablement venir buter contre l'impossibilité d'importer les matières premières nécessaires à cette expansion même — le niveau actuel de la production industrielle est obtenu avec une balance commerciale excédentaire, avec des réserves de devises en accroissement constant et rapide.

On nous disait couramment, il y a un an: un niveau si élevé de production industrielle est incompatible avec l'équilibre de la balance des paiements.

M. le rapporteur général. Ce n'est pas vrai!

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Nous avons en effet la preuve aujourd'hui que c'est inexact; puisque nous avons une production industrielle égale et même quelque peu supérieure à celle de l'année dernière, avec des comptes extérieurs excédentaires.

M. le rapporteur général. Nous n'avons jamais dit le contraire dans cette assemblée, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. J'ai dit « on », je n'ai pas dit « vous ».

Un sénateur à gauche. Qu'entendez-vous par « on » ?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. D'excellents et distingués économistes qui parlaient de la propension marginale de la France à importer.

Mais prenons garde, l'expansion continue et régulière du produit national — celle que M. le rapporteur général a appelée de ses vœux et ce sont les miens — de 4 ou 5 p. 100 l'an, de 6 p. 100 peut-être — et c'est notre désir à tous — n'est possible qu'autant que les investissements sont bien choisis, qu'autant que les dépenses d'équipement qui sont faites se révéleront rentables.

M. le rapporteur général. Très bien!

M. le ministre de l'industrie et du commerce. C'est par la rigueur dans l'appréciation de la rentabilité des investissements que l'on prépare ou que l'on permet l'expansion.

On a rappelé à cette tribune un mot que j'avais eu à la commission des finances. J'avais dit que les ingénieurs étaient parfois des poètes. Je reconnais que les économistes, même s'ils ne sont pas des technocrates, sont de froids calculateurs, avares non pas pour eux-mêmes, mais avares des peines et des efforts humains. Lorsque nous vous disons: ne faisons pas de dépenses inutiles, d'investissements non rentables, cela signifie que de pénibles journées de travail ne seront pas accomplies vainement. Ce sont là aussi des préoccupations humaines. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs et à droite.*)

Messieurs, j'en ai terminé. Je conçois bien que j'ai excédé le temps de parole que décemment j'aurais dû respecter... (*Nombruses marques de dénégation.*)

M. le président. Il n'y a pas de temps de parole pour le Gouvernement, d'une part; d'autre part, je crois pouvoir vous assurer que le Sénat a pris beaucoup d'intérêt à votre exposé. (*Applaudissements*)

M. le rapporteur général. Indiscutablement!

M. le ministre de l'industrie et du commerce. A l'affirmation que l'on entend quelquefois que ce Gouvernement n'a point de politique, vous comprendrez que son ministre de l'industrie, responsable d'une partie assez importante de cette politique, ait souhaité répondre. Tout à l'heure M. Pisani, avec beaucoup de talent, évoquait toutes les connaissances que nous devrions avoir pour sculpter en quelque sorte ce que sera le visage de la France dans l'avenir et modeler le détail de notre politique en se guidant sur cette prophétie d'un visage. Vous croirez volontiers que le professeur d'économie politique que j'ai provisoirement cessé d'être attache lui-même le plus grand prix à ces calculs globaux et à ces vues d'avenir.

Je pense pourtant qu'il ne serait pas juste de reprocher au Gouvernement, alors que l'économie du pays était prise à la gorge par le manque de devises, par un déséquilibre fondamental, d'avoir consacré l'essentiel de ses efforts à ces calculs prospectifs.

M. Pisani a paru croire que les ministres avaient tous ces calculs faits dans leurs dossiers et que, méchants, ils ne voulaient pas les communiquer. Quelle illusion! Ces calculs ne sont pas dans nos dossiers, parce qu'ils n'ont pas été faits par les gouvernements précédents. Ces gouvernements ne pouvaient d'ailleurs pas les faire, car saisir d'un seul coup d'œil ce que sera le visage économique de la France dans dix ans c'est — croyez-en un spécialiste de ce genre de spéculations intellectuelles — une tâche à peu près impossible.

Certes, il faut penser à l'avenir; il faut imaginer ce que sera ce visage de la France et c'est là qu'il faut être poète.

Mais la politique économique consiste à s'efforcer de résoudre chaque jour au mieux les petits problèmes de détail. Ne croyez pas que, lorsque le Gouvernement vous présente de petits problèmes de détail, il vous mésestime. En vous demandant sur eux votre avis, c'est la réalité de la vie économique qu'il vous soumet. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs, ainsi que sur divers autres bancs au centre et à droite.*)

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

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

M. Edgard Pisani. Echange de bons procédés, monsieur le ministre; je vous prêterai beaucoup de talent, mais je dois dire que votre réponse ne m'a point convaincu et je voudrais vous rendre attentif au malaise sur lequel s'est conclue votre conversation avec mes honorables collègues bretons.

Vous leur avez donné toutes les bonnes raisons techniques. Il demeure que, devant l'échec d'un dossier technique, un drame humain régional reste entier. L'échec d'un dossier voué au désespoir une région entière. Le fait que vous développiez le réseau de distribution d'énergie ne me paraît pas résoudre la totalité du problème pratique. Comment se fait-il, alors que

depuis des années ce problème est posé, qu'on ait favorisé la polarisation de la totalité de l'intérêt public autour de la Rance et qu'en cas d'échec de ce dossier on n'ait rien prévu pour substituer, dans l'espoir de ces régions, un nouveau dossier à l'ancien ?

Monsieur le ministre, vous n'avez pas du tout répondu à ma question. Vous me dites que c'est être poète que de prévoir et vous me donnez des arguments que j'ai entendus à cette tribune du temps où, l'instabilité ministérielle étant la règle, nous nous satisfaisions d'arguments provisoires.

Mais vous avez voulu qu'il en soit autrement et nous étions donc en droit d'espérer — c'est la raison pour laquelle j'ai donné mon adhésion politique au référendum — que, le temps étant désormais votre dimension vous nous apporteriez d'autres réponses que celle que nous avions coutume d'entendre.

Mais je voudrais revenir sur certains des arguments développés tout à l'heure. Comment se peut-il, monsieur le ministre, que, depuis dix ans, l'on ait favorisé l'industrie automobile et non pas le logement et qu'en favorisant l'industrie automobile on n'ait pas fait une politique routière plus ambitieuse ? On a fait une double option dangereuse en favorisant l'industrie automobile au détriment du logement et, après avoir favorisé l'industrie automobile, en ne pratiquant pas une politique routière ambitieuse.

Et nous continuons, pour faire face aux questions urgentes, qui ont incontestablement leur importance, à ne pas brosser de visions d'avenir. Ces visions permettent pourtant d'ordonner l'action immédiate à une conception prospective.

On a dit, monsieur le ministre, que gouverner c'était à la fois administrer et prévoir. Nous vous félicitons de votre administration. Nous n'avons pas encore la possibilité de vous féliciter de votre prévision, car nous ne la connaissons pas. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 1), M. Cornat, au nom de la commission des affaires économiques et du plan, propose de rédiger comme suit le début de l'alinéa 1^{er} de l'article unique :

« 1^{er} En attendant la présentation au Parlement avant la fin de l'année 1959 d'un programme énergétique global portant sur les années 1960, 1961 et 1962, à l'énergie électrique à concurrence de 883.400 millions de francs... » (Le reste sans changement.)

La parole est à M. Cornat, rapporteur pour avis.

M. Cornat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. L'amendement que j'ai l'honneur de vous présenter, qui fut adopté à l'unanimité par votre commission des affaires économiques et du plan, traduit sa volonté de voir le Gouvernement présenter au Parlement avant la fin de l'année un programme d'ensemble énergétique.

Je pense qu'il est inutile de développer à nouveau la nécessité d'une coordination, qui fut évoquée dans le rapport présenté au nom de la commission des affaires économiques et du plan, dans le rapport général comme dans celui de notre collègue M. Alric, au nom de la commission des finances.

J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, que tout à l'heure vous regrettiez de n'avoir pu nous soumettre les grandes lignes de ce projet, laissant entendre que vous souscrieriez à notre désir, apaisant ainsi les inquiétudes quasi unanimes de cette assemblée, de voir limiter au seul secteur de l'énergie électrique une loi de programme d'équipement général du pays.

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

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je ne souhaiterais pas que cet amendement fût retenu, encore que s'il l'était ce ne serait pas très grave et je vais expliquer pourquoi.

Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, en effet, je regrette de n'avoir pu apporter au Parlement des indications assez précises sur ce que ce sera la politique énergétique du pays. Je souhaite le faire le plus tôt possible.

Mais il me semble que cela n'est pas du domaine législatif. Nous votons un texte de loi. Mélanger un souhait intellectuel avec une disposition financière, cela ne me paraît pas de bonne méthode.

Je suis tout prêt à dire à la commission que je ferai une communication au Sénat avant la fin de l'année sur l'ensemble de ces problèmes, mais il me semble que ce n'est pas une très bonne technique d'inscrire cette promesse dans une loi.

D'autre part, si ce texte devait être retenu, il faudrait que nous nous entendions bien sur le sens des mots « programme énergétique global ».

Le mot « programme » peut en effet avoir deux sens : un sens vague, de prévision et d'indication d'une politique. Si c'est le sens où la commission entend le mot « programme » — et je le pense — je suis tout à fait d'accord avec elle. Si au contraire, il s'agissait de comprendre ce mot « programme » dans un sens strict, autrement dit, si l'on demandait au Gouvernement d'apporter un projet de loi fixant quantitativement pour les années considérées, c'est-à-dire pour 1960, 1961 et 1962 les quantités d'énergie électrique, d'énergie pétrolière et d'énergie charbonnière qui seront consommées dans le pays, je dis que ce n'est pas possible, car cela est contraire à notre système économique lui-même, qui ne peut s'accommoder de telles précisions quantitatives. Cela ne serait concevable que dans une économie collectiviste.

M. Henri Cornat, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Henri Cornat, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, il est bien entendu que dans l'esprit de la commission c'est le premier sens du mot « programme » qui doit être retenu. Nous concevons fort bien qu'il n'est pas possible de prévoir les quantités d'énergie diverses qui seront consommées par le marché français. Vous avez dit vous-même que ce serait contraire à toute règle économique. C'est donc la première interprétation qui doit être retenue.

Il me paraît difficile, d'autre part, de souscrire à la demande que vous avez présentée. C'est la commission qui, à l'unanimité, a demandé la présentation de cet amendement et je ne puis que le maintenir.

M. le président. L'amendement est maintenu.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un autre amendement (n° 2) présenté par M. Gustave Alric au nom de la commission des finances, qui tend, à l'alinéa 1^{er} de l'article unique, à réduire de 23 milliards 400 millions de francs le montant du programme d'équipement en substituant au chiffre de 883 milliards 400 millions de francs, le chiffre de 860 milliards de francs; et en conséquence, à la 2^e ligne de cet article, à ramener le montant total du programme d'équipement économique général de : 1.327.785 millions de francs à 1.304.385 millions de francs.

La parole est à M. Alric.

M. Gustave Alric, rapporteur spécial. Lors de l'exposé du rapport, j'ai indiqué que nous demandions un abattement sur les sommes prévues pour l'énergie atomique. Cet abattement a été fixé à 23.400 millions de francs. Le texte de l'amendement précise comment les chiffres qui suivent doivent être modifiés dans le texte de loi. J'ai expliqué les raisons pour lesquelles nous avons fait cette proposition. Nous serons heureux d'avoir l'avis du Gouvernement sur ce point.

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

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Le Gouvernement accepte l'amendement, Je voudrais indiquer pourquoi.

Un programme de production d'énergie d'origine nucléaire a été fixé d'après ce qu'il est possible actuellement de prévoir quant à l'évolution des techniques. Or, ces techniques évoluent rapidement. Il n'est pas certain que nos prévisions puissent être retenues.

Dans son exposé à la tribune, M. Alric a insisté sur la souplesse nécessaire dans les domaines où il y a une large part d'inconnu. Il m'a convaincu. J'accepte donc l'amendement en demandant que l'abattement sur le programme garanti, je précise cela, soit porté à 26,9 milliards pour correspondre à une des opérations nucléaires prévues conduira dans le tableau B « Engagements de programme », qui n'est pas soumis au vote de l'Assemblée mais qui est fourni en annexe, à supprimer le chiffre de 26,9 milliards qui se trouve à la page 15 dans la colonne 1961 et qui correspondrait à un programme nucléaire de 150 mégawatts.

Ce programme nucléaire de 150 mégawatts, je l'indique au Sénat, était relatif à l'une des deux centrales que nous construirons en principe avec la collaboration de l'Euratome.

Comme ce que le Gouvernement souhaite à la suite des observations de la commission, c'est non pas de renoncer à

un programme nucléaire, mais d'avoir plus de souplesse dans l'exécution de ces programmes, il insérera à la page 17, aux autorisations annuelles complémentaires, à la rubrique « programme nucléaire » pour l'année 1961, la somme de 26,9 milliards. Cela signifie qu'il n'y aura plus d'engagement moral pris dès maintenant vis-à-vis des fournisseurs d'équipement nucléaire concernant cette opération et que c'est seulement au moment du vote des autorisations de programme annuelles relatives à l'année 1961 que la décision devra être prise par le Gouvernement et par le Parlement, en tenant compte à cette époque de tous les éléments nouveaux de décision dont on aura alors connaissance.

M. Gustave Alric, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Gustave Alric, rapporteur spécial. Si je comprends bien, le Gouvernement accepte notre amendement, mais nous demandons d'accroître la réduction de 23.400 millions que nous proposons pour la porter à 26.900 millions. Notre amendement serait donc ainsi rédigé :

« Article unique. — A l'alinéa 1^o de cet article, réduire de 26.900 millions de francs le montant du programme d'équipement, en substituant au chiffre de 883.400 millions de francs le chiffre de 856.500 millions de francs; et, en conséquence, à la deuxième ligne de cet article, ramener le montant total du programme d'équipement économique général de 1.327.785 millions de francs à 1.300.885 millions de francs ».

M. le président. Je vais consulter le Sénat sur l'amendement de M. Alric dans sa nouvelle rédaction, amendement accepté par le Gouvernement.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. Waldeck L'Huillier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Waldeck L'Huillier.

M. Waldeck L'Huillier. Il y a encore quelques mois, dans cette Assemblée, lors des votes du budget, nous utilisions les abattements indicatifs qui avaient une signification précise: demander une augmentation des crédits. Aujourd'hui, les jeux sont changés et l'abattement qu'on nous propose est massif, alors que les crédits votés sont d'une insuffisance criante, et cela dans tous les domaines. Pour compléter le jeu, chose anormale, le Gouvernement, avec une facilité déconcertante, accepte un abattement de cette importance. Hier soir, dans son exposé, mon ami Jacques Duclos a fait la démonstration des conséquences particulièrement graves qu'auront des crédits d'investissement dont l'insuffisance est tragique. C'est la raison pour laquelle le groupe communiste votera contre cet amendement avec ou sans l'acceptation du Gouvernement.

M. Edgard Pisani. Je demande la parole.

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

M. Edgard Pisani. Monsieur le président, je n'ai pas bien compris et l'on m'en excusera. J'ai l'impression qu'il y a une différence d'interprétation entre ce qu'a dit M. Alric et ce qu'a dit M. le ministre. M. Alric ne nous parle que de suppression de crédits, tandis que M. le ministre semble avoir dit que c'était un transfert de crédits affectés immédiatement utilisables à un chapitre de crédits de réserve. Il y a donc là suppression de 26.800 millions de crédits en ce qui concerne notre équipement atomique...

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Non !

M. Edgard Pisani. ... Dans ces conditions, personnellement, je suis contre l'amendement parce que j'estime que l'énergie atomique n'a pas les moyens dont elle a besoin.

M. Alain Poher. Je demande la parole.

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

M. Alain Poher. Je voudrais expliquer mon vote en rappelant au Sénat qu'il ne s'agit pas de voter des crédits. On vote sur des intentions. Or, on ne saurait transférer des intentions. (Sourires.)

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

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'alinéa 1^o, modifié par l'amendement de M. Cornat et par celui de M. Alric.

(L'alinéa 1^o, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Il reste cinq amendements; d'autre part les ministres, à qui vous posez des questions, et vous avez raison d'ailleurs, auront à intervenir. Dans ces conditions le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux jusqu'à vingt et une heures trente ? (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt-cinq minutes, est reprise à vingt et une heures trente minutes, sous la présidence de M. André Méric.)

PRESIDENCE DE M. ANDRÉ MERIC, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 8 —

EXCUSES

M. le président. MM. Roger Carcassonne, Georges Rougeron et René Jager s'excusent de ne pouvoir assister à la suite de la séance.

— 9 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL, Suite de la discussion d'adoption d'un projet de loi de programme.

M. le président. Nous reprenons la suite de la discussion du projet de loi relatif à l'équipement économique général.

Nous allons examiner maintenant l'alinéa 2^o de l'article unique, concernant les transports et les communications.

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

M. Valéry Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances. Mesdames, messieurs, votre rapporteur général, au moment de présenter son rapport d'ensemble, a questionné le secrétaire d'Etat aux finances sur certains problèmes concernant le fonds d'investissement routier.

Il a bien voulu, en le faisant, le féliciter de ce qu'il appelait de l'habileté. Cependant, j'ai prêté attention, non seulement au contenu de cette allusion, mais encore au ton avec lequel il la faisait et j'ai eu le sentiment qu'il n'y avait pas qu'un aspect laudatif dans cette expression.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. On ne peut rien vous cacher !

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Il m'a dit d'ailleurs qu'il préférerait la franchise. C'est la méthode que je vais employer vis-à-vis de lui et je souhaite qu'il intervienne vraiment, cette fois, pour nous féliciter.

Pourquoi n'ai-je pas répondu hier à la question qui m'était posée malgré l'invitation qui m'était adressée par certains membres du Sénat ? D'abord, parce que le Gouvernement n'avait pas et n'a pas encore délibéré sur cette importante question. Votre rapporteur général a cité une circulaire administrative. Elle ne règle pas, à notre sentiment, le problème du fonds d'investissement routier, comme je vous le préciserai tout à l'heure.

Il fallait également procéder, sur ce point, à un échange de vues avec M. le ministre des finances et avec M. le Premier ministre, puisqu'il s'agit d'une question qui intéresse, à n'en pas douter, l'ensemble de la politique gouvernementale. Il était d'autant plus nécessaire d'en parler au ministre des finances et des affaires économiques qu'il est avec d'autres, notamment avec le rapporteur général de la commission des finances de l'époque de votre assemblée, un des créateurs du fonds d'investissement routier.

C'est une question qui pose à la fois un problème de procédure et un problème de crédits, l'un et l'autre étant également essentiels.

Elle pose d'abord un problème de procédure. Cette procédure, qui a été instituée par la loi du 30 décembre 1951, avait pour effet d'affecter aux travaux d'amélioration routière un prélèvement fixé, à l'époque, au cinquième des taxes sur les carburants, auquel pouvait s'ajouter d'ailleurs, suivant le texte initial, une dotation budgétaire.

Comment, en fait, les choses se sont-elles passées ? Ce qui est frappant et ce qui est à l'origine, sur vos hanches et — disons-le — également dans l'opinion publique, d'une certaine amertume, d'une certaine déception, c'est que le fonds d'investissement routier a rarement bénéficié dans le passé des sommes prévues par cette affectation législative.

Plusieurs moyens ont été successivement utilisés qui, tous, ont tendu à priver le fonds d'investissement routier d'une partie de ses ressources.

On a d'abord utilisé un premier procédé qui consistait à ne pas appliquer à la dotation du fonds d'investissement routier les hausses intervenues sur les tarifs des carburants à partir de sa création, alors que la loi de 1951 prévoyait qu'elle serait du cinquième des taxes sur les carburants, quel qu'en soit le montant. Des dispositions législatives nombreuses sont intervenues. La loi du 11 juillet 1953 prévoyait déjà, dans son article 3, que la majoration des taxes instituée à l'époque ne serait pas applicable au fonds routier. La loi du 31 octobre 1954 disposait également que l'augmentation intervenue à l'époque ne serait pas non plus applicable au fonds routier. Je ne voudrais pas vous laisser, mais une loi du 30 avril 1955, une autre loi du 27 mars 1956, la loi de finances de 1957 et celle de 1958 ont suivi cette pratique, c'est-à-dire que les augmentations correspondantes des taxes sur les carburants n'ont pas été affectées au fonds d'investissement routier.

Le second moyen a consisté à limiter le pourcentage initial qui avait été affecté au fonds. En effet, dans la loi portant création du fonds, il s'agissait d'un taux de 20 p. 100 qui fut d'ailleurs porté à 22 p. 100 en 1955, au moment de l'ouverture de nouvelles tranches. La loi de finances du 31 décembre 1953, dans son article 4, indiquait que le produit des taxes intérieures sur les carburants routiers qui serait affecté au fonds spécial d'investissement était fixé exceptionnellement, pour l'exercice 1954, à 14 p. 100. Non pas à 22 p. 100 ni à 20 p. 100 ; je dis bien à 14 p. 100.

On a également prévu la limitation de la valeur du point. Dans la loi de finances pour 1957 — également texte législatif — cette valeur était limitée à 2.050 millions. On ne respectait pas l'affectation en ce sens que l'on calculait le montant des crédits affectés au fonds routier, non pas en fonction des rentrées effectives, mais en limitant la valeur du point.

Enfin, le dernier procédé utilisé, cette fois, en 1958, consistait à limiter le total des crédits et à décider par voie législative le reversement de l'excédent au sein du budget général. C'est ainsi qu'un décret du 4 mars 1958 a limité à 27.200 millions le total des ressources affectées au fonds routier et il était précisé qu'un excédent serait reversé au budget général.

Cette énumération montre que les conditions dans lesquelles a été traduite sous forme de crédits l'affectation législative initiale ont été décevantes.

Pou: quelles raisons, me demanderez-vous ? Je ne me sens pas qualifié pour interpréter ce qu'ont été les sentiments des responsables de l'époque. Cependant, à l'un de ceux qui nous posaient la question, notamment M. Bonnefous, lequel me demandait pour quelles raisons les crédits étaient, en fait, aussi limités, je répondrai: « sans doute, pour les vôtres ! », car M. Bonnefous fut, comme ministre des travaux publics, signataire d'un des décrets de reversement au budget général de crédits qui auraient dû, en principe, être affectés au fonds d'investissement routier.

M. Francis Le Bassier. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je dis d'ailleurs cela, non pour critiquer le ministre des travaux publics de l'époque, mais pour expliquer que les difficultés de la situation financière que nous connaissons ont été éprouvées par les gouvernements précédents et qu'il n'est pas très équitable de faire grief aux uns de procédures qu'ils ont seulement recueillies des autres.

II. Auguste Pinton. Alors, ce n'était pas la peine de faire une révolution ! (*Mouvements divers.*)

III. le secrétaire d'Etat aux finances. J'en reviens au problème de la procédure pour savoir où nous en sommes exactement sur ce point.

Votre rapporteur général s'interrogeait sur la question de savoir si le fonds d'investissement routier était en tant que tel supprimé. La loi organique qui règle la présentation des budgets indique que les comptes qui apparaissent au titre VIII du budget de l'Etat sont désormais supprimés. Cela signifie, non pas que ces comptes cessent d'exister, mais qu'ils existent ailleurs et c'est ce qui explique la circulaire administrative citée par M. Pellenc.

En effet, il existe dans notre procédure financière, qui est complexe et à la simplification de laquelle nous devons tendre les uns et les autres, deux séries de procédures: ce qu'on appelle les comptes du Trésor et ce qui figurait au budget sous le titre VIII, à savoir les dépenses sur ressources affectées. En réalité, ces deux catégories étaient très voisines et nombreux sont les exemples de comptes que l'on voyait nomadiser entre les comptes du Trésor et le titre VIII.

C'est pour simplifier les procédures qu'il a été prévu de reclasser au sein des comptes du Trésor toutes les procédures financières ayant cet aspect et cette finalité. Et c'est d'une façon très naturelle, et non pas à la suite d'une mort et d'une résurrection, que ces comptes se trouvent actuellement classés comme comptes d'affectation spéciale.

Le problème s'est posé pour le fonds d'investissements routiers essentiellement parce que les dépenses qu'il retrace sont des dépenses très proches des dépenses budgétaires; en effet, la plupart des dépenses routières, ou un grand nombre de ces dépenses, ne serait-ce que celles qui ont permis jadis la construction de notre réseau routier national; ou celles qui permettent, mais d'une façon très insuffisante, son entretien, figurent au budget d'équipement. Le problème pouvait donc être posé de savoir s'il convenait de maintenir une affectation particulière dans le cas du fonds d'investissements routiers.

Nous devons bien réfléchir, et je dois vous faire part des réflexions du gouvernement sur ce point. Est-il souhaitable, est-il bon de maintenir un compte spécial d'affectation ?

Il y a des arguments « pour » et des arguments « contre », que d'ailleurs le Sénat connaît bien. Un argument « pour », qui a entraîné le vote du texte de 1951, consistait à assurer une continuité d'alimentation et une ampleur d'alimentation suffisante en matière de travaux routiers, de façon à accélérer le rythme insuffisant des travaux, et cet argument est incontestablement très fort.

Autre argument, la volonté d'associer des membres du Parlement, ainsi que des représentants de sociétés ou organismes qualifiés, à la gestion des ressources de ce fonds par l'intermédiaire d'un comité de gestion.

Il existe par contre — et il ne faut pas le dissimuler — des arguments en sens inverse: le refus d'accepter l'affectation de certaines recettes à certaines dépenses. Chacun sait que c'est un facteur de démembrement des finances de l'Etat.

M. le sénateur Pisani, dans une intervention très frappante, nous indiquait tout à l'heure qu'il fallait dans tous les domaines, et non pas seulement dans celui-là, prendre une vue globale des problèmes, qu'il ne fallait pas raisonner en prenant un chiffre et un chiffre, mais en considérant l'ensemble des besoins de nos collectivités. Ce qui est vrai pour une collectivité est vrai pour cette affectation particulière. Il peut se faire qu'à un certain moment, les besoins des routes soient supérieurs à ce qu'un fonds national d'investissements routiers peut procurer; il peut se faire aussi qu'à certains autres moments et compte tenu de priorités qui ont existé ou qui peuvent exister, les besoins des routes ne puissent être satisfaits, laissant ainsi un excédent au fonds d'investissements routiers.

D'autre part, les autorisations de programme, et c'est là un argument de poids en matière de travaux routiers, sont des décisions qu'on prend à l'avance et bien avant que les ressources n'existent. Si donc on veut suivre de très près la gestion d'un fonds, il est très difficile de manipuler des autorisations de programme donnant lieu ultérieurement à des paiements imputables sur des ressources d'un fonds qu'on ne peut fixer deux années à l'avance.

Cependant ces arguments ne seraient pas très convaincants s'ils n'étaient que les miens, mais j'en ai emprunté certains aux échanges de vues qui ont eu lieu au sein de votre assemblée au mois de décembre 1954, lorsqu'il s'est agi de voter la loi créant le fonds d'investissement routier.

En effet, M. Alric, qui a bien voulu m'autoriser à le citer, et qui était alors rapporteur de la commission des finances, s'est exprimé à l'époque dans les termes suivants: « La commission s'est élevée d'une manière beaucoup plus nette sur l'affectation des dépenses; cette affectation risque d'obliger ensuite à trouver des recettes supplémentaires nouvelles. Nous

aurions préféré que les recettes restent au budget général; c'est une loi d'orthodoxie financière à laquelle la commission est attachée. »

Et dans le débat qui a suivi, un orateur qui appartenait à un autre groupe, applaudi à droite, au centre et sur divers bancs à gauche, ajoutait: « Il suffisait d'inscrire au budget des travaux publics les sommes indispensables. Les comptes spéciaux sont une mauvaise méthode. » (*Interruptions et rires sur un certain nombre de bancs.*)

Un sénateur à gauche. Malheureusement, on n'inscrit aucune somme au budget!

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Si j'ai retenu ces arguments, mesdames, messieurs, ce n'est pas, comme vous allez le voir, pour aboutir à une conclusion négative; c'est seulement pour vous indiquer que le problème mérite une réflexion très attentive.

Le ministre des finances, tout en partageant les préoccupations qui sont exprimées, notamment au sein de votre commission, concernant les règles d'une bonne gestion, estime que, si tel est le vœu des assemblées parlementaires, l'existence du fonds d'investissement routier peut être maintenue, ce qui assurera à la fois l'incitation nécessaire au développement des travaux sur les routes et en même temps l'association des assemblées ou des personnalités responsables à la gestion de ces crédits. Mais il faut être franc et reconnaître que le problème essentiel concernant les routes est celui de la procédure, sans doute, mais bien plus encore celui des crédits...

M. André Dulin. Depuis deux ans on n'a rien eu, grâce à vous!

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Monsieur Dulin, vous évoquez des souvenirs qui ne sont pas les miens! Le problème des crédits, comment se pose-t-il? On a dit d'abord qu'il se pose aux ministres dépensiers.

Je ne crois pas que ce qualificatif puisse être retenu; il n'y a pas de ministres dépensiers et de ministres avares. Il y a un gouvernement qui délibère en commun, qui arrête une ligne de conduite, dont les ministres assurent leur gestion chacun dans le domaine de sa spécialité ministérielle, mais non pas au prix d'une discussion âpre et d'une opposition de personnes entre des ministres qui ne songeraient qu'à dépenser et des ministres qui ne songeraient qu'à l'économie.

Quels sont et quels seront les chiffres? Je ne peux naturellement vous indiquer ces éléments que pour le passé. Le chiffre de 1960 sera fixé par la loi de finances de l'exercice. Le Gouvernement n'en a pas encore délibéré. Nous avons seulement indiqué à plusieurs reprises que le volume des autorisations de programme serait en tout cas au moins égal à 30 milliards et je pense qu'il sera, en fait, légèrement supérieur. Mais je voudrais rappeler ce qu'a été l'évolution des crédits pour qu'il y ait sur ce point une connaissance exacte de l'évolution des faits.

Jusqu'en 1955, les crédits ont suivi, quoique d'une façon non parallèle, l'évolution croissante des ressources. Ils ont atteint, au point de vue des autorisations de programme, en 1955 — il y a plus de deux ans, monsieur Dulin — leur chiffre maximum de 61 milliards. Depuis cette date, ils ont décliné. En 1956, ils étaient de 48,1 milliards, alors que les ressources continuaient pourtant à s'accroître. En 1957, ils étaient de 34 milliards. En 1958, ils ont été de 9 milliards. En 1959, ils ont remonté faiblement à 16 milliards. En 1960, ils doubleront certainement ce chiffre.

Ce qui est souhaitable et ce à quoi nous devons tendre, c'est de faire en sorte que ces crédits rejoignent ou se rapprochent autant qu'il est possible de l'affectation initiale qui avait été prévue par la loi. Mais chacun comprendra que c'est en même temps un élément qui n'est pas négligeable d'une politique financière et que, dans ce domaine, la progression doit être certaine, mais qu'elle ne peut pas être soudaine ou brutale.

Je voudrais, si vous me le permettez, terminer cet exposé un peu technique pour l'heure par une observation d'ordre plus personnel et qui tient à l'intérêt que j'ai éprouvé à entendre les échanges de vues qui ont eu lieu dans cette enceinte sur ce problème. On ne prend pas la parole ici sans éprouver un certain sentiment de crainte, d'abord parce que l'expérience politique, même si on a pu l'acquiescer au sein d'une autre assemblée, ne vous place pas de plain pied au niveau des débats comme ceux auxquels nous avons assisté cet après-midi. (*Applaudissements.*)

De plus, ceux qui n'ont pas seulement des souvenirs technocratiques savent aussi que le Sénat a été le gardien des finances publiques françaises et quiconque exerce dans ce domaine une certaine responsabilité ne peut pas l'ignorer. Aussi la crainte qu'on éprouve est-elle d'être pris en flagrant délit, non pas d'excès de rigueur, mais plutôt d'excès de facilité.

Cette facilité peut s'exercer dans les chiffres; elle peut s'exercer aussi dans la méthode. On nous a reproché dans ce domaine de ne pas être venu devant vous avec l'ensemble des documents qui auraient été nécessaires pour vous permettre de porter une appréciation complète. On nous a fait le reproche en même temps — c'est un peu antinomique — de vouloir faire trop grande la part des chiffres et trop petite la part des réalités humaines.

Je voudrais indiquer à M. Pisani, qui désire avoir pour sa documentation et sa réflexion des études très complètes sur les perspectives économiques et financières, que nous sommes en train de les élaborer pour la rentrée parlementaire.

Lorsque nous discuterons le budget de 1960, j'espère qu'on ne nous reprochera pas, comme cela pourrait se faire, l'excès et l'aridité de la documentation fournie.

Le gouvernement est engagé dans une œuvre de redressement financier. Cette œuvre a été préconisée dans cette salle par beaucoup d'entre vous, et notamment par l'auteur de « La France le dos au mur », ouvrage que nous avons lu à l'époque avec un certain sentiment d'angoisse.

Si le gouvernement assume bien évidemment les responsabilités qui sont les siennes dans cette politique de redressement financier. Il n'entend aucunement le faire d'une manière partisane, moins encore s'en réserver le mérite, si un jour, comme il le croit, cette politique apporte à la nation le double bénéfice de la stabilité et de l'expansion.

Aussi, s'il reste attentif aux observations et aux critiques, le Gouvernement souhaite aussi que la leçon de sagesse et de courage financier que ses prédécesseurs ont entendue ici, il la reçoive à son tour de vous. (*Applaudissements à droite, au centre et sur certains bancs à gauche.*)

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur général. Mes chers collègues, M. le secrétaire d'Etat au budget a fourni un certain nombre d'explications concernant le fonds routier, explications qui ont débuté d'ailleurs par l'exposé de toutes les amputations successives dont ce fonds a été l'objet. Je ne pense pas qu'il veuille en tirer argument — il ne l'a pas fait du moins à ce titre — pour justifier l'intention du Gouvernement de faire subir, dans les années à venir, le même sort à ce fonds, car, comme l'a indiqué tout à l'heure notre collègue M. Pinton, ce n'aurait vraiment pas été la peine de faire une révolution.

Mais M. le secrétaire d'Etat aux finances a souligné qu'il n'était pas sain de procéder au démembrement des finances publiques, de créer tout un ensemble de comptes d'affectation spéciale et il a invoqué la vieille théorie — celle même de la commission des finances — qui avait été exposée en 1951 ici par notre collègue M. Alric et qui avait été appuyée par le rapporteur général que M. le secrétaire d'Etat a eu la coquetterie de ne pas vouloir nommer. En effet, j'ai défendu également cette théorie en 1951 au moment où l'on procédait à un démembrement du budget dans des conditions telles, que nous pouvions craindre le pire, pour les finances publiques.

Maintenant, je pose la question suivante à M. le secrétaire d'Etat: on peut être partisan de la limitation des naissances, mais est-ce une raison, lorsque les enfants sont nés, pour les assassiner? (*Rires à gauche. — Exclamations à droite.*) C'est ainsi que se pose la question et pas autrement.

M. Guy Petit. Ils sont simplement sevrés!

M. le rapporteur général. Au moment où le fonds routier a été créé nous pouvions redouter qu'il ne constitue, en effet, un précédent dangereux et qu'il ne nous conduise, par la multiplication d'autres petites caisses, au démembrement du budget.

D'ailleurs, de très nombreuses caisses ont été effectivement créées et des commissions de la parafiscalité ont même dû être instituées pour en réduire le nombre. Mais, précisément, un de ces fonds a été aménagé à l'initiative de notre Assemblée — car il ne faut pas oublier que c'est notre Assemblée qui a institué en 1953, puis en 1955, la tranche vicinale, rurale et urbaine. (*Applaudissements.*)

Cet enfant que peut-être on n'aurait pas dû appeler au monde s'est présenté ensuite d'une manière telle que tous les espoirs étaient permis quant aux services qu'il pouvait nous rendre; si ces services n'ont été rendus que dans des conditions discutables, c'est parce qu'il a été l'objet durant sa croissance d'un certain nombre de saignées abusives.

A l'heure présente, la question se pose de la façon suivante: d'un trait de plume, ou plutôt après le vote de la loi budgétaire par ordonnance, à la fin du mois de décembre dernier, on a décidé que l'on supprimerait le titre VIII du budget et on a ainsi fait un sort à un certain nombre de fonds d'affectation spéciale au nombre desquels se trouvait le fonds d'investissement routier.

Puis, M. le ministre des finances et des affaires économiques, agissant par l'intermédiaire de son directeur du budget, dans une circulaire dont on ne peut pas dire qu'elle ne correspond pas à une volonté gouvernementale puisqu'elle est signée par délégation du ministre des finances et qu'elle ne vise pas simplement ce fonds routier mais tous les autres fonds d'affectation spéciale et toute la préparation du budget 1959 — c'est même imprimé, et à l'Imprimerie nationale ! — (Rires) M. le ministre des finances, dis-je, précise le sort que l'on réservera au fonds routier: tandis qu'on rétablit sous forme de comptes d'affectation spéciale le fonds d'assainissement du marché de la viande, le fonds d'assainissement du marché du lait et des produits laitiers, le fonds national des produits agricoles, le fonds textile, on inscrira purement et simplement les dépenses du fonds d'investissement routier, partie aux dépenses civiles en capital, Titre VI A du budget, partie aux dépenses civiles en capital, Titre V, ce qui consacre l'éclatement, la suppression de l'entité juridique que constitue le fonds routier au lieu de le laisser subsister comme compte d'affectation spéciale avec les recettes qui lui ont été affectées et dont, du reste, il reverse une partie au budget général par suite des dispositions législatives qui ont provoqué des débats chaque année dans notre Assemblée. A l'heure présente, soyons francs, que voulez-vous ? Au lieu de paraître amputer le fonds routier d'une partie de ses ressources pour boucher un trou dans le budget de l'Etat, vous voulez avoir l'air de faire une libéralité en inscrivant des ressources pour la vicinalité et en augmentant les crédits qui figurent dans le budget de l'Etat. Toute la différence est là !

Or, que demandons-nous ? Purement et simplement que le Gouvernement, pour qui cela doit être une question bien importante puisque vous dites qu'il n'en a pas encore délibéré — et cela permettra de trouver légitime que cette question ne soit pas d'une moindre importance pour nous et que nous demandions à être fixés — que le Gouvernement, dis-je, au lieu de nous placer devant le fait accompli lorsqu'il nous présentera dans les prochains budgets des propositions sur lesquelles il faudra se prononcer, modifie ses intentions puisque ce n'est qu'une loi d'intentions. Il serait, en effet, infiniment moins grave, si nos collègues estiment qu'ils n'ont pas satisfaction, de repousser des intentions que de repousser le budget ! (Vifs applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.)

Je vous le dis très nettement, monsieur le secrétaire d'Etat aux finances, il est un mot que vous n'avez pas prononcé, c'est le mot « compte d'affectation spéciale » ou « compte spécial du Trésor ».

M. Joseph Raybaud. Très bien !

M. le rapporteur général. Ou bien vous allez prononcer ce mot, et la commission des finances qui n'a émis un avis favorable qu'à une faible majorité, je le souligne, dans la conviction que l'on conserverait au fonds routier son caractère de compte d'affectation spéciale, maintiendra son point de vue et demandera à votre Assemblée de voter ce texte, ou bien votre rapporteur général ne se sentira pas le droit, la commission s'étant prononcée sur une équivoque, de demander à notre Assemblée de signer aujourd'hui même l'acte de décès du fonds routier. (Vifs applaudissements à gauche, à l'extrême gauche, au centre et sur divers bancs à droite.)

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je voudrais répondre d'un mot à M. le rapporteur général car il m'a semblé que la question qu'il posait était antérieure à ma réponse et non pas postérieure.

Je crois, en effet, avoir été très clair sur ce sujet. J'ai pensé que c'était un égard vis-à-vis du Sénat, au lieu de répondre en un mot — ce qu'on peut toujours faire — d'expliquer les raisons pour lesquelles le problème n'avait pu se poser et les raisons pour lesquelles une délibération méthodique s'imposait dans ce domaine.

J'ai indiqué, en effet, que la loi n'avait pas supprimé le fonds d'investissement routier, mais simplement sa présence au titre VIII du budget, pour une simple raison, c'est qu'au titre VIII du budget il n'y aura plus rien et que, compte tenu du sentiment que nous ressentons et que nous éprouvons dans les Assemblées parlementaires, le ministre des finances était disposé à maintenir la procédure actuelle. Vous m'excusez de ne pas employer les termes d'affectation spéciale car il s'agit d'un compte spécial du Trésor, qui sera géré suivant la procédure particulière instituée par la loi de 1951. Je croyais vous avoir répondu d'une façon claire et je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de le faire d'une manière que le Sénat jugera, je l'espère, en définitive.

M. Auguste Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton pour répondre à M. le ministre.

M. Auguste Pinton, rapporteur pour avis. Nous avons déposé un amendement qui sera mis en discussion tout à l'heure, mais j'ai l'impression que je dois le défendre dès maintenant car, depuis un long moment, le débat tourne autour du fonds routier et, pour la première fois depuis bien longtemps, face au véritable responsable, je veux dire le secrétaire d'Etat aux finances, parlant au nom du ministre des finances.

A la vérité, tout le problème est là. Voyez-vous, j'ai employé tout à l'heure un mot que le rapporteur général a cruellement rapporté et que je regrette.

Si les gouvernements précédents ont eu tort, permettez-moi de vous le dire, si leur politique a été mauvaise...

Un sénateur sur les bancs supérieurs. Pour sûr !

M. Auguste Pinton, rapporteur pour avis. ...je comprends mal que vous justifiez la vôtre en vous abritant derrière la leur. (Très bien! à gauche et au centre. — Murmures sur les bancs supérieurs.)

Le vrai problème, vous l'avez très exactement posé. M. le ministre des travaux publics me regarde, mais je ne m'adresse pas plus à lui que je n'aurais compris qu'en d'autres circonstances un interpellateur s'adressât à moi-même car l'histoire du fonds routier c'est le long, le pénible, le difficile et le malheureux combat du Parlement et d'un ministère contre l'hostilité systématique, et qui reste pour moi, après des années d'expérience, incompréhensible, de l'administration des finances et de sa haine systématique contre la route française. (Vifs applaudissements à gauche, au centre et sur quelques bancs à droite.)

M. Francis Le Basser. Il fallait démissionner !

M. Auguste Pinton, rapporteur pour avis. Mon cher collègue, puisque vous m'obligez à cette précision, je dirai que dans les deux budgets que j'ai eu l'honneur de défendre — et vous pourrez le vérifier — j'ai obtenu le respect du fonds routier, et je l'ai peut-être obtenu par la menace d'une démission. (Exclamations sur les bancs supérieurs.)

Je n'ai pas à justifier mon attitude vis-à-vis de ceux qui m'ont précédé ou de ceux qui m'ont suivi, chacun est libre de faire ce qu'il veut, mais vous pouvez le vérifier: pendant la période où j'ai eu l'honneur de défendre le fonds routier devant les Assemblées, les chiffres tels que je vais les définir dans un instant ont été respectés pour l'essentiel.

Le fonds routier repose, en effet, sur deux votes essentiels du Parlement, deux votes qui ont été émis à l'issue d'un long débat dans lequel, d'ailleurs, cette assemblée a tenu de très loin la première place: le vote de la loi du 31 décembre 1951 qui a créé le fonds routier alimenté par 22 p. 100 des taxes à ce moment perçues, grâce à une augmentation spéciale des droits sur l'essence — réfléchissez à ce fait qui explique peut-être pourquoi il n'a pas été possible de réévaluer par la suite le pourcentage — et, en deuxième lieu le vote du mois d'avril 1955 par lequel ont été rétablis les chiffres admis en 1951, avec, ce qui est l'honneur de cette assemblée, la distinction entre le fonds national qui recevait 14 p. 100 des taxes, et l'ensemble des tranches, dites à tort secondaires, tranches

rurale, vicinale, urbaine et départementale qui, d'ailleurs, n'étaient pas gérées par le ministère des travaux publics et qui recevaient 8 p. 100 des taxes.

Les deux textes représentent la volonté que le Parlement a eu l'occasion de manifester de façon très claire, et contre cette volonté nous avons eu constamment l'opposition de l'administration des finances. Sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat, vous vous êtes fait, comme vos prédécesseurs, le porte-parole d'une administration qui n'aime pas la route, qui déteste le fonds routier, et je me permets d'insister là-dessus car c'est pour nous l'essentiel!

Nous ne demandons pas des crédits impossibles à accorder nous demandons purement et simplement le respect des chiffres qui avaient été arrêtés en 1955, c'est-à-dire 33 ou 34 milliards pour la tranche nationale, et 18 ou 19 milliards pour l'ensemble des autres tranches.

C'est là l'objet de notre amendement et nous n'accepterons pas de transiger sur ce point car, encore une fois, je m'excuse de le dire, vous avez exposé, et vous pouviez le faire mieux que personne, les idées de l'administration des finances dont les offensives, soit avouées, soit détournées, contre le fonds routier ne se comptent plus.

Nous en sommes à ce point que ce projet nous paraît constituer une loi d'intention — ce n'est pas moi qui ai inventé l'expression — où ne figurent pas — je n'ai ni le courage ni la volonté de le reprocher au ministre des travaux publics — les crédits concernant les routes.

Les arguments qui ont été exposés, je les aurais moi-même présentés si le hasard avait voulu que je me trouve dans une position semblable à celle prise par M. le ministre. Ce que nous voulons, c'est qu'à l'avenir le fonds routier soit rétabli dans sa dotation réglementaire.

En ce qui concerne la tranche nationale, on envisage vingt-cinq milliards, alors qu'en vertu des textes de 1955, stabilisant le prélèvement sur la taxe alors prévue, on devrait trouver trente-trois ou trente-quatre milliards. C'est une grave amputation; elle n'est pas désastreuse et, à ce propos, je n'accuse plus le Gouvernement actuel en disant qu'il serait difficile d'engager des crédits de paiement supérieurs à vingt-cinq milliards si l'on tient compte des crédits d'engagement des années précédentes.

Vous voyez que j'ai fait quand même un effort d'objectivité. Ce qui nous paraît terriblement grave c'est que, ne l'oubliez pas, le réseau routier reçoit non pas seulement des voitures particulières, non pas seulement des camions, mais aussi ces véhicules qu'on a poussé systématiquement nos paysans à acheter. Tous ces tracteurs, comment voulez-vous qu'ils les fassent circuler s'ils n'ont pas de routes? (*Rires et mouvements divers à droite.*)

Je ne vois pas en quoi mes propos soient de nature à motiver vos mouvements divers, comme le dira le *Journal officiel*, à moins que certains (*l'orateur se tourne vers la droite*) se donnent le monopole de la défense des paysans et dénieient aux autres le droit de les représenter. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche et au centre. — Exclamations à droite.*) Je ne vois pas en quoi mes paroles peuvent vous choquer, car si vous avez une attitude publique, je sais bien ce que vous pensez et ce que vous dites en privé ou en commission.

Quoi qu'il en soit, les crédits des tranches vicinales, rurales, urbaines, départementales devraient représenter dix-huit ou dix-neuf milliards et l'on sait que ces sommes ont été en 1956 et pour partie en 1957 employées. Elles ont permis aux départements et aux communes d'engager des dépenses considérables puisque ces sommes ne représentaient qu'une subvention entraînant une participation des collectivités locales. Or, quand pour l'année prochaine vous ramenez à moins de cinq milliards cette participation pour l'ensemble des tranches nationales, sans doute faites-vous un effort auquel je veux bien rendre hommage par rapport à l'année précédente où il n'y avait rien.

Rendez-vous compte que vous amputez en réalité non pas de quatorze milliards, soit la différence, mais de trente à trente-cinq milliards les travaux qui auraient pu être effectués sur les routes départementales ou communales.

C'est tout ce que je voulais déclarer. Mes chers collègues, si j'ai dit quelque chose de monstrueux qui puisse vous déplaire, je m'en excuse. Je voulais simplement justifier d'avance ma position, ce qui évitera probablement une intervention lors de la discussion de l'amendement présenté par la gauche démocratique. J'ai été long mais si je vous ai fait perdre du temps maintenant, je suis convaincu de vous en faire gagner tout à l'heure. (*Applaudissements au centre et à gauche et sur plusieurs bancs à droite.*)

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

M. Paul Pelleray. Mes chers collègues, je voudrais apporter un argument que M. Pinton a oublié. Si les routes se trouvent en effet surchargées, il y a à cela une autre raison, c'est que la politique suivie depuis quelques années aboutit à la suppression de nombreuses voies ferrées, dites secondaires, parce qu'elles ne sont pas rentables; on oblige ainsi la route à supporter une circulation supplémentaire. (*Applaudissements à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, le département dont j'ai la charge explique la diversité des sujets qui sont aujourd'hui traités et des questions auxquelles je dois répondre plus longuement que mon collègue, le ministre de l'industrie et du commerce.

Vous ne m'en voudrez pas si je suis obligé de consacrer quelques minutes à répondre à chacune des nombreuses questions qui ont été soulevées, soit dans les rapports excellents émanant des commissions intéressées, soit dans les interventions qui se sont succédé aujourd'hui. Je m'efforcerais d'être bref, mais je voudrais être précis. C'est pourquoi je suivrai le plan que j'avais adopté dans mon exposé d'hier en parlant d'abord de ce qui n'est pas dans la loi-programme — que faisons-nous d'autres depuis cinquante minutes? — avant que de parler de ce qui y est.

Parmi les matières qui ne figurent pas dans la loi-programme, le fonds routier a, il faut le reconnaître, un rôle essentiel. Bien sûr, le ministre des travaux publics et des transports ne peut pas ne pas se réjouir quelque peu, sans manquer en rien à la solidarité gouvernementale, en voyant tant d'importance attribuée à une question qui « fonctionnellement », comme l'a dit un de mes prédécesseurs, lui tient nécessairement à cœur. Je serais presque tenté de remercier M. le rapporteur général d'avoir donné l'occasion à la solidarité gouvernementale de s'exprimer en cette assemblée à l'instant même. En définitive, je fais appel à son propre témoignage. Je crois que les déclarations faites par le secrétaire d'Etat aux finances correspondent exactement à ce que j'avais dit à la commission des finances. Mais il n'est peut-être pas mauvais que les confidences que j'ai faites aux membres de la commission des finances aient été confirmées par une voix autorisée devant l'ensemble du Sénat.

Je ne puis que me réjouir d'avoir eu l'occasion de reporter sur d'autres épaules une part du fardeau qui m'est confié; mais, comme M. le secrétaire d'Etat l'a dit lui-même très justement, il n'est pas de fardeau que nous ne devions porter en commun. M. le secrétaire d'Etat aux finances a dit les deux choses: il a parlé du cadre et il a parlé du contenu. M. le rapporteur général avait posé très exactement la question dans des termes voisins. En ce qui concerne le cadre, pour les raisons qui ont été longuement discutées tout à l'heure et autrefois, le principe de l'affectation des recettes supporte les attaques que vous savez, ce qui était important, ce pour quoi, personnellement, j'ai lutté; et si j'ai accepté qu'il n'y ait pas de loi de programme pour la route, c'est parce que je voulais m'accrocher, fût-ce désespérément — je dois cette justice à M. le ministre des finances et à M. le secrétaire d'Etat d'avoir dit que ce combat n'était pas désespéré — au cadre du fonds routier.

J'entends bien que ce qui vous intéresse surtout, comme moi-même, c'est la question des crédits, mais toute la discussion qui a eu lieu hier et aujourd'hui a son importance. Les rapporteurs ont, comme moi, compris qu'il fallait s'accrocher au cadre juridique pour les raisons qui avaient inspiré l'objet des débats de 1953 et de 1955.

M. le rapporteur général. Nous nous accrocherons à l'un et à l'autre, soyez tranquille.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je suis sûr de toujours trouver sur ce point votre concours, monsieur le rapporteur général.

Dans ces conditions, cette affirmation de l'attachement au cadre n'est pas dépourvue d'importance, je me dois de le souligner. En ce qui concerne le contenu, M. Pinton très justement, M. Bonnefous cet après-midi, et j'y reviendrai, ont montré la situation du réseau routier français.

M. le secrétaire d'Etat aux finances a rappelé tout à l'heure que les chiffres des crédits ne sont pas définitivement arrêtés. Tant que le budget n'est pas déposé, il reste une marge de dis-

discussion entre le ministre que l'on a tort d'appeler dépensier et le ministre que l'on n'a pas tort d'appeler économiste et une marge éventuelle pour les arbitrages du premier ministre.

M. Valéry Giscard d'Estaing m'a autorisé à faire état du chiffre sur lequel l'accord est en train de se réaliser entre les finances et les travaux publics. C'est trente-cinq milliards qui seront attribués au fonds routier lequel, au titre des autorisations de programme, n'a reçu que 10.700 millions au cours de l'année qui vient de s'achever et, il faut bien le rappeler car on l'oublie un peu trop, quatre milliards seulement pour l'année 1958.

Je voudrais reprendre très exactement ce qui a été dit par les uns et les autres. Je ne prétends pas que ce chiffre est considérable, mais il faut noter qu'une totale compréhension s'est manifestée. On a compris que, financièrement, il fallait revenir à des chiffres valables et qu'après le triste moment que les circonstances nous ont obligés à passer, il fallait maintenant ramener à un niveau normal nos infrastructures routières, sur le plan national et sur le plan des tranches à la création desquelles vous avez, nombreux d'entre vous, joué un rôle essentiel.

Je crois, mesdames, messieurs, que cette discussion a été utile. Il reste encore beaucoup à faire, sinon tout; mais les moyens de départ, la base, le tremplin, car je voudrais qu'il en fût un, sont maintenus. Je vous remercie de la collaboration que vous m'avez apportée les uns et les autres en prenant, avec une chaleur qu'une partie de moi-même ne pouvait qu'approuver, la défense du réseau routier français.

M. Jacques Duclos. Et l'autre partie ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. L'autre restait sourde. *(Sourires.)*

M. Jacques Duclos. Il y a deux Buron !

M. Abel Sempé. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Sempé, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Abel Sempé. Je voudrais vous poser une question précise. Vous avez indiqué que le volume des crédits qui seraient l'an prochain à la disposition du fonds serait de trente-cinq milliards. J'aimerais savoir le montant de la part que vous pensez affecter à la tranche communale. J'ai précisé cet après-midi qu'en 1955, 1956, 1957, le montant de cette tranche s'était établi autour de trois milliards et demi, qu'il avait été ainsi possible de notifier à l'ensemble des départements un volume de subvention s'établissant annuellement entre trente-cinq et cinquante millions.

Dans l'ensemble des départements français, à cette époque, il avait été possible de répartir un programme quinquennal qui a été réalisé avec les concours financiers des départements. Mais il reste à recevoir au moins trois années de subventions qui ont été notifiées par les préfets. Je voudrais savoir si vous êtes disposés à reprendre le versement des crédits destinés au financement des tranches vicinale et rurale.

Je vous indique que le volume des crédits qui permettraient de tenir les engagements des préfets devraient être au moins de trois milliards et demi chaque année.

M. le ministre des travaux publics et des transports. M. le sénateur Pinton a, tout à l'heure, avancé des chiffres. Mais n'oublions pas que le débat final comporte un troisième interlocuteur, M. le ministre de l'intérieur, qui est le tuteur des tranches communale et vicinale. Ce débat n'est pas terminé. Comme je le rappelais tout à l'heure, nous ne discutons pas encore le budget de 1960, mais le projet de loi de programme et même ce qui figure pas dans cette loi de programme.

La soustraction par rapport au chiffre que je viens d'énoncer et celui qui avait été prononcé pour la tranche nationale par M. le secrétaire d'Etat aux finances vous indique que l'ensemble des tranches communale et départementale bénéficiera de 10 milliards et que, sur ce point, nous sommes, comme l'a très justement fait remarquer M. Pinton, en dessous des chiffres retenus dans la formule de 1955. Nous nous trouvons donc à un niveau qui permet d'honorer les engagements que vous venez de rappeler.

Nous avons tenu, M. le secrétaire d'Etat aux finances et moi-même, parce que le débat était d'un très grand intérêt, à vous donner un certain nombre de précisions. Vous savez que dans

le cadre de la loi de programme, même dans le cas où cette loi de programme aurait contenu un élément intéressant plus directement le fonds routier, de telles précisions, qui doivent figurer dans le budget de 1960, n'auraient pas dû être nécessairement évoquées. C'est dans un souci de coopération avec une assemblée qui se préoccupe d'un problème qui me tient tant à cœur que j'ai donné tous ces détails. Je ne crois pas pouvoir entrer plus avant dans la discussion, alors, je le répète, que le document budgétaire ne sera déposé devant le Parlement que dans un mois et demi.

Je crois tout de même que l'on peut remarquer que, tant en ce qui concerne la forme qu'en ce qui concerne le fond, si les éléments sont loin de correspondre aux besoins que nous avons analysés hier et aujourd'hui, il y a un commencement de réalisation dont il aurait été injuste de ne pas souligner l'importance. Je m'associe à tout ce qui a été dit par les uns et les autres, non en mon nom seul, mais au nom du Gouvernement tout entier, avec l'espoir que ce début de reprise qui se manifeste s'amplifiera.

Sur cette question des routes, vous avez entendu, cet après-midi aussi, une intervention extrêmement importante de M. Bonnefous et je voudrais dire un mot concernant les autoroutes à péage. Question qui n'est pas elle, inscrite dans la loi de programme. C'est pourquoi je serai bref. Mais je dois remercier M. Bonnefous de la contribution qu'il a apportée à la définition formelle du cadre à l'intérieur duquel pourra s'opérer le financement des autoroutes; Je crois qu'il est particulièrement opportun de souligner ce problème. M. Bonnefous a rappelé le cadre. Mon objet, à moi, est d'essayer de remplir le plus possible ce cadre. Bien entendu, il n'est pas question que je renonce au péage du point de vue routier, ce qui serait contradictoire avec la loi de programme que je vous propose, puisque les deux commissions ont approuvé les dispositions qui concernent les voies navigables et qui reposent justement, dans une large mesure, sur le principe du péage.

En ce qui concerne les routes, le problème reprendra toute son ampleur au moment de la discussion du budget. Il est clair, en tout cas, après la discussion qui vient de s'instaurer, que, comme je l'ai dit, à travers leurs conseils généraux, tous les Français ont marqué leur attachement aux routes puisque, dans cinquante-cinq départements, les crédits d'entretien des routes départementales sont supérieurs par kilomètre aux crédits d'entretien des routes nationales. *(Exclamations à gauche et au centre.)*

M. André Dulin. De loin !

M. Bernard Chochoy. Les contribuables l'ont senti passer !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Naturellement, mais, comme le disait M. Chochoy hier, c'est la marque même de l'attachement que les Français portent à leurs routes, puisque les contribuables préfèrent encore participer aux dépenses que d'être privés de routes. *(Mouvements divers.)*

Je comprends votre sentiment, que je partage comme conseiller général; je crois que vous auriez tort de négliger l'importance de cette manifestation de l'unité de vues de l'opinion à propos des routes comme tous les débats d'aujourd'hui en font une démonstration supplémentaire, ce qui est très important sur le plan psychologique et le sera demain sur le plan pratique.

La deuxième question qui a été soulevée et qui ne figure pas dans la loi de programme, c'est celle des constructions navales. Je me dois de répondre à M. le président Abel-Durand et à M. le président Dulin, qui ont l'un et l'autre soulevé cette question.

J'ai déjà dit pourquoi ces constructions navales ne figuraient pas dans la loi de programme. Il n'en reste pas moins que la crise des armements qui est considérable à l'heure actuelle — et M. Abel-Durand l'analysait cet après-midi à cette tribune même — a créé en même temps une baisse du taux des prix, une baisse corrélative des prix des constructions navales, baisse tellement catastrophique qu'à l'heure actuelle, et malgré deux dévaluations successives, les prix auxquels se traitent les affaires sont, dans le monde entier, tellement bas que, sous des formes diverses, les divers pays sont obligés de venir en aide à leurs constructions navales.

Dans le cadre de la loi Defferre relative à la construction navale et dans le programme d'aide de 1957, une dotation de 16 milliards par an a été prévue. Il est clair en même temps que, grâce aux effets mêmes de cette loi, les capacités de production des chantiers navals français, en ces dernières années, telles qu'elles se révèlent aux plans de charge dans les années à venir, sont supérieures aux prévisions mêmes du plan. Nous avons trop souvent parlé en ces jours derniers des objectifs du

plan qui n'étaient atteints qu'à 70 ou 65 p. 100, pour ne pas souligner qu'on se trouve là en présence d'un ensemble industriel dont la capacité de production va se trouver dépasser des objectifs prévus par le plan pour les années 1960, 1961 et 1962.

Ainsi, nous nous trouvons en présence de deux problèmes contradictoires, mais qui posent précisément les questions que soulevait le président Abel-Durand. D'une part, si les entreprises de constructions navales peuvent établir un plan de charge pour des commandes qui leur permettent le plein emploi dans l'état du marché actuel, les 16 milliards par an n'arriveront qu'à couvrir 55 p. 100 au maximum des besoins. Ce sont des sommes atteignant près du double de celles prévues par la loi de 1957 qu'il faudrait, ce qui signifie une charge financière grave pour notre pays. D'autre part, dans le même temps, il n'est pas prouvé que, pour les années qui suivent, il soit possible, non seulement d'atteindre ce plan de charge et ce plein emploi, mais même d'en obtenir une partie seulement, tant la concurrence est âpre et la demande limitée.

Nous devons donc faire face, en matière de constructions navales, à un double problème. C'est ce qui justifie les inquiétudes qu'exprimait le président Abel-Durand lorsqu'il parlait de la difficulté qu'il y aurait à maintenir le plein emploi sur les chantiers. L'aide nécessaire est très supérieure au chiffre qui avait été retenu en 1957; mais il n'est pas prouvé, si même, par hypothèse, on arrivait à dégager les crédits nécessaires, que ceux-ci trouveraient leur emploi, car il y a à la fois besoin d'aide et menace de chômage sur nos chantiers de constructions navales.

M. le président Abel-Durand le soulignait tout à l'heure, le problème est de savoir, dans ces conditions, comment peut se réaliser l'adaptation des capacités de production aux besoins et aux ressources financières. C'est un problème très difficile sur lequel le Gouvernement s'est déjà penché, car il se trouve placé devant des conséquences tant économiques que financières et sociales très graves.

Le président Abel-Durand faisait allusion à un certain nombre de bruits qui se sont répandus et d'inquiétudes qui ont vu le jour. Je puis lui dire qu'à l'heure actuelle, le Gouvernement n'a pas encore pris de décision définitive et qu'en tout occurrence, les mesures qu'il arrêtera seront inspirées par le souci de donner du temps pour que la solution définitive n'intervienne qu'en entraînant le minimum de gêne pour la main-d'œuvre et pour l'ensemble de l'industrie de la construction navale.

Il est trop tôt pour que je puisse indiquer les formules retenues, puisque celles-ci ne sont pas encore arrêtées. Je prends acte de ce que M. Abel-Durand a déclaré et de ce que déclarait M. le président Dulin, de même que je prends acte de leurs inquiétudes devant le fait que certains chantiers paraissent être plus menacés que d'autres. Je prends acte de leur désir de voir la compétition maintenue sur des bases égales, ce qui n'est pas forcément facile.

Dans tous les cas, je retiens leurs propos et je voudrais dire à M. le président Abel-Durand l'intérêt que j'ai attaché à son intervention, sans oublier, bien entendu, les chantiers de constructions navales de la Pallice.

Une troisième question, qui ne figure pas dans la loi de programme, a été évoquée ce matin par M. Guy Petit. C'est la question du tourisme. J'attache trop d'importance au tourisme pour ne pas dire quelques mots à ce sujet. Je suis déjà intervenu ce matin pour indiquer qu'en réalité les investissements touristiques directs pouvaient difficilement trouver leur place à l'intérieur de la loi de programme, mais que dans cette loi se trouvent un grand nombre d'investissements ayant des conséquences indirectes importantes pour le tourisme.

Nous parlions de constructions navales tout à l'heure. Il est bien certain que la construction du paquebot *France* a une importance touristique considérable. Le lancement d'un navire moins important par ses dimensions, mais très important par son utilisation, je pense au *Napoléon* pour les lignes de Corse...

M. Abel-Durand. Mon département a construit un bac amphidrome à ses frais, sans participation de l'Etat!

M. le ministre des travaux publics et des transports. Mon cher président, je vous félicite d'avoir pensé à un bac amphidrome à la charge du département seul. Pour développer le tourisme, la Loire-Atlantique a pu faire un effort important que nous ne pouvons pas demander à la Corse pour des raisons évidentes, et c'est pourquoi je pense que le lancement du *Napoléon* est un événement qui peut aussi comporter des conséquences favorables pour le tourisme. Il en est de même pour de nombreux investissements de transport.

Je voudrais dire aussi à M. Guy Petit ce que j'ai dit ce matin en le développant en quelques mots.

Bien sûr, les investissements proprement dits étaient limités par les ressources du crédit hôtelier l'an dernier à un milliard. Ils sont portés à deux milliards cette année. Nous tâcherons de faire mieux l'année prochaine.

Je vous indique les chiffres du budget 1959. Ceux de 1960 ne sont pas encore arrêtés, mais puisque la question a été soulevée, elle méritait d'être traitée.

J'indique aussi à M. Guy Petit que dans le projet de réforme fiscale qui a été déposé, si plusieurs points soulèvent la discussion, certaines mesures peuvent l'intéresser. L'une est relative aux amortissements accélérés dans l'hôtellerie, l'autre à la patente saisonnière qui, jusqu'à présent, était limitée à un abattement de moitié, et qui doit être limitée au tiers lorsque l'hôtel à une activité de moins de quatre mois.

M. Guy Petit. C'est désastreux! Je ne suis pas du tout d'accord. Dans certaines stations, c'est une prime au malthusianisme et au chômage!

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il est difficile de satisfaire toutes les demandes. Il me paraissait nécessaire pourtant de souligner à M. Guy Petit que ces mesures avaient été prises à la demande des organisations représentatives du tourisme et de l'hôtellerie. De toute manière, je me devais d'aborder aussi des réformes dont on a bien voulu reconnaître qu'elles avaient été entreprises pour essayer de donner plus d'efficacité à la politique touristique du Gouvernement.

Le quatrième point qui n'a pas été traité dans la loi de programme, mais sur lequel des questions nombreuses m'ont été posées, est celui de l'aéronautique civile. Je suis tout prêt à raccourcir cet exposé, mais je crains que ceux qui ont posé des questions ne viennent dire que, n'ayant pas eu de réponse satisfaisante, il leur paraît difficile d'apporter leur accord au projet déposé.

M. Coudé du Foresto m'a demandé pourquoi les bases aériennes et les infrastructures dans leur ensemble n'étaient pas prévues dans la loi de programme. Je lui répondrai qu'en ce qui concerne ces bases aériennes, les opérations importantes ont un double aspect: les unes sont faites dans les différents Etats membres de la Communauté. La question qui se pose alors est à la fois technique et politique. Il était nécessaire, avant qu'un projet fût déposé, qu'un accord complet fût passé avec les Etats membres de la Communauté sur la hiérarchie des réalisations à entreprendre dans ce domaine.

En ce qui concerne le plan métropolitain, le grand problème était l'étude des prolongements des pistes — d'une part de Nice, d'autre part de Marseille — qui posait un certain nombre de conditions techniques qui paraissent avoir été résolues ces derniers jours seulement.

Des questions ont été posées au sujet de la fabrication des prototypes. Je me permets de rappeler, comme chacun le sait, que le ministère des travaux publics, section aviation civile, passe en quelque sorte commande à une industrie qui est sous le contrôle du ministère de l'Air. Par conséquent, une loi de programme relative à l'aviation civile devrait être en réalité une loi de programme relative à l'ensemble de l'aviation et regrouper les demandes de l'aviation militaire et de l'aviation civile. C'est d'ailleurs une telle loi de programme qui est en cours d'étude au sein du Gouvernement.

Enfin, M. Coudé du Foresto m'a posé une autre question que M. Jacques Duclos m'avait également posée hier au sujet d'Air-Union. Pour quelle raison la France paraît-elle, dans Air-Union, accepter une diminution de sa part dans le trafic assuré par les quatre compagnies qui viennent de conclure un accord? Je voudrais, parce que je crois que cette question intéresse le Sénat, donner quelques précisions à ce sujet.

Faute d'un accord entre les quatre compagnies belge, italienne, allemande et française, que serait-il arrivé dans les conditions de concurrence accentuée aujourd'hui observées? Chaque pays, mesdames et messieurs, eût conservé 50 p. 100 de son trafic et, dans un climat de concurrence sévère, eût dû négocier une part équivalente de celui-ci pour se réserver le droit d'aller ailleurs. J'espère être clair.

M. Jacques Duclos. Trop clair!

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne sais pas si le fait de rappeler que l'unité est composée de deux moitiés est trop clair, mais peu importe!

Je souligne donc que, si nous laissons la compétition jouer pleinement en fin de course, telle compagnie allemande par

exemple aurait 50 p. 100 de la clientèle allemande, la compagnie française 50 p. 100 de la clientèle passant par la France, sortant de France ou entrant en France et ainsi de suite.

La compagnie Air France se trouve aujourd'hui, à la suite de la guerre, très légitimement avoir, dans la compétition internationale, une avance sur d'autres compagnies qui, elles, n'ont repris leur activité que beaucoup plus tard.

Deux solutions étaient donc concevables. L'une consiste à dire :

Conservons notre avance et luttons au maximum, sachant que si la lutte prend un caractère excessif, nous serons, en fin de course, limités à 50 p. 100 du trafic de la France vis-à-vis des autres pays.

L'autre solution s'exprime ainsi : dans un monde où tout se développe et où le trafic aérien en particulier s'accroît rapidement, fixons-nous des objectifs finaux qui se situent à égale distance des 50 p. 100 du trafic pour chacun et de la situation actuelle. Les compagnies qui pourraient, sous la dure loi d'une concurrence sans frein, accroître davantage leurs possibilités, acceptent de limiter leurs ambitions, mais aussi leurs sacrifices financiers.

Je m'excuse du caractère un peu technique de ces commentaires. Voilà ce que je me devais de dire à M. Coudé du Foresto qui, très légitimement, avait soulevé la question.

Je répondrai enfin à M. Bonnefous, ainsi qu'à M. Coudé du Foresto à propos de la liaison ferroviaire Orsay—Orly. J'ai déjà eu l'occasion de dire à l'Assemblée nationale — et je suis heureux de pouvoir le répéter ici — que, si l'opération n'a pas pu être jusqu'à présent financée, c'est parce que les disponibilités en crédits du fonds de développement économique et social ont dû être d'abord affectées aux opérations jugées prioritaires par le Gouvernement.

Les études qu'il avait lui-même engagées sont poursuivies, de manière à permettre d'aboutir — grâce notamment à l'aliénation de la superstructure de la gare d'Orsay, le produit de cette vente réduisant d'autant le montant des crédits nécessaires — à la réalisation de cette liaison, certainement utile.

Ayant ainsi répondu aux très nombreuses questions qui ne concernaient pas directement ce projet de loi de programme, je voudrais maintenant dire quelques mots de ce qui y figure et répondre aux questions qui s'y rapportent.

Tout d'abord, en ce qui concerne la S. N. C. F., me sera-t-il permis de dire que ma situation est à la fois inconfortable et confortable. Elle est inconfortable parce que j'ai été critiqué deux fois ; elle est confortable pour la même raison. J'ai été critiqué deux fois parce que, d'une part, le rapporteur de la commission des finances s'est plaint de l'insuffisance des crédits ; une autre fois, parce que le rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan m'a reproché d'avoir été plus favorable à l'égard de la S. N. C. F. qu'aux autres moyens de transport.

M. Auguste Pinton. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Pinton, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Auguste Pinton. Je vous demande quand même de ne pas triompher trop facilement.

Il est bien évident que si je reprochais aux crédits de la S. N. C. F. d'être trop élevés, je me trouverais vraisemblablement en contradiction avec un grand nombre de mes collègues et vous pourriez assez justement exercer votre humour à mes dépens.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je m'en garde !

M. Auguste Pinton. Mon explication d'ailleurs est simple. Le troisième plan prévoit, pour l'ensemble des moyens de transport, des dépenses de l'ordre de 800 milliards. 270 milliards à peine figurent dans le projet de loi de programme. Il est bien évident que de quelque manière que l'on regarde les choses, la part de la S. N. C. F. a dû être réduite comme les autres.

Ce que nous avons voulu dire, je m'excuse de le rappeler, c'est que — considérant que la part de la S. N. C. F. avait été moins réduite que celle des autres — nous étions surpris que de toutes les dépenses qui, selon nous, s'imposaient en ce qui concerne la S. N. C. F. — le développement de l'électrification,

l'aménagement de ce que j'appellerai les ensembles terminaux — une seule partie ait été sauvée presque entièrement, celle s'appliquant au renouvellement du matériel et dont pour des raisons que je pourrais développer, l'urgence était vraisemblablement la moins démontrée.

Voilà la raison qui nous a fait proposer une réduction de crédit. Mais croyez bien, monsieur le ministre, que si nous l'avons proposée, c'est parce que cela nous est apparu — ce n'est pas notre faute — comme le seul moyen de manifester notre mécontentement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'en suis bien sûr, monsieur le sénateur, mais je me devais pourtant de souligner cette contradiction purement apparente, comme vous venez de l'indiquer vous-même, et de dire aussi qu'en ce qui concerne les wagons de marchandises, le renouvellement du matériel roulant est inférieur aux prévisions du plan de près de 39 p. 100.

J'ai eu l'occasion de donner des explications hier. J'ai choisi un chiffre qui soit à égale distance des prévisions du plan et des charges qui rendraient la vie de la Société nationale des chemins de fer français proprement impossible.

En réalité, ce qu'on peut reprocher indirectement à la Société nationale des chemins de fer français, c'est d'être en effet, par nature, mieux préparée à des opérations du style de la loi de programme que les autres moyens de transport plus disséminés ou plus éparpillés. Il n'en reste pas moins que ce serait donner à la Société nationale des chemins de fer français une situation bien difficile — que je résumerai d'un mot — en disant que, de toute façon, la loi de programme ne représente, si l'on se rapporte au chiffre d'investissement de la Société nationale des chemins de fer français de l'an dernier, que moins des deux tiers de l'ensemble des investissements qui seront faits les années prochaines. Par conséquent, à cet égard, je ne crois pas qu'on puisse considérer que la loi de programme soit abusive.

En ce qui concerne les ports, la question ayant été soulevée à l'Assemblée nationale sans qu'il m'ait été possible, en raison d'une absence, d'y répondre, je voudrais tout d'abord faire une déclaration pour rendre hommage aux directeurs successifs des ports et voies navigables du ministère des travaux publics qui, comme tous les hauts fonctionnaires, se sont attachés à leur tâche.

Je voudrais, comme M. Jeanneney l'a fait hier, dire que, quelles que soient les critiques, de forme ou de fond, que leur action peut susciter à tel ou tel moment, ces critiques ne peuvent viser que les ministres qui avaient la responsabilité, et non eux-mêmes. C'est évident, mais je me devais de le dire.

Cela étant, je voudrais répondre à un certain nombre de questions relatives à différents ports. Je rappelle ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire et que le rapporteur a lui-même souligné, à savoir qu'il y d'abord la loi de programme avec son noyau qui comporte des opérations arrêtées, puis un supplément de tranches « modulables » qui, selon les disponibilités financières, ajouteront deux ou trois milliards pour les ports, deux ou trois milliards pour les voies navigables, sinon davantage, comme je l'espère, afin de répondre aux besoins actuels.

C'est à cette occasion que je veux répondre aux questions posées.

M. le sénateur Yvon a regretté que rien ne soit prévu dans la loi de programme en ce qui concerne les ports de pêche. Qu'il me permette de lui dire qu'en ce qui concerne Boulogne, les travaux prévus, qui représentent plus de 2 milliards de francs de crédits budgétaires, sont destinés à la pêche et que la construction d'un nouveau bassin extérieur de commerce permettra d'affecter à la pêche la totalité du bassin intérieur Loubet, qui sera abandonné par les navires de commerce qui l'occupent actuellement.

D'autre part, si effectivement pour les ports bretons — pour des raisons que j'ai rappelées plusieurs fois — rien ou peu de chose ne paraît dans la loi de programme en matière de pêche, je dirai cependant que, dans ces dernières années, un effort non négligeable a été fait avec l'aide et l'intelligente initiative des chambres de commerce. Si bien que maintenant, les principales constructions de base étant faites, il ne s'agit plus que de compléments fort utiles mais qui apparaîtront dans la tranche modulable au moment du budget et qui n'ont pas leur place dans la loi de programme.

Enfin, la question de la Pallée a été posée par M. Dullin. Nous étudions présentement l'inscription des travaux au quatrième plan, avec un préjugé d'autant plus favorable que

nous avons donné à la chambre de commerce l'autorisation de dépenser soixante millions de francs au titre d'études, afin que les décisions définitives soient prises au vu de documents certains.

En ce qui concerne les voies navigables, M. Jeanneney a fort bien répondu cet après-midi pour le barrage dit de Pierre-Bénite. Qu'il me soit permis de souligner là que nous avons l'exemple d'une coordination utile, de cette coordination que l'on reproche parfois aux ministres de ne pas faire.

Que se passe-t-il ? M. Jeanneney l'a dit. S'il ne s'était préoccupé que d'obtenir au moindre prix la plus grande quantité d'énergie électrique, ce n'est pas ce barrage qu'il aurait choisi ; mais le ministre des travaux publics, soucieux de l'aménagement du trafic fluvial sur le Rhône, préfère ce barrage à un autre. C'est ainsi que l'accord a été fait. C'est un exemple que je me devais de souligner.

Bien entendu, ainsi que MM. Pisani, Bonnefous et d'autres qui sont intervenus cet après-midi, je souhaite que ce ne soit pas là un simple exemple, mais la loi générale de la coopération entre les différents ministères techniques.

Ce que je voudrais tout simplement mentionner en terminant, c'est que je suis persuadé que tous vous être profondément conscients de la tâche difficile qui se pose pour les gouvernements en ces matières d'infrastructure. En réalité, et M. Pisani avait mis l'accent sur la question — il y a une coopération et une coordination nécessaires. Il y a arbitrage. Nous le voyons bien à l'occasion de ce projet de loi de programme. Nous le verrons mieux encore au moment du budget, les interventions très légitimes que vous avez faites, les uns et les autres, s'opposent en quelque manière et nécessairement.

Les uns demandent très légitimement, à l'heure où la compétition internationale se développe, que nos points forts soient renforcés, parce que ce sont ces points forts qui peuvent marquer des succès sur nos concurrents étrangers. C'est très légitimement, encore une fois, au moment où la compétition reprend une force plus grande, que l'on se doit de doter d'une vigueur nécessaire les points forts de notre pays pour pouvoir supporter cette concurrence.

Mais, dans le même temps, un principe différent, un principe sain, auquel il a été fait allusion à plusieurs reprises dans la journée, celui de l'expansion régionale, nécessite aussi que soient confortés les points faibles pour éviter les disparitions ou les asphyxies dont certains d'entre vous se sont faits l'écho. Il y a alors un arbitrage nécessaire qui doit être fait entre cette double nécessité de renforcer les points forts en raison de la compétition internationale de conforter les points faibles pour éviter les asphyxies régionales.

De même, en matière de chemins de fer — et vous l'avez indiqué clairement — il y a des arbitrages difficiles à rendre entre les préoccupations de la rentabilité, du coût de revient, principes sains, dont parlait cet après-midi M. Jeanneney, et celle du service public dont, sur tous les bancs de cette assemblée, divers intervenants ont signalé l'importance en matière de transports.

On voudrait à la fois que nous vendions les transports au prix de revient dans le cas où il est compétitif, et que nous l'assurons à un prix moins élevé lorsqu'il ne l'est pas. Les deux principes sont justes. Il faut donc que le ministre intervienne pour arbitrer à la fois entre les points forts et les points faibles, qu'il faut également développer, entre la notion de rentabilité qu'il faut respecter et la notion de service public qu'il faut sauvegarder.

Je ne voudrais pas à cette heure, entamer un long débat à ce sujet. Soyez tranquilles ! Je voudrais seulement que le Sénat comprenne que dans un projet de loi qui, en toute occurrence, ne pouvait être qu'une première étape, il fallait présenter un programme très satisfaisant, comme vous le souhaitiez très légitimement, quand il s'agit de concilier des impératifs contraires et pourtant également nécessaires pour le développement de notre pays. *(Applaudissements.)*

M. le président. Mes chers collègues, il convient de réserver le montant total applicable aux transports et communications jusqu'après l'examen des montants de programme s'appliquant respectivement à la Société nationale des chemins de fer français, aux travaux publics et à l'aviation civile et commerciale.

Par amendement (n° 4 rectifié) M. Auguste Pinton, au nom de la commission des affaires économiques et du plan, propose, à l'alinéa 2° de cet article unique, de réduire de 10 milliards de francs le montant du programme d'équipement prévu pour la S. N. C. F. en substituant au chiffre de 203.700 millions de francs le chiffre de 193.700 millions de francs ; et, en

conséquence : 1° à la 2° ligne de l'alinéa 2°, ramener le chiffre de 264.385 millions de francs à 254.385 millions de francs ; 2° à la 2° ligne de l'article, ramener le montant total du programme d'équipement économique général de 1.327.785 millions de francs à 1.317.785 millions de francs.

La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Je pense que beaucoup de choses ont déjà été dites. Cet amendement a été déposé par la commission des affaires économiques et si elle a choisi de proposer une réduction de dix milliards de francs en ce qui concerne le montant du programme d'équipement prévu pour la Société nationale des chemins de fer français, ce n'est pas — je m'en suis expliqué il y a quelques instants — parce qu'elle estimait que les crédits de la Société nationale des chemins de fer français étaient trop importants, c'était simplement parce qu'elle n'a pas vu, d'autre moyen de justifier son attitude, en considérant non pas tellement ce qui était dans le projet de loi de programme, mais plus exactement ce qui n'y était pas. Au demeurant, si cette attitude avait été hétérodoxe, il faut dire que tout le débat, à commencer par la position des ministres eux-mêmes, nous a justifié, puisque, au demeurant, la plus pertinente critique qui ait pu être faite sur ce projet de loi de programme a été de consacrer l'essentiel de la discussion à s'expliquer sur ce qui n'est pas dans le projet de loi de programme et qui aurait dû y figurer. Par conséquent, il n'est pas douteux que nous avons constaté — je l'ai indiqué tout à l'heure et je n'y reviens pas — tout d'abord, un déséquilibre flagrant entre les crédits prévus pour la Société nationale des chemins de fer français et ceux qui sont affectés aux autres modes de transport. Si j'insiste, c'est parce qu'une première rédaction de l'amendement dont je ne suis pas responsable, avait laissé entendre que les crédits de la Société nationale des chemins de fer français étant exagérés par rapport aux autres, nous en demandions la réduction.

C'est cette rédaction qui figure, du reste, dans le texte du rapport de la commission des affaires économiques. Il existe un déséquilibre entre les crédits prévus pour la Société nationale des chemins de fer français et ceux affectés aux autres modes de transports. Une erreur a été commise. Cela ne signifie pas que les crédits de la Société nationale des chemins de fer français sont exagérés. C'est parce que nous ne trouvions pas d'autre moyen d'exprimer notre sentiment que nous avons fait la proposition.

Les débats de la commission des affaires économiques ont permis à la presque totalité des commissaires d'insister sur un certain nombre de faits qui expliquent très précisément la réduction. En effet, les perspectives du trafic ferroviaire de marchandises ne justifient pas un renouvellement aussi important du matériel roulant standard en raison de la concurrence des oléoducs, des gazoducs et des lignes à très haute tension pour l'acheminement des produits énergétiques, étant bien précisé que cette observation ne vise pas les wagons frigorifiques dont le rythme de construction paraît, au contraire, insuffisant.

Enfin, en dernier lieu, un très grand nombre de commissaires ont voulu donner à cet amendement le sens d'une protestation contre la politique de différenciation tarifaire et de fermeture des gares et de lignes pratiquées par la Société nationale des chemins de fer français qui tend à peser de plus en plus lourdement sur l'économie des régions rurales. Par conséquent, l'amendement tel qu'il a été voté par la commission des affaires économiques ne vise pas, je le répète, à réduire les crédits de la Société nationale des chemins de fer français... *(Protestations à droite.)* Je m'excuse, mes chers collègues, vous allez prolonger mon intervention. Il y a un certain nombre de collègues auxquels je n'ai pas l'honneur de plaire *(Exclamations.)*... Je m'en console parfaitement.

Si j'ai pris la peine de lire, ce qui n'est pas dans mes habitudes, c'est parce que j'ai eu le souci d'exprimer non pas mon sentiment personnel, mais celui de la commission qui a bien voulu me faire l'honneur de me demander de parler en son nom. C'est pourquoi je l'ai fait. Si j'ai eu tort, tant pis ! *(Applaudissements au centre.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais répondre très brièvement à M. le sénateur Pinton. Je crois pouvoir dire que son amendement a répondu dans une large mesure à l'objet fixé par la commission des affaires économiques. Celle-ci lui avait demandé d'attirer l'attention du

Sénat sur ce qui n'était pas dans le projet de la loi de programme. Je crois que c'est ce dont nous venons de discuter depuis deux jours. Sur ce point donc, l'objet est atteint.

En ce qui concerne l'aspect plus technique du problème, j'ai reconnu tout à l'heure en ce qui concerne les wagons de marchandises, qu'effectivement ou pouvait considérer les premiers programmes de la Société nationale des chemins de fer français, ceux qui étaient prévus par le plan quinquennal, comme excessifs. En réalité, les projets de lois de programme correspondent à un abattement de 39 p. 100 sur les premières prévisions.

Cet abattement résulte, hélas! d'un certain ralentissement de l'activité de la S. N. C. F. ou, plus exactement, d'un arrêt de son expansion; il est, d'autre part, la conséquence de l'électrification, qui a permis d'accroître la vitesse de rotation des wagons.

Mais aller plus loin dans cette réduction paraîtrait dangereux. Je ne crois pas qu'on puisse accepter le chiffre proposé par la commission des affaires économiques et du plan car les annuités de renouvellement qui en résulteraient, l'amortissement, ne permettraient le renouvellement du matériel que tous les soixante-quinze ans seulement. C'est pourquoi je crois que le projet de loi, qui retient environ 60 p. 100 des chiffres du plan primitif de la S. N. C. F., répond en fait aux intentions profondes de M. Pinton.

Quant au troisième point qui concerne les tarifs, je m'en suis déjà expliqué hier dans la présentation que j'ai faite du projet de loi programme. D'abord en ce qui concerne la fermeture de lignes. En réalité les fermetures ont, dans les trois dernières années — y compris la présente — porté sur 250 ou 300 kilomètres correspondant à un programme antérieurement arrêté. Je dis tout de suite que je suis entièrement d'accord avec M. Pinton et avec les autres orateurs qui sont intervenus tout à l'heure. Je n'ai nullement l'intention de poursuivre une politique sévère en matière de fermeture de lignes parce que — je l'ai dit tout à l'heure et je le répète — il me faut arbitrer entre deux nécessités: celle de la rentabilité et celle du service public pour les régions mal desservies que nous devons protéger. C'est pourquoi, ayant fait cette affirmation, et ayant été heureux d'avoir l'occasion de la faire, je demande à M. Pinton s'il ne pense pas que la commission des affaires économiques pourrait retirer son amendement.

Je crois que tout le fruit qui pouvait en être retiré pour animer le débat sur le plan du fonds routier et sur celui des autres moyens de transport et pour donner son sens plein à la discussion, a été obtenu.

Je sais que son intention n'est pas, et je l'en remercie, d'aboutir à ce que, en définitive, la S. N. C. F. ou ses fournisseurs fassent, même pour un montant limité, les frais d'une intervention si utile et qui a maintenant porté ses fruits.

C'est pourquoi j'estime que la commission peut accepter, le résultat étant obtenu, de retirer cet amendement. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs.*)

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

M. Auguste Pinton. Je n'ai aucune qualité pour maintenir ou pour retirer cet amendement. Si M. le président de la commission prend sur lui l'initiative de le retirer...

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du plan. Je demande la parole.

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

M. le président de la commission des affaires économiques et du plan. Je pourrais demander une suspension de séance. (*Exclamations sur plusieurs bancs.*)

Je pense qu'il est préférable de retirer notre amendement, sauf ensuite à le reprendre, le cas échéant, lorsque les circonstances nous paraîtront beaucoup plus favorables. (*Sourires.*)

M. le président. L'amendement est-il retiré, monsieur Pinton ?

M. Auguste Pinton. Je ne peux pas assumer une responsabilité qui ne m'incombe pas personnellement, mais M. le président de la commission a répondu.

M. le président. Selon les indications de M. le président de la commission, l'amendement est retiré.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Je demande la parole, au nom de la commission des finances.

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

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. J'ai demandé la parole pour me féliciter de ce que l'amendement était retiré.

J'indique que la commission des finances, sans prendre parti, avait préféré voir cet amendement retiré que maintenu. Lorsque, tout à l'heure, j'ai constaté que M. le ministre de l'industrie et du commerce acceptait allègrement qu'on lui supprimât 26 milliards, je me demande dans quelle mesure 10 milliards en plus ou en moins peuvent faire quelque chose dans ce que nous votons! (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur la partie de l'alinéa 2^e relative à la Société nationale des chemins de fer français ?...

Je la mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Sur la partie de l'alinéa 2^e relative aux travaux publics, MM. Guy Petit et Jean-Louis Tinaud proposent, par amendement (n^o 5), de réduire de 4 milliards le montant du programme d'équipement prévu pour les travaux publics (ports de commerce et de pêche, voies de navigation intérieure).

La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Mes chers collègues, je tiens tout d'abord à solliciter l'indulgence et la patience du Sénat parce que je me vois obligé de traiter d'un problème régional à une heure aussi avancée. Ce n'est point notre faute si, par suite des nombreuses lacunes du projet de loi de programme, nous sommes tenus de parler de tout.

M. le ministre des travaux publics a très opportunément signalé que des oublis avaient été commis. En l'occurrence, ce que vous avez oublié, monsieur le ministre, ou plutôt — puisque vous avez plaidé les circonstances atténuantes — ce qu'ont oublié les auteurs de ce projet de loi de programme, c'est un certain nombre de ports et notamment celui de Bayonne. (*Exclamations sur divers bancs.*)

A la page 34 de l'exposé des motifs du projet, le Gouvernement indique fort pertinemment ce qui suit:

« Les industries tributaires des ports pour l'importation de leurs matières premières et l'exportation de leurs produits finis risqueraient d'être en position d'infériorité du fait des charges supportées par les marchandises à leur passage dans les ports français. »

Cela s'applique de façon implicite, mais parfaite, à la production de Lacq, ce que les auteurs de la loi de programme ne doivent pas ignorer, et l'expansion qui en résulte offre de très grandes possibilités d'avenir pour la région des Basses-Pyrénées. Or, le seul port susceptible de permettre une exportation rationnelle du soufre de Lacq est Bayonne.

Mes chers collègues, vous n'ignorez pas que la présence de soufre joue un rôle important dans le prix du gaz naturel et cela intéresse non seulement la région même de Lacq, mais encore tous les consommateurs du gaz naturel, qu'ils soient de Pau, de Bordeaux, de Nantes ou de Montluçon, c'est-à-dire de toutes les régions irriguées par le gaz de Lacq.

Je répète que le seul port susceptible d'exporter dans des conditions économiques convenables le soufre de Lacq est le port de Bayonne, n'en déplaise — je m'en excuse auprès de lui — à M. le sénateur Portmann. (*Sourires.*)

Il y a à cela une raison géographique: Bayonne est à 80 kilomètres de Lacq tandis que Bordeaux se trouve à environ 200 kilomètres. Il en résulte que le choix — ce n'est pas le mien; c'est sans doute celui du Créateur et c'est également celui de la Société nationale des pétroles d'Aquitaine — ce choix, dis-je, s'est porté sur Bayonne puisque, effectivement, il en coûte 500 francs de plus par tonne si l'on achemine le soufre par Bordeaux au lieu de le faire transiter par Bayonne.

Le port de Bayonne étant ainsi qualifié pour recevoir ce soufre, encore faut-il qu'il soit en mesure d'assurer d'une façon régulière l'exportation de la totalité de ce produit. La chambre de commerce de Bayonne a supporté le coût d'importantes études.

Il en résulte que pour assurer à la fois une rotation régulière de tous les navires, un tirant d'eau de 9 mètres et la tranqui-

lisation du port, il est indispensable de procéder à la construction, au nord de l'embouchure, d'un digue permettant l'accès des navires de 10.000 tonnes tout en leur évitant les arrêts qui se produisent nécessairement à l'entrée et à la sortie du port du fait de la barre.

M. le ministre, interrogé à l'Assemblée nationale par le député de la quatrième circonscription de Bayonne, a répondu d'une manière qu'il me permettra de qualifier d'évasive, même dans le sens étymologique du terme. Cette réponse était la suivante :

« J'indiquerai au colonel Thomazo — puisque c'est de lui qu'il s'agit — qu'il a été prévu, pour les bassins d'accostage, de dépenser 180 millions, dont un tiers à la charge de l'Etat, que 500 millions sont prévus pour l'aménagement de l'outillage; enfin que l'aménagement de l'estuaire à 9 mètres est étudié de très près; mais il faut encore un examen plus complet du point de vue technique et économique pour être certain que les trois ou quatre milliards nécessaires seront dépensés utilement. »

J'admire d'abord votre prudence parce que vous n'avez pas voulu vous engager à fond alors que vous saviez, monsieur le ministre, que les études actuellement terminées permettent d'affirmer que, non point quatre milliards, mais trois, seront dépensés utilement, l'Etat réalisant ainsi, et je m'en vais vous le démontrer, une économie.

Auparavant, je tiens à dissiper une équivoque au sujet des 180 millions et des 500 millions dont vous avez parlé. L'Etat n'a accordé que 54 millions, tout le reste ayant été pris en charge par la chambre de commerce de Bayonne. Or, il convient que l'Etat, comme il l'a fait pour le port de Caen, dont l'importance sera à peu près comparable à celle du port de Bayonne à partir de 1962, participe aux travaux à raison de 50 p. 100. C'est donc 1.500 millions qui auraient dû être inscrits dans une ligne prévue pour le port de Bayonne, et j'avoue que j'ai été étonné de ne point la voir figurer dans le projet.

Avez-vous eu l'intention de réaliser une économie d'un milliard et demi? Si tel avait été votre but, vous vous seriez singulièrement trompé, parce que si ces travaux ne sont pas effectués, le trafic va naturellement se partager entre Bayonne et un port plus éloigné, ce qui le rendra plus onéreux. Si ce trafic se trouve partagé par moitié, ce qui est probable si l'on réussit à asphyxier le port de Bayonne en ne réalisant pas cet ouvrage, comme à partir de 1962 c'est 1.262.000 tonnes de soufre qui seront exportées, il en résultera une charge pour la S. N. P. A. et, par conséquent, pour l'économie générale, de 300 millions par an.

Il y a mieux: la S. N. P. A., afin d'évacuer le soufre par le port de Bayonne, a fait construire des rames spéciales pour le trajet Lacq-Bayonne, et elle a dépensé à cet effet 350 millions. Elle a ensuite aménagé, sur le port de Bayonne, un portique adapté au chargement du soufre; l'ensemble des installations a coûté 500 millions. Si, monsieur le ministre, Bayonne n'est pas en mesure, parce que vous aurez refusé d'inscrire ces crédits dans le projet de loi de programme, d'évacuer la totalité du soufre, il faudra construire ailleurs des ouvrages semblables à ceux qui ont été réalisés à Bayonne, car ils sont indispensables pour procéder au chargement du soufre, et il faudra également commander d'autres rames spéciales, en nombre plus important encore parce que la distance à parcourir sera plus longue.

Le coût de l'ensemble de l'opération a été évalué à un milliard, ce qui fait qu'en réalité l'effort demandé à l'Etat se traduirait par une dépense supplémentaire de 500 millions, mais elle permettrait d'économiser chaque année au moins 300 millions de francs sur les frais de transport. Cela revient à dire que pour une dépense de 500 millions échelonnée sur trois ans, il sera, durant ce laps de temps, réalisé 900 millions d'économies, et que, par la suite, il sera évité une importante dépense supplémentaire.

Je me demande alors pour quelles raisons le port de Bayonne a été oublié, et j'en viens à penser que c'est peut-être pour des raisons politiques. (*Mouvements divers.*)

En effet, dans un passé sans doute lointain, puisque c'était avant la V^e République (*Sourires.*) il nous est arrivé de constater que certains hommes politiques puissants — je devrais presque m'exprimer au singulier — faisaient tous leurs efforts pour éviter que le soufre de Lacq ne fût acheminé par le port de Bayonne.

M. Jean-Louis Tinaud. Très bien!

M. Guy Petit. Je voudrais avoir sur ce point de très claires explications.

Vous avez à réaliser des arbitrages, monsieur le ministre. Vous avez posé des principes dans la loi de programme. Ces principes, il faut les respecter, en particulier à l'égard d'une région qui, après avoir été longtemps sous-développée, est en train de devenir une grande région industrielle.

J'ai borné ma démonstration au problème du soufre, mais vous savez que le port de Bayonne sera également appelé à recevoir la bauxite destinée à alimenter les usines de Pechiney, à Lacq, que c'est le port naturel de l'exportation du maïs et, déjà, un courant d'exportation du maïs a commencé à se dessiner vers les îles britanniques; qu'enfin, si l'on veut assurer le service des forges du Boucau, qui appartient aux Forges et aciéries de la Loire, il est indispensable que des navires de 10.000 tonnes puissent pénétrer dans ce port.

M. Philippe d'Argenlieu. Nous perdons du temps! (*Marques d'approbation.*)

M. Guy Petit. Aux Forges du Boucau travaille, vous le savez, tout un personnel qui, par tradition de famille, a formé des spécialistes de valeur professionnelle. Ceux-ci vont être menacés de chômage, de misère et de dispersion, si l'effort modeste qui est demandé à l'Etat, conformément à la politique dont il a posé les principes, n'est pas accompli.

Je constate qu'on ne manifeste pas le même souci d'économie à l'égard d'autres ports ou d'une série d'ouvrages fragmentaires qui ne présentent pas une importance vitale pour la région considérée. Pour l'augmentation du trafic, on peut noter un total de 1.420 millions en trois ans, et vous retrouverez parfaitement les lignes dont il s'agit.

Je n'en discute pas l'utilité car je suis persuadé qu'elle n'est pas discutable, mais je dis qu'elle ne se compare probablement pas...

M. Abel-Durand. Que Bayonne ne se plaigne pas de façon excessive, car elle a bénéficié d'une drague qui était destinée au port de Nantes.

M. Jean-Louis Tinaud. Vous n'avez pas Lacq derrière!

M. Abel-Durand. Vous devriez nous remercier!

M. Guy Petit. Mon cher président, je vais vous répondre à propos de cette drague.

Je ne pense pas que le but de cette loi de programme étriquée ait été de créer des divisions entre les diverses régions, ou alors l'objectif aurait été parfaitement atteint par les auteurs de cette loi de programme, ce qui serait désastreux.

La drague était destinée à Nantes ou à un autre port. Bayonne avait réclamé une drague. Si cette drague n'avait pas été affectée au port de Bayonne par un ministre qui a su prendre ses responsabilités, et qui se trouve aujourd'hui sur ces bancs, on n'aurait pas pu évacuer dans des conditions saines et normale le soufre de Lacq. Par conséquent, c'est une mesure parfaitement rationnelle qui a été prise à l'époque...

M. Abel-Durand. Je ne la critique pas. Mais pourquoi voulez-vous qu'on réduise les crédits attribués aux autres?

M. Guy Petit. Je n'ai pas dit cela!

M. Abel-Durand. Vous demandez une réduction des crédits attribués aux autres. Je ne comprends plus rien du tout.

M. Guy Petit. M. Abel Durand, j'en suis désolé, m'a mal compris. (*Hilarité!*)

M. Abel Durand. J'ai lu votre amendement.

M. Guy Petit. J'approuve et j'applaudis au contraire au crédit de 1,5 milliard affecté à Nantes et à Saint-Nazaire pour la construction d'une drague aspiratrice.

M. Abel Durand. Mais vous demandez une réduction des crédits globaux!

M. Guy Petit. Vous savez bien que c'est le seul moyen de pouvoir ouvrir une discussion. Ce moyen a été utilisé par la commission. Il peut être utilisé aussi par chacun d'entre nous. Vous êtes intervenu tout à l'heure d'une façon très pertinente et je vous approuve. Permettez-moi maintenant d'achever la défense indispensable du port de Bayonne.

Je voudrais qu'une question soit prise d'une façon claire. Si l'on nous objecte que c'est par insuffisance de crédits que Bayonne a été provisoirement oublié, je réponds que des affectations de sommes aussi importantes pour des travaux

fragmentaires ont été faites pour d'autres ports. Je ne les critique pas; je suis sûr que c'est utile. Ce n'est pas aussi indispensable que ce que nous vous demandons pour le port de Bayonne et qui est absolument vital pour une région qui verrait son expansion étouffée au moment même où elle se produit. L'impératif est celui de la distance. Il suffit de regarder une carte pour constater que le port naturel de la région de Lacq, qui est tout de même dans les Basses-Pyrénées à 80 kilomètres de la côte, c'est Bayonne.

Je voudrais avoir de vous une réponse moins évasive que celle que vous avez faite à l'Assemblée nationale.

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial. Votre commission des finances a examiné l'amendement de M. Guy Petit. Vous comprendrez sa réserve; elle ne désire pas prendre parti dans cette affaire. C'est un peu pour répondre à cet amendement que je m'étais permis dans mon intervention d'adresser deux questions à M. le ministre des travaux publics. Je crois pouvoir dire que si l'on y avait répondu, cela aurait simplifié l'exposé de M. Guy Petit. Douze ports seulement sont cités dans la loi de programme et je crois que nous en avons cent six en France, ce qui laisse la place pour quatre-vingt-quatorze amendements. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

Si M. le ministre voulait bien répondre, cela réglerait la question tout de suite.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. La réponse que j'ai faite à l'Assemblée nationale n'est pas aussi évasive que M. Guy Petit le pense, pour la raison très simple que les études que nous poursuivons ne sont pas terminées. Elles sont en effet de deux ordres: économique et technique. En ce qui concerne la seconde, il y a la question de la barre dont il a si bien parlé.

Il est maintenant nécessaire que les conclusions de l'étude sur modèle réduit déjà entreprise soient tirées, et cela n'est pas si simple. Il y a aussi un problème économique sur le plan régional, dont les données ont été fort bien évoquées.

Mais, sans en attendre les résultats, les travaux nécessaires pour assurer l'expédition du soufre de Lacq par navires de moyen tonnage ont été réalisés et permettent l'exportation de 600.000 tonnes de soufre par an. L'augmentation de ce trafic nécessitera probablement le recours à des navires de plus fort tonnage et pose la question de l'engagement de dépenses supplémentaires.

C'est certes dans un esprit favorable que cette question est examinée. Aussi bien, je me permets de rappeler que, si l'aménagement pour des navires de plus fort tirant d'eau de l'accès du port de Bayonne figure au troisième plan, c'est avec la mention « pour mémoire », ce qui illustre bien et l'existence d'un sentiment favorable, et la nécessité, pour décider de cette dépense — aussi bien en ce qui concerne la part de l'Etat que celle de la chambre de commerce de Bayonne — de pousser jusqu'à leur aboutissement les études.

C'est pourquoi les travaux du port de Bayonne ne figurent pas dans la loi de programme, non qu'ils aient été oubliés, mais parce qu'ils ne pouvaient y figurer avant que les études n'aient été achevées: ce sont ces études que nous poursuivons actuellement.

Je voudrais profiter de l'occasion pour m'excuser auprès du rapporteur de ne pas avoir insisté autrement que par une phrase, sur la différence existant entre le noyau — qui concerne les douze ports qu'il a cités — et la tranche modulable, c'est-à-dire le complément figurant chaque année au budget, et qui naturellement tiendra compte des besoins des autres ports.

J'avais insisté dans mon exposé général sur les difficultés qu'il y a à faire figurer dans une loi de programme toutes les opérations nécessaires. Alors qu'il existe 106 ports, la loi de programme ne peut bien évidemment retenir que des opérations d'une certaine durée et requérant une certaine concentration de moyens.

Je remercie M. Lachèvre de ce qu'il a dit et je demande à M. Guy Petit de retirer son amendement. Je ne voudrais pas paraître le moins du monde en contradiction avec lui: j'ai pour le port de Bayonne des sentiments de sympathie, mais

je ne peux engager de dépenses pour ce port que sur des justifications économiques incontestables. Je vois avec plaisir que M. Guy Petit est confiant en cette matière.

M. Georges Portmann. Je demande la parole.

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

M. Georges Portmann. Un mot simplement, puisque M. Guy Petit a mis en cause le port de Bordeaux. (*Exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. Gaston Defferre. Je pourrais parler de Marseille pendant une heure!

M. Georges Portmann. Je dirai à M. Guy Petit qu'il eût été préférable que la solidarité entre les hommes du Sud-Ouest jouât et que, Bayonne étant un port de moyenne importance et ne pouvant évacuer que 600.000 tonnes, on laissât à Bordeaux, ayant une organisation portuaire excellente et adaptée à de gros bateaux, le soin d'évacuer le surplus.

M. Guy Petit. Je demande la parole. (*Nouvelles exclamations.*)

M. le président. Vous avez la parole. (*Bruit.*)

Plusieurs sénateurs. Clôture!

M. Bernard Chochoy. Le Sénat n'est pas un conseil général!

M. le président. Je vous demande un peu de silence.

Nous sommes au Sénat. Je suis obligé de donner la parole à ceux qui me la demandent. Notre règlement est tel que je ne peux pas arrêter actuellement la discussion.

Je sais aussi que tout le monde pourrait, dans le domaine des travaux publics, formuler des observations. Je demande donc simplement à M. Guy Petit s'il maintient son amendement.

M. Guy Petit. Je vais vous répondre, monsieur le président.

Un sénateur à gauche. Par oui ou par non!

M. Guy Petit. Il y a une véritable dictature, ici! (*Vives exclamations à gauche et sur divers autres bancs.*)

Nous avons écouté avec une courtoisie dont vous ne faites pas preuve la défense de l'usine marémotrice de la Rance et la défense des intérêts de la Bretagne.

Mes chers collègues je vous supplie de m'accorder quelques instants d'attention et je vous demande un minimum d'objectivité. Cet après-midi, nous avons écouté avec beaucoup d'attention la défense présentée par certains de nos collègues de l'usine marée-motrice de la Rance et des intérêts de la Bretagne, parce qu'une loi de programme comme celle-ci met en jeu nécessairement des intérêts régionaux. Il est donc légitime que les intérêts régionaux, lorsqu'ils sont importants et sérieux, puissent être défendus sans provoquer les protestations d'autres collègues. Il faut avoir la patience...

M. Georges Marrane. Alors soyez bref!

M. Guy Petit. ...d'écouter des propos qui ne vous intéressent pas directement pour qu'à d'autres moments on vous écoute lorsque vous défendez les intérêts légitimes qui sont les vôtres.

M. Alain Poher. Voulez-vous me permettre de vous interrompre?

M. Guy Petit. Laissez-moi terminer, monsieur Poher.

En ce qui concerne le port de Bayonne (*Protestations sur de nombreux bancs*) je suis particulièrement satisfait d'avoir entendu mon collègue et ami M. le professeur Portmann dire que l'on pouvait laisser 600.000 tonnes à Bayonne et le reste à Bordeaux. Les arbitrages ne sont point faits par nous. Nous ne sommes pas admis à discuter. Ils sont faits dans la coulisse. Si nous ne pouvons bénéficier dans une assemblée aussi raisonnable que celle-ci de la possibilité de défendre des intérêts aussi légitimes, où le ferons-nous? Nous serons obligés d'agir en coulisse et de mener une lutte d'influence.

Le port de Bayonne se heurte depuis plusieurs années à une lutte d'influence de la part d'hommes politiques qui représentent une autre région. (*Mouvements.*)

Eh oui! il faut le dire franchement. C'est la vérité! J'ai le droit et le devoir de défendre des intérêts que je sais légitimes et je vous remercie de m'écouter sur ce point.

Je ne poserai qu'une seule question à M. le ministre avant de prendre la décision de maintenir ou de retirer mon amendement: le ministère des travaux publics conteste-t-il que l'exportation du soufre par tout autre port que celui de Bayonne coûte 500 francs par tonne de plus ?

De votre réponse dépendra la décision que je prendrai au sujet de mon amendement. Il s'agit là d'un fait précis, résultant des études de la Société nationale des pétroles d'Aquitaine.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je demande la parole.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il m'est impossible de donner un avis sur ce chiffre, non pas qu'il soit inexact en soi, bien sûr! mais parce qu'il faudrait que je puisse rapporter à la tonne de soufre évacuée les dépenses effectives à réaliser à Bayonne pour donner satisfaction à la demande de M. Guy Petit.

Je suis, je le répète, intéressé par la formule. D'après les études que nous sommes en train de faire, nous verrons s'il est possible d'amortir les dépenses envisagées grâce à un tonnage exporté suffisant.

En d'autres termes, la dépense étant connue, nous pourrions apprécier si géographiquement cela coûte moins cher d'évacuer le soufre par le port de Bayonne ou non.

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

M. Guy Petit. Je retire mon amendement, parce que j'ai pu en partie m'expliquer; mais qu'on soit assuré que cette lutte continuera.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 7) MM. Etienne Dailly, Maurice Lalloy, Paul Levêque et Edouard Bonnefous, proposent au paragraphe 2° de cet article, alinéa « Travaux publics », de réduire de 2.700 millions le montant du programme d'équipement prévu pour les travaux publics en substituant au chiffre de 54.000 millions de francs le chiffre de 51.300 millions de francs;

et, en conséquence,

1° A la 5^e ligne du § 2° de l'article unique, ramener le chiffre de 54.000 millions de francs à 51.300 millions de francs;

2° A la 1^{re} ligne de l'article unique, ramener le montant total du programme d'équipement économique général de 1.327.785 à 1.325.085 millions de francs.

La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. J'ai le sentiment de ne pas aborder le Sénat dans les conditions les meilleures (*Sourires*), mais je lui demande son indulgence, et d'autant que je parle au nom de mes collègues sénateurs de Seine-et-Marne, MM. Lalloy et Levêque, et aussi au nom de notre collègue Bonnefous, sénateur de Seine-et-Oise.

Le paragraphe 2° de l'article unique du texte qui nous est soumis comporte un alinéa prévoyant au titre des travaux publics un montant de 54 milliards. Si l'on se reporte aux documents annexes, et notamment à la page 38 du fascicule qui nous a été remis, on constate qu'au quatrième alinéa 2.700 millions sont affectés notamment à la suppression du barrage de Samois et à la reconstruction du barrage de la Cave.

Je m'excuse d'aborder un sujet qui touche à notre département de Seine-et-Marne, mais je suis persuadé que, malgré tout, je serai compris sur la plupart des travées du Sénat.

Se basant sur le fait que les barrages de Samois en amont et de la Cave en aval sont vétustes, le projet consiste à supprimer purement et simplement le barrage de Samois et à rehausser celui de la Cave de 2,05 m, ce qui amène le rehaussement du plan d'eau entre le barrage de Samois en amont et le barrage de la Cave en aval, de 2,05 m. Sur une longueur de 7 kilomètres entre les deux barrages, c'est-à-dire entre les deux communes de Samois et de Chartrettes le niveau du fleuve sera donc rehaussé de plus de 2 mètres. Bien entendu, la surélévation des eaux entraînerait des inondations importantes et pour y remédier, on prévoit la construction de digues destinées à contenir les eaux, digues qui vont s'étendre sur la rive gauche sur 7 km et sur la rive droite sur 4 km.

Cela ne serait pas grave et je ne me permettrai pas de retenir à cette heure avancée l'attention du Sénat, si la courbe de la Seine n'englobait précisément en cet endroit une portion

importante de la forêt de Fontainebleau, dont la valeur touristique et la popularité tant parisienne qu'internationale en font une des plus grandes richesses de l'Île de France

Je sais bien, et vous l'avez fait dire cet après-midi par M. le directeur des voies navigables, que ces digues ne seront que des levées de terre, qu'elles ne seront pas bétonnées, je sais bien que ces digues seront, paraît-il, gazonnées, que leur hauteur moyenne sera de 1 m à 1,90 m seulement.

Mais je sais aussi — c'est encore M. le directeur des voies navigables qui nous l'a dit cet après-midi — qu'elles supporteront une route de 6 m de large qui bordera la forêt de Fontainebleau. Que restera-t-il, je vous le demande, de l'aspect de la bordure de la forêt auquel tous les efforts des eaux et forêts ont tendu à conserver le caractère naturel et sauvage ? Il perdrait d'un seul coup par la présence de ce mur tout l'attrait qui en fait la valeur touristique.

La forêt de Fontainebleau, mes chers collègues, est un bien national, elle est attaquée de toute part notamment par une autoroute dont je tiens à dire que je ne crois pas cependant raisonnable de modifier le tracé, par des forages pétroliers de plus en plus nombreux qui constituent la menace la plus grave, car les prescriptions de M. le ministre de l'industrie et du commerce ne sont pas respectées et que nous risquons des accidents sérieux, les eaux salées des borbiers risquant de stériliser de nombreux hectares de futaie.

Bordure de forêt saccagée, ruine de l'un des plus beaux sites de l'Île-de-France, nécessité de canaliser et d'évacuer les eaux usées de cinq communes, villas en bordure de forêt, dont un hôtel, perdant leur accès sur la Seine et leur vue sur le fleuve, terrains invendables, voilà tout ce que représente le projet qui nous est soumis, pour les communes de Bois-le-Roi, de Samois, de Chartrettes, d'Héricy et de Fontaine-le-Port.

Il y a d'ailleurs dans tout cela, monsieur le ministre, quelque chose qui étonne. Certes, ce projet a été étudié par votre administration voici une trentaine d'années, mais avant de redevenir le projet de vos services il était depuis plusieurs mois celui du consortium pour l'aménagement et la modernisation de la Seine. Et cela est si vrai que le président de ce consortium, qui se trouve être en même temps le président du syndicat national des sables et graviers (*Exclamations!*), dans sa dépêche de presse du 18 juin, s'exprimait en ces termes :

« Sur la haute Seine, de Paris à Montereau, le consortium a décidé la reconstruction des barrages du Coudray et de la Cave et ultérieurement la suppression des barrages de la Citanguette et de Samois. »

Comme si, en dehors du Gouvernement et du Parlement, un organisme quelconque pouvait avoir en la matière un pouvoir quelconque de décision !

Ce qui nous inquiète encore davantage, ce sont ces bruits persistants qui circulent dans la région quant à l'ouverture d'une sablière sur la rive gauche derrière les digues dont il s'agit, en bordure de la forêt de Fontainebleau, ce qui constituerait une véritable catastrophe.

Un sénateur au centre. Nous ne sommes pas au conseil général de Seine-et-Marne !

M. Etienne Dailly. Si je pouvais défendre avec efficacité cette thèse au conseil général de Seine-et-Marne, je le ferais, malheureusement, c'est uniquement à l'occasion de la discussion de ce projet de loi de programme que je peux le faire !

Nul ne saurait valablement contester la nécessité de moderniser le réseau navigable de la Seine et même de la haute Seine. Mais n'existe-t-il pas d'autres solutions moins onéreuses et, au demeurant, moins dramatiques et plus conformes à l'intérêt général ? Ne pourrait-on pas, par exemple, relever les eaux du bief d'aval d'un mètre seulement et creuser le bief d'amont également d'un mètre ?

Monsieur le ministre, en déposant cet amendement, les trois sénateurs de Seine-et-Marne et leurs collègues de Seine-et-Oise ont voulu simplement vous donner l'opportunité de dire au Sénat: premièrement, que vous entendez protéger la forêt de Fontainebleau, particulièrement en cet endroit; deuxièmement, qu'aucune ouverture de sablière ne sera autorisée sur la rive gauche de la Seine au voisinage de la forêt de Fontainebleau entre les barrages de Samois et de la Cave; troisièmement, que vos services vont faire l'impossible pour examiner et retenir la solution intermédiaire qui consisterait à creuser le bief d'amont d'un mètre pour ne rehausser le bief d'aval que d'un mètre seulement, réduisant ainsi la hauteur des digues à des proportions acceptables; quatrièmement, que si cette solution souhaitable devait être écartée, les maires des communes riveraines et les sénateurs devraient être consultés par vos ser-

vices avant le dépôt de la loi de finances, de façon que nous puissions rechercher ensemble les moyens de protéger malgré tout cette région qui constitue l'un des plus beaux sites de l'Ile-de-France.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Quant à mes intentions concernant la protection de la forêt de Fontainebleau, je pense superflu d'y insister; en ce qui concerne le bras de Seine considéré, je m'y suis baigné dès mon plus jeune âge et j'ai pu en apprécier maintes fois le charme. (*Sourires.*)

Cela étant, je voudrais répondre en trois phrases. Premièrement, les travaux sont utiles et le deviennent bien plus qu'il y a trente ans puisque, effectivement, disons-le, l'extraction des matériaux de construction, et particulièrement des sables et graviers, a pris une importance considérable dans le moment présent, du fait de l'importance des travaux de construction entrepris dans la région parisienne et de l'épuisement progressif des carrières proches.

Deuxièmement, ce fait admis, il faut que les travaux ne créent qu'une gêne aussi réduite que possible aux riverains et n'altèrent en rien l'esthétique des sites.

Troisièmement, je me suis rendu moi-même sur place et j'ai eu une longue discussion avec les maires des communes intéressées il y a quelques mois alors que nous n'en étions même pas encore au stade de l'avant-projet.

A fortiori, dorénavant, c'est en liaison avec les maires et les élus de la région que nous prendrons les décisions définitives concernant l'aménagement de ce bras de Seine. (*Applaudissements et sourires sur divers bancs.*)

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

M. Etienne Dailly. Mon amendement n'avait d'autre but que de provoquer la réponse du ministre et, en conséquence, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix la partie de l'alinéa 2^o concernant les travaux publics.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole sur la partie de l'alinéa 2^o concernant l'aviation civile et commerciale ? ...

Je la mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix au chiffre de 264.385 millions de francs, résultant des votes émis précédemment, le montant total applicable aux transports et communications.

(*Ce chiffre est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole sur l'alinéa 3^o ? ...

Je le mets aux voix au chiffre de 180 milliards de francs.

(*L'alinéa 3^o, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n^o 6), M. Pierre de La Gontrie et les membres du groupe de la gauche démocratique proposent d'ajouter, *in fine*, un alinéa ainsi rédigé :

« Le fonds routier créé par la loi n^o 51-1480 du 30 décembre 1951, modifiée par la loi n^o 55-359 du 3 avril 1955, recevra intégralement, à partir de l'exercice 1960, les dotations prévues pour ses diverses tranches (nationale, départementale, vicinale, urbaine et rurale) par les textes qui le régissent. »

La parole est à M. de La Gontrie.

M. Pierre de La Gontrie. Mes chers collègues, certains orateurs ont pu dire tout à l'heure que cette loi de programme mettait en cause des intérêts régionaux. C'est peut-être vrai, c'est même sans doute vrai mais, pour ma part, je regrette qu'on l'ait dit dans cette assemblée car, à mon sens, cette loi de programme met surtout en cause des intérêts nationaux. C'est parce que des intérêts nationaux sont en cause que le groupe de la gauche démocratique a déposé cet amendement que vous attendiez certes, et qui vise le maintien du fonds routier national.

Ce fonds routier intéresse non pas simplement la vie économique de la nation tout entière mais celle de tous vos départements et de toutes les communes que vous représentez. Je n'en dirai pas davantage car vous connaissez le problème; il a déjà été débattu. Notre collègue, mon ami M. Pinton, et le ministre ont défendu leurs positions sur cette question mais je crois devoir être très ferme pour l'adoption d'un amendement que toutes les communes de France attendent et qui tend purement et simplement à maintenir...

Un sénateur au centre. A rétablir !

M. Pierre de La Gontrie. ...je dis bien à « maintenir » dans le budget de 1960 les dotations prévues par deux lois dont je veux de nouveau vous indiquer la date: la loi du 3 décembre 1951 et la loi du 3 avril 1955.

Je précise qu'il ne s'agit en aucune façon de dépenses nouvelles, mais purement et simplement du maintien des dispositions législatives que le Parlement a votées et que le Gouvernement avait alors acceptées. C'est dans ces conditions que je vous demande de voter cet amendement. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je comprends fort bien tout l'intérêt de l'amendement que vient de présenter et de défendre M. de La Gontrie. S'il ne s'agissait que d'obtenir le principe du rétablissement du fonds routier...

M. Joseph Raybaud. Le maintien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. ...en effet, et c'est l'expression dont je me suis moi-même servi en défendant tout à l'heure le texte de loi de programme, s'il ne s'agissait, dis-je, que d'obtenir le principe du maintien du fonds routier, je pourrais être entièrement d'accord.

Aussi bien, d'ailleurs, les déclarations de M. le secrétaire d'Etat aux finances, pour ne pas parler des miennes, donnent-elles satisfaction à M. de La Gontrie, puisqu'il a été affirmé ici, à la suite d'un dialogue particulièrement instructif avec M. le rapporteur général, que le fonds routier serait maintenu dans son unité et dans ses modalités de gestion.

Le problème qui est posé par M. le président de La Gontrie est non plus le problème du maintien du fonds routier, mais bien celui de sa dotation.

M. Waldeck L'Huilier. De son existence même !

M. le ministre des travaux publics et des transports. En ce qui concerne son existence, la réponse a été faite. Avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat aux finances, j'ai moi-même donné des indications sur les travaux préparatoires du budget de 1960 non seulement, par conséquent, l'existence du fonds routier a été confirmée, mais le relèvement de sa dotation, pour insuffisant qu'il puisse paraître, a été précisé. Au moment précis où nous sommes, alors que M. le rapporteur général nous avait demandé, au nom de la commission des finances, de donner un certain nombre d'assurances précises, M. de La Gontrie me demande maintenant d'en dire davantage et d'engager par avance le budget de 1960 dans le cadre de la loi de programme dont, il faut bien le dire, ce n'est pas l'objet, sur des chiffres très supérieurs à ceux que j'ai moi-même indiqués tout à l'heure.

Il est donc demandé à l'heure actuelle au Gouvernement qui, à la demande même du Sénat et en réponse à M. le rapporteur général, a donné des assurances précises, de fournir des indications complémentaires et surtout de prendre des engagements anticipés pour le budget de 1960 — le seul ministre des travaux publics et des transports ne saurait, certes, le regretter; mais, le membre du Gouvernement se trouverait placé devant un cas de conscience particulièrement grave — en allant au-delà des déclarations qui viennent d'être faites.

Je voudrais qu'on comprît bien quelle est la situation. La commission des finances nous demande de prendre certains engagements, de donner un certain nombre de précisions; nous les donnons. Maintenant, on nous demande de nous engager davantage. Cela, je ne le peux pas. Je suis obligé, à mon grand regret, de faire remarquer que l'amendement n'a pas été étudié par la commission des finances et, dans ces conditions, de demander qu'il ne soit pas soumis à discussion, car nous nous trouverions dans une position qui serait fautive juridiquement; et conduirait le Gouvernement au-delà des affirmations qu'il a bien volontiers données tout à l'heure.

C'est pourquoi, tout en comprenant parfaitement l'intérêt de la mesure proposée par M. de La Gontrie, je me vois obligé de demander que cet amendement ne soit pas discuté.

M. Pierre de La Gontrie. Je demande la parole.

M. le président. Je le regrette, mon cher collègue, mais je ne peux pas vous donner maintenant la parole. L'article 44 de la Constitution est formel: «Après l'ouverture du débat, le Gouvernement peut s'opposer à l'examen de tout amendement qui n'a pas été antérieurement soumis à la commission.»

M. Pierre de La Gontrie. Je peux peut-être m'expliquer sur la position du Gouvernement?

M. le président. Pas du tout. Vous pourrez prendre de nouveau la parole pour explication de vote, mais il n'est plus possible de continuer la discussion de l'amendement.

M. Pierre de La Gontrie. Je suis tout à fait d'accord avec vous, mais j'en serai désolé pour le Gouvernement.

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

Je vais mettre aux voix le premier alinéa de l'article unique, texte qui avait été réservé, avec la somme totale de 1.300.885.000 francs résultant des votes émis précédemment.

M. Pierre de La Gontrie. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

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

M. Pierre de La Gontrie. Je vous prie de m'excuser de reprendre la parole pour quelques instants. Je pensais que, dans la mesure où le Gouvernement opposait cette question de procédure à laquelle je ne m'attendais pas, croyant que la discussion serait plus complète, plus totale, plus intéressante, on me permettrait d'exprimer mon regret de ne pas voir soumettre au vote de cette assemblée un amendement qui répondait au secret désir de chacun.

J'entends bien que personne n'a discuté l'existence sur le papier du fonds national d'investissement routier. J'entend bien aussi qu'il est question de sa dotation et de la destination des fonds. Vous nous avez opposé un règlement dur, qui nous permet difficilement de défendre les intérêts qui nous sont confiés mais devant lequel, monsieur le ministre, nous nous inclinons.

Seulement, je dois vous dire que pour beaucoup de nos amis et pour beaucoup de membres de cette assemblée, la question du fonds routier était un test. Nous étions prêts à voter votre projet de loi de programme dans la mesure où le maintien du fonds routier, avec la dotation n'est-il pas vrai, celle que les lois votées par nous lui donnaient, aurait été accepté par vous.

Puisque vous ne l'avez pas voulu ainsi, un certain nombre d'entre nous donneront à leur vote, qui sera un vote contre cette loi de programme, la signification qu'ils désirent et se batront jusqu'au bout pour que le fonds routier soit rétabli. (*Applaudissements à gauche et sur de nombreux bancs au centre.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre explication de vote?...

Je mets aux voix le premier alinéa de l'article unique.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Les autres alinéas ont été adoptés précédemment. Je vais consulter le Sénat sur l'ensemble du projet de loi.

M. Bernard Chochoy. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à M. Bernard Chochoy.

M. Bernard Chochoy. Mes chers collègues, on a parlé ce soir assez souvent d'infirmes; nous avons été je crois unanimes à penser que l'incontinence en était une. Il y en a une autre qui est la inutilité. Or, nous avons hier, à l'occasion du rapport sur les télécommunications, posé une question qui intéresse beaucoup cette assemblée: celle qui touche au téléphone automatique rural. Nous aurions aimé qu'au moins sur ce point M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones se lève et nous donne quelques apaisements.

M. Bernard Cornut-Gentille, ministre des postes, télégraphes et téléphones. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones.

M. le ministre des postes, télégraphes, téléphones. Monsieur le président, mesdames, messieurs, c'est bien volontiers que je réponds au souhait qui vient d'être exprimé par M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les télécommunications. M. le rapporteur avait, hier, visiblement exprimé la sensibilité du Sénat en ce qui concerne le problème du financement et de l'équipement des télécommunications pour les collectivités locales.

Je voudrais répondre aussi brièvement que M. le rapporteur le souhaitait. En tenant compte de ses observations et en considérant les difficultés des collectivités locales, je compte doubler le crédit budgétaire consacré à l'équipement automatique rural. Ainsi, la préoccupation essentielle exprimée dans cette assemblée au cours de ce débat sur les télécommunications reçoit satisfaction et permet d'apaiser les inquiétudes des collectivités locales. (*Applaudissements.*)

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

M. Mohamed Gueroui. Mes chers collègues, après certains de mes honorables collègues, je voudrais à mon tour apporter ma contribution à la défense des intérêts de la région que je représente ici. Les orateurs qui se sont succédé depuis hier ont bien voulu oser, à l'occasion de leur exposé, évoquer la situation de l'Algérie. Je les en remercie pour ce regard si timide qu'ils ont bien voulu nous accorder.

Cependant, il est de mon devoir de souligner que nos villages et nos campagnes éprouvent plus que partout ailleurs le besoin de disposer du moyen de s'éclairer à l'électricité et du moyen de communiquer avec le monde civilisé. L'éclairage, comme le disait l'autre jour un de mes collègues algériens, est assuré encore par des lampes à huile du moyen âge.

En ce qui concerne les liaisons téléphoniques, l'automatique n'existe que dans les villes de plus de soixante mille habitants; il est pourtant nécessaire de l'installer rapidement partout où il est possible de le faire, comme il est nécessaire, monsieur le ministre, d'agir auprès de l'administration des P. T. T. pour que cette dernière n'exige plus des communes, dont la situation, dans la plupart des cas, est déficitaire, le paiement du personnel chargé d'assurer la permanence de nuit lorsque cette permanence existe.

Nous souhaitons également voir ces permanences assurées partout, même si le nombre d'abonnés est inférieur à cent quarante-quatre, chiffre imposé par les P. T. T. Ces permanences sont indispensables si l'on considère que le seul moyen de toucher de nuit, en raison des circonstances actuelles, un médecin, un pharmacien, un poste de secours, reste encore celui du téléphone. (*Applaudissements.*)

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

M. Alain Poher. Nous venons d'assister à un très ample débat qui honore sans doute le Sénat de la Cinquième République. Il l'honore effectivement, car c'est la première fois qu'un débat a été aussi large; on a pu échanger des vues sans craindre la brutalité de telle ou telle mesure.

Certes, ce débat nous a donné satisfaction, malgré une certaine confusion qui, à mon sens, est due au principe même de ces lois de programme, qui sont de vagues déclarations d'intention à propos desquelles on parle de tout.

Nous voulons une discussion loyale entre le Parlement et le Gouvernement au cours de laquelle l'exécutif s'efforcera de comprendre, comme il doit le faire, nos préoccupations de parlementaires.

Nous voulons faciliter la mise en place d'institutions que nous voulons démocratiques. Pourquoi ne pas dire que les débuts de la Cinquième République au Sénat ont été parfois un peu déroutants? On a trop souvent le sentiment que le vote d'un amendement, que la remarque que nous pouvons faire, devient une véritable atteinte au prestige de l'exécutif.

Pour nous, la discussion large et efficace des lois dans cette enceinte est la seule chance de la démocratie. Si l'on a pu dire que la Quatrième République délibérait trop, on peut constater, au moins jusqu'à aujourd'hui, que la Cinquième a souffert bien souvent d'une absence de délibérations. (*Protestations sur les bancs supérieurs et à droite.*)

Pas ce soir, mes chers collègues, et c'est pourquoi nous voterons sans doute le projet de loi.

La Constitution, en définitive, sera jugée d'après la jurisprudence qui s'instituera en particulier dans nos enceintes parlementaires. Mes amis du groupe du mouvement républicain populaire et du centre démocratique n'ont peut-être pas été d'accord avec vous, messieurs les ministres, mais ils voteront le texte qui vous est proposé, comme je le disais, parce que le débat a été très ouvert.

Voyez-vous, à notre sens, gouverner ce n'est pas s'isoler, ce n'est pas croire à la vertu des réformes répétées. Gouverner, c'est conduire les hommes avec prudence et sagesse, accepter un franc dialogue avec les représentants qualifiés de la nation, tenir compte des vues et des soucis des populations. La conduite des hommes, ce n'est pas une pure abstraction. Je dirai même que les aspirations et les espérances des hommes ne sauraient jamais, messieurs les ministres, se mettre en équation.

Je vous écoutais, monsieur Jeanneney, à la fois avec admiration et inquiétude: admiration pour vos connaissances, vos talents, votre courtoisie; et inquiétude, car, pour moi, les statistiques les plus franches, les plus approchées et les calculs les plus savants ne parlent pas au cœur des hommes. J'ajouterai même que, derrière tous ces chiffres sans poésie, on peut souvent craindre des erreurs de jugement qui risquent de condamner nos concitoyens parfois au désespoir. Votre certitude de professeur et de savant m'a parfois inquiété, si l'honnêteté de vos propos m'a véritablement rassuré.

Messieurs les ministres, n'oubliez jamais quand vous venez devant le Sénat, que vous vous adressez à des maires, à des conseillers généraux, à des collègues qui sont constamment, comme nous le sommes tous, au contact des populations qu'ils ont charge d'administrer et qui ont déjà pu constater certaines fautes psychologiques et certaines erreurs qui, parfois même, ont porté atteinte à l'esprit de rénovation que vous souhaitez réaliser.

Voilà pourquoi, alors qu'aujourd'hui certains ont été entendus, parfois trop, on a pu voir des collègues se dresser devant vous pour essayer d'arracher tel ou tel avantage pour leur province, ce qui était inhabituel dans notre assemblée. (*Très bien ! à droite et au centre.*) Car si l'on veut défendre l'intérêt d'une région, on le fait ici sur le plan national, parce qu'on croit à l'avenir de cette région et non pas pour essayer d'arracher quelque chose au détriment du voisin.

Si nous allons voter le texte proposé, c'est parce qu'après tout, nous savons que ces chiffres, autour desquels nous avons abondamment délibéré, n'ont vraiment qu'une importance très relative et qu'on a même pu constater tout à l'heure que certains de nos collègues se trompaient, croyaient voter un budget et cherchaient à déplacer quelques crédits. J'ai dit malicieusement tout à l'heure que nous étions en train de transférer des intentions.

Si je m'exprime ainsi, ce n'est pas tant parce que je suis un Breton de l'Île-de-France, c'est parce que je parle au nom d'un groupe qui comprend un certain nombre de représentants de la Bretagne. C'est dire que nous avons eu le sentiment, en défendant un peu plusieurs régions, que nous avions été amenés, peut-être, à créer avec vous ce dialogue franc dont je parlais tout à l'heure. Mais nous avons surtout voulu vous obliger, messieurs les ministres, à comprendre et à estimer que, derrière tous vos calculs, vos diagrammes et vos abaques il y avait des âmes et il y avait ceux qui, en France, sont attachés comme nous à la rénovation nationale. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Fernand Verdeille.

M. Fernand Verdeille. Mes collègues m'ont demandé d'exprimer notre sentiment sur ce débat et sur cette loi de programme. Ce qui nous frappe d'abord, ce sont les conditions mêmes de cette discussion, assez inusitées, assez inhabituelles, dans cette assemblée. Ce qui nous choque, c'est d'abord l'insuffisance des crédits qui nous sont proposés, ensuite, le caractère fractionnel de l'étude de cette loi de programme et ses lacunes.

Nous avons été appelés à discuter sur les intentions du Gouvernement, intentions souvent fort imprécises et qui, lorsqu'elles se précisaient, nous apparaissaient redoutables. Nous avons été choqués par ce qui s'est produit tout à l'heure lors de cette discussion ou plutôt de cette absence de discussion de l'amendement de notre collègue de La Gontrie. Nous n'avons pas pu manifester notre sentiment sur l'existence même du fonds routier.

M. le secrétaire d'Etat aux finances disait tout à l'heure, parce qu'il ne connaît pas suffisamment notre assemblée, que

nous faisons aux uns des griefs que nous épargnions aux autres, mais tous ceux qui ont suivi ce débat, de quelque côté qu'ils siègent dans cette assemblée, savent que ces griefs sur le fonds routier, nous les avons faits aux uns et nous les avons faits aux autres. (*Applaudissements à gauche.*)

Notre assemblée a toujours manifesté une volonté incontestable et incontestée de réclamer que la loi ne soit jamais violée ou plutôt, parlant d'une façon plus mesurée, que l'intention du législateur ne soit jamais détournée; notre assemblée a fait preuve d'une belle persévérance en revenant inlassablement sur le même sujet, et en faisant toujours le même reproche à tous les gouvernements qui avaient failli, ou qui avaient dérogé en la matière.

Je veux souligner ce que M. le ministre a rappelé tout à l'heure: le budget de 1954 indiquait que ce prélèvement n'était fait qu'à titre provisoire. Les plus prudents d'entre nous annonçaient que ce provisoire risquait de durer longtemps. Ce rappel du passé par M. le secrétaire d'Etat aux finances a été, à mon avis, beaucoup trop important, car il ne s'agit pas d'énumérer ou de rappeler ici les amputations successives et douloureuses de ce fonds routier: ce sont les conséquences qu'il faut réparer! Puisqu'on a voulu faire un petit tour d'horizon sur l'historique de ces amputations, on a oublié de dire que le 8 mars 1955, avec une belle patience et une belle persévérance, notre assemblée a obtenu du Gouvernement l'engagement formel que la ristourne de 22 p. 100 de la taxe sur les carburants destinée au fonds routier et sévèrement amputée devait être rétablie en trois ans et partée à 20 p. 100 en 1955, à 24 p. 100 en 1956 et rétablie intégralement aux 22 p. 100 initiaux pour l'année 1957.

Voilà ce que notre assemblée avait pu obtenir. Ce ne sont pas les promesses floues d'aujourd'hui ou des intentions que chacun peut interpréter à sa manière, mais des engagements précis que notre assemblée avait reçus.

Nous voudrions aujourd'hui le même engagement et, si nous manifestons un peu de déception et un peu d'irritation, c'est pour une question de morale et aussi de raison. Votre attitude à l'égard du fonds routier, c'est à la fois une mauvaise action et une mauvaise affaire. C'est une mauvaise action, quel que soit le Gouvernement et nous avons tenu ce langage à tous les gouvernements; c'est une mauvaise action de ne pas tenir les promesses incluses dans la loi car ces manquements vis-à-vis des hommes et, ce qui est plus grave encore, vis-à-vis des institutions, frappent l'esprit du public. Ce qui est dû est dû, c'est vrai pour les citoyens et davantage encore pour les gouvernements.

Enfin, mesdames, messieurs, c'est une mauvaise action pour le pays car vous faites aujourd'hui sur les routes des économies qui nous coûtent cher et nous coûteront très cher.

Je ne développerai pas ce point de vue, ne voulant pas prolonger le débat. Le rapporteur de la commission des finances évoquait tout à l'heure la discussion qui avait eu lieu ici entre les orthodoxes en matière financière et ceux qui étaient prudents. La logique financière aurait voulu que nous donnions raison à ceux qui se faisaient les champions de l'orthodoxie financière; mais nous, qui étions les prudents, lorsqu'on a créé le fonds routier, nous disions: si ces sommes vont à un fonds déterminé, nous aurons plus de chance de les conserver: les événements ont donné raison à notre méfiance et à notre prudence.

Aujourd'hui, nous ne pouvons pas nous satisfaire d'une promesse aussi imprécise que celle qu'on nous a faite tout à l'heure et encore moins des intentions qu'a laissées découvrir la réponse de M. le ministre à M. de La Gontrie. Nous ne serons pas satisfaits si l'on nous promet de garder le fonds routier simplement dans les mots. Un cadre ne vaut que par ce qu'il renferme. Nous ne serons pas satisfaits si l'on nous dit que l'on conserve le fonds routier, mais si l'on ne prend pas les engagements indispensables pour les sommes qui seront versées à ce fonds.

C'est parce que nous n'avons aucun engagement précis sur ce point que nous voterons contre l'article unique du projet de loi. (*Applaudissements à gauche.*)

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

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

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

Il va être procédé à ce scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu. Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 9) :

Nombre des votants	235
Nombre des suffrages exprimés.....	223
Majorité absolue	112
Pour l'adoption	136
Contre	87

Le Sénat a adopté.

Par amendement (n° 3), M. Marcel Pellenc, au nom de la commission des finances, propose de rédiger comme suit l'intitulé de ce projet de loi :

« Projet de loi de programme relatif à l'expérimentation de l'énergie atomique et aux industries de base concourant à l'équipement général du pays ».

La parole est à M. Pellenc.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances. Mes chers collègues, le titre suffit à expliquer ce que nous avons voulu dire. Il délimite très exactement les contours du projet de loi de programme. C'est, en quelque sorte, notre contribution à cet effort de sincérité qui doit présider au développement de l'action de tous les pouvoirs publics.

C'est la raison pour laquelle nous vous demandons d'accepter cette modification de l'intitulé.

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

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'intitulé du projet de loi est donc ainsi rédigé.

Avant de vous faire part de l'ordre du jour de la séance de jeudi, je voudrais apaiser l'émotion qui s'est emparée de cette assemblée au sujet des amendements qui n'ont pas fait l'objet d'une étude préalable par la commission.

Je voudrais très simplement, en dehors de l'article 44 de la Constitution, vous rappeler l'article 49 de notre règlement dont l'alinéa 5 est ainsi conçu : « Le Sénat ne délibère sur aucun amendement s'il n'est soutenu lors de la discussion, non plus que sur les amendements qui n'ont pas été soumis à la commission avant l'ouverture du débat lorsque le Gouvernement s'oppose à leur examen ».

Notre règlement interdit donc toute discussion lorsque le Gouvernement s'oppose à la discussion d'un amendement qui n'a pas fait l'objet d'une étude par la commission.

— 10 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Etienne Rabouin une proposition de loi tendant à modifier les articles 1094 et 1098 du code civil relatifs aux donations entre époux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 149, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des

lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (Assemblée)

— 11 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de MM. Auberger et Richard un rapport fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi de programme, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'équipement scolaire et universitaire (n° 138).

Le rapport sera imprimé sous le n° 148 et distribué.

— 12 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Je rappelle au Sénat qu'il a précédemment décidé de se réunir en séance publique jeudi 23 juillet, à quinze heures.

Voici quel pourrait-être l'ordre du jour de cette séance :

Discussion du projet de loi de programme, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'équipement scolaire et universitaire. (N°s 138 et 148 [1958-1959]. — MM. Fernand Auberger et Jacques Richard, rapporteurs de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation; avis de la commission des affaires culturelles. — M. Paul Pauly, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant et complétant l'ordonnance n° 59-227 du 4 février 1959 relative à l'élection des députés à l'Assemblée nationale représentant les territoires d'outre-mer. (N° 109 [1958-1959]. — M. Max Monichon, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la révision des loyers commerciaux.

Discussion en deuxième lecture du projet de loi modifié par l'Assemblée nationale portant amnistie. (N°s 97, 115, 121, 147 [1958-1959].)

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 22 juillet 1959, à zéro heure quarante minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie
du Sénat,

HENRY FLEURY.

Modification aux listes des membres des groupes politiques.

GRUPE DE LA GAUCHE DÉMOCRATIQUE

Insérer la rubrique suivante :

Rattachés administrativement aux termes de l'article 6 du règlement.
(3 membres.)

MM. Kheirate M'Hamet, Fernand Malé, Sassi Benaïssa.

Organismes extraparlimentaires.

Dans sa deuxième séance du mardi 21 juillet 1959, le Sénat a élu :

1^o M. Jean de Bagneux membre de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (art. 22 du décret n^o 47-1593 du 23 août 1947) ;

2^o M. Vincent Delpuech membre du comité supérieur de l'enseignement maritime (arrêté du 5 mars 1954 modifié les 17 mai 1954 et 4 juillet 1955) ;

3^o M. Jean-Louis Fournier membre du conseil supérieur des infirmières et infirmiers (décret n^o 54-243 du 28 février 1951 modifié par le décret n^o 56-946 du 17 septembre 1956) ;

4^o M. Marcel Lambert membre de la commission nationale des maisons familiales de vacances (arrêté du 26 février 1954).

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 21 JUILLET 1959
(Application des articles 69 à 71 du règlement.)

55. — 20 juillet 1959. — **M. Mohamed Guéroui** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** de bien vouloir lui faire connaître les dispositions prises ou qu'il compte prendre pour permettre dans l'immédiat aux nombreux musulmans d'Algérie, démunis de toutes ressources, de bénéficier des prêts d'honneur ou éventuellement de bourses, pour venir en métropole apprendre un métier.

56. — 21 juillet 1959. — **M. Paul Pauly** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est exact qu'il envisage la suppression de cent cinquante perceptions; il lui signale que cette suppression se traduirait sans aucun doute, par un accroissement de dépenses; que les petites perceptions sont généralement gérées par un fonctionnaire travaillant seul et percevant un traitement de début de carrière; que ses multiples attributions l'occupent plus de huit heures par jour; qu'il est probable, dans ces conditions, que le rattachement de petites perceptions à des postes plus importants nécessiterait à plus ou moins longue échéance la création de nouveaux emplois de commis; que par ailleurs les mesures envisagées ne devraient être efficaces que si elles étaient comprises dans un plan d'ensemble comportant la réorganisation des services extérieurs des finances et l'institution de la caisse unique.

57. — 21 juillet 1959. — **M. Bernard Chochoy** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 10 de la loi n^o 57-908 du 7 août 1957 ouvre aux sinistrés mobiliers la possibilité d'aliéner leur créance et lui demande pour quelle raison il n'a pas encore jugé opportun de donner son accord au décret d'application de ce texte — déposé et voté avec l'approbation du ministère des finances — décevant ainsi l'attente des sinistrés qui ne comprenant pas qu'une disposition législative reste depuis deux ans déjà lettre morte.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 21 JUILLET 1959

Application des articles 67 et 68 du règlement provisoire ainsi conçus :

« Art. 67. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 68. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

276. — 21 juillet 1959. — **M. Georges Lamousse** expose à **M. le Premier ministre** que le décret n^o 58-652 du 30 juillet 1958 portant règlement d'administration publique relatif aux dispositions statutaires communes applicables aux corps d'agents de service des services extérieurs, prévoit en son article 5, alinéa 2, que les candidats recrutés doivent être âgés de quarante ans au plus, cette dernière limite étant reculée le cas échéant d'un temps égal au temps passé sous les drapeaux au titre du service militaire légal, des périodes de mobilisation ou d'engagement pour la durée des hostilités, d'une année par enfant à charge pour les candidats bénéficiaires de l'article 162 du décret du 29 juillet 1939 relatif à la famille et à la natalité française, ainsi que de la durée des services accomplis par les intéressés et valables ou validables pour la retraite; que les administrations de l'Etat et notamment la direction générale de la sûreté nationale ont procédé, après la parution de la loi du 3 avril 1950, au recrutement d'auxiliaires de service qui avaient dépassé cette limite d'âge et compte tenu de l'ancienneté de service réunie par ce personnel utilisé à des tâches permanentes et écarté de toute possibilité de titularisation, il lui demande: 1^o s'il n'envisage pas de prévoir à titre transitoire pour ces agents des dispositions identiques à celles contenues dans le décret n^o 58-652 du 30 juillet 1958, article 4, alinéa 3, applicables aux agents de bureau; 2^o quelles mesures il compte prendre pour ces auxiliaires qui, recrutés à l'échelon de début, ne peuvent obtenir au cours de leur utilisation aucun avancement d'échelon (circulaire de la présidence du conseil n^o 24-4 B/4 du 1^{er} avril 1952).

277. — 21 juillet 1959. — **M. Georges Lamousse** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que différentes administrations sont dotées d'un personnel technique de laboratoire dont le déroulement de carrière est défini par l'annexe I au décret n^o 57-174 du 16 février 1957, que ces fonctionnaires sont classés en cinq échelles hiérarchisées, que le ministère de l'intérieur a mis en place dans les services extérieurs de la direction générale de la sûreté nationale des laboratoires scientifiques de police, et lui demande: 1^o a) le nombre d'agents des corps actifs de police; b) le nombre d'agents contractuels; c) le nombre d'agents des cadres administratifs de la sûreté nationale utilisés dans ces services. 2^o si compte tenu de la technicité acquise par les cadres administratifs il n'envisage pas de mettre en place à la sûreté nationale un statut des agents techniques de laboratoire.

278. — 21 juillet 1959. — **M. Georges Lamousse** demande à **M. le ministre de l'information** s'il a l'intention de faire convoquer prochainement une commission paritaire chargée d'examiner le contenu du statut des personnels administratifs de la R. T. F. et s'il ne pense pas que la réunion d'une telle commission serait de nature à pallier les inconvénients de la méthode employée par la direction de la R. T. F. qui a demandé à toutes les organisations de faire connaître, dans un délai trop court, leur opinion sur un projet de statut du personnel.

279. — 21 juillet 1959. — **M. Georges Lamousse** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que différentes administrations ont à leur disposition un personnel téléphoniste dont les grilles indiciaires sont définies par l'annexe I au décret n^o 57-174 du 16 février 1957, que le ministère de l'intérieur comporte un service de transmissions dont les agents sont classés en quatre groupes hiérarchisés, que la direction générale de la sûreté nationale utilise pour l'exploitation de ses standards, dont certains comprennent jusqu'à 1.000 lignes, des personnels de divers corps et lui demande en conséquence: 1^o le nombre d'agents des corps actifs effectuant de tels travaux; 2^o le nombre d'agents des cadres administratifs de la sûreté nationale (agents de bureau, commis) remplissant les fonctions de téléphoniste, standardiste, surveillant de standard; 3^o les mesures qu'il compte prendre en faveur de cette catégorie d'agents dont les dispositions statutaires ne répondent pas à la spécialité qu'ils ont acquise et aux responsabilités qui leur incombent.

280. — 21 juillet 1959. — **M. Georges Lamousse** rappelle à **M. le Premier ministre** que les infirmiers et infirmières de la sûreté nationale attendent toujours comme leurs homologues des autres administrations la promulgation du règlement d'administration publique prévu par l'article 115 de la loi n^o 56-780 du 4 août 1956, et compte tenu que ces agents contractuels occupent un emploi de caractère permanent; il lui demande quelles mesures il compte prendre pour activer la publication de ce texte autorisant la titularisation de ce personnel.

281. — 21 juillet 1959. — **M. Georges Lamoussé** demande à **M. le ministre de l'information** : 1^o sur quel principe est basé l'attribution de tranches d'antennes à certains organes de presse et quels critères ont présidé à la détermination des groupes qui doivent en bénéficier; 2^o pourquoi une émission de télévision entièrement réalisée par du personnel de la R. T. F. et financée par elle a-t-elle été placée gratuitement sous le patronage d'un grand journal du soir.

282. — 21 juillet 1959. — **M. Jean Lacaze** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une société anonyme au bilan de laquelle ne figurent ni bénéfices, ni réserve autre que la réserve légale, se propose de répartir, entre ses actionnaires, des sommes prélevées sur le poste « prime d'émission » et lui demande si les sommes provenant de cette répartition, qui échappent à l'impôt de distribution par application de l'article 112-1^o du code général des impôts, doivent être également exonérées de la surtaxe progressive, bien que le remboursement des primes d'émission ne soit pas expressément visé par l'article 159-1^o du code général des impôts, étant fait observer que l'administration des contributions directes semble s'être implicitement prononcée en faveur de l'exonération dans la circulaire du 11 mai 1950, n^o 2261 § 313.

283. — 21 juillet 1959. — **M. Marcel Lemaire** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret n^o 58-1455 du 29 décembre 1958 vient d'entériner l'avis favorable du conseil supérieur de la fonction publique, portant création de nouvelles catégories dans le corps des agents techniques des eaux et forêts. Il en résulte la répartition suivante des personnels de ce corps : agents techniques, échelle 1 C; agents techniques brevetés, échelle 2 C; sous-chefs de districts, échelle 5 C; chefs de districts, échelle 7 C; chefs de districts spécialisés, échelle 8 C. Préalablement à la parution du décret susvisé, le comité technique de l'administration, réuni le 19 décembre 1958, avait approuvé à l'unanimité le texte des nouveaux statuts de ces personnels. Or, pour des raisons qui semblent tenir surtout au financement de ce reclassement, la direction du budget élève constamment des objections de détail qui ne font que retarder la parution de ces statuts. Il attire son attention sur le désappointement grandissant de ces personnels, et lui demande ce qu'il compte faire pour que les crédits nécessaires soient dégagés au plus tôt.

284. — 21 juillet 1959. — **M. Jean Lacaze** expose à **M. le ministre de la justice** qu'à la suite de la réforme judiciaire de nombreux tribunaux civils ont été supprimés, ce qui a entraîné, généralement, le regroupement de ces juridictions d'arrondissement en une juridiction unique siégeant au chef-lieu de département; outre les conséquences de tous ordres en résultant, il faut noter que, dans le cas particulier des greffiers en chef des tribunaux supprimés et des avoués rattachés, ceux-ci ont vu, soit du jour au lendemain, la perte de leur situation, soit le même résultat à terme. En effet, après quatre mois d'application de la réforme, il apparaît que les avoués rattachés sont dans l'obligation pratique d'aller habiter au siège du tribunal de grande instance, ce qui est un problème souvent impossible, tant en raison de la difficulté de trouver un local, que des prix demandés. Par ailleurs, l'achat d'un immeuble pour s'installer au siège du tribunal de grande instance, apparaît d'autant plus difficile que les demandes de prêts, dont le bénéfice a été accordé par la législation portant réforme judiciaire, restent sans résultat. D'autre part, les compagnies d'assurances qui constituaient la base des études, ont une tendance générale à s'adresser aux avoués déjà installés au siège du tribunal de grande instance, et la clientèle particulière se dirige également vers ces avoués qu'elle sait être à même de surveiller constamment et sans déplacement onéreux, ses intérêts; le tout a pour effet de vider des trois quarts de leur substance les études des avoués rattachés. Devant ces circonstances, et d'autres qu'il serait trop long d'exposer, de nombreux avoués rattachés se trouvent dans l'obligation d'envisager de donner leur démission et de chercher à se reclasser. Il apparaît qu'une telle solution se heurte aux conditions mises par la chancellerie pour aboutir à un tel résultat. Il lui demande : 1^o s'il est exact qu'après avoir justifié, pour une part, la réforme judiciaire par la difficulté de recrutement des magistrats, le ministère de la justice se refuse pratiquement, actuellement, à admettre dans les cadres de la magistrature, des avoués remplissant toutes les conditions légales pour y être incorporés, ce, sous le motif qu'il y a des magistrats en surnombre. La question est posée avec d'autant plus d'intérêt que, dernièrement, la presse a annoncé qu'un délégué du ministre de la justice du Maroc s'est déplacé à Paris pour demander le concours de magistrats français pour les différentes juridictions de cet Etat, ce qui laisse supposer qu'il n'aurait pu obtenir satisfaction par la voie normale; 2^o si la chancellerie envisage de réduire d'une façon substantielle les stages imposés aux avoués par l'article 6 du décret n^o 59-245 du 27 février 1959 pour accéder aux fonctions de notaire, d'huissier, de commissaire-priseur, étant précisé que par une saine compréhension des réalités il a déjà été admis que tels stages n'ont pas besoin d'être rémunérés ni accomplis à titre exclusif, ce qui les rend plus théoriques que réels, mais ne dispense pas les intéressés de l'examen professionnel qui est la garantie des connaissances indispensables pour exer-

cer des professions, au demeurant très voisines de celle d'avoué, puisqu'elles exigent les mêmes connaissances générales; 3^o les questions ci-dessus posées, ayant permis à la chancellerie de mesurer que la réforme judiciaire a brisé, en fait, la situation de nombreux auxiliaires de la justice, si elle n'a pas l'intention, dans la mesure de ses possibilités, qui sont totales lorsque des questions financières ne se posent pas, d'humaniser des textes qui ne correspondent pas aux situations exceptionnelles dans lesquelles ont été placés des hommes dont le malheur est d'être trop peu nombreux pour pouvoir faire utilement entendre leurs voix.

285. — 21 juillet 1959. — **M. Antoine Courrière** appelle l'attention de **M. le ministre du travail** sur les graves conséquences résultant de la non-observation de la législation sociale prévue pour les travailleurs des industries du verre, du caoutchouc, de la chimie, du pétrole; lui signale, notamment, que malgré les dispositions incluses dans la loi du 11 février 1950, les services du ministère du travail ont constamment refusé de réunir les commissions nationales paritaires; qu'il en est de même en ce qui concerne la commission nationale de conciliation habilitée à résoudre le conflit existant dans l'industrie du caoutchouc; que la non-désignation de médiateurs dans les conflits qui surgissent aggrave cette situation, et lui demande : 1^o les raisons pour lesquelles il se refuse systématiquement à appliquer les dispositions en vigueur concernant la législation sociale en faveur de ces travailleurs; 2^o quelles sont ses intentions pour mettre fin à une telle situation génératrice de difficultés qui sont les causes essentielles des conflits en cours.

286. — 21 juillet 1959. — **M. Jean Bertaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'inquiétude éprouvée par les directeurs des centres d'apprentissage (collèges d'enseignement technique), en ce qui concerne le fonctionnement de ces centres, dans l'académie de Paris, pour 1959/1960. Il apparaît en effet, d'après les informations officielles, que la valeur du point attribué aux élèves dirigés vers des activités professionnelles déterminées serait diminuée dans des proportions telles qu'il est à craindre que le fonctionnement des ateliers, compte tenu du nombre accru des élèves à la prochaine rentrée, risque d'être dangereusement compromis. Il le prie de bien vouloir lui faire connaître, si ces renseignements sont exacts, ce qu'il compte faire pour que les centres d'apprentissage, notamment dans l'académie de Paris, puissent faire face à toutes leurs obligations.

287. — 21 juillet 1959. — **M. Modeste Legouez** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de bien vouloir lui faire connaître le montant des charges assumées par l'Etat en 1958 en matière d'aide au commerce extérieur en distinguant : aide à l'exportation (subventions et détaxations) pour les produits industriels d'une part, pour les produits agricoles d'autre part et pour exportations diverses; aide à l'importation (ristourne sur droits de douane et suspension totale ou partielle des droits de douane) pour les produits industriels d'une part, et pour les produits agricoles d'autre part.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

203. — **M. René Dubois** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur le malaise qui règne parmi les fonctionnaires en provenance des ex-cadres supérieurs des territoires d'outre-mer, du fait du retard apporté à la publication des règlements d'administration publique prévus à l'article 11 de l'ordonnance n^o 58-1036 du 29 octobre 1958 relative à la situation de certains personnels relevant du ministère de la France d'outre-mer; il rappelle que contrairement aux promesses déjà faites par le ministre de la France d'outre-mer au cours des débats sur le projet de loi de finances pour 1958 à l'Assemblée de l'Union française (séance du 16 janvier 1958, *Journal officiel* du 17 janvier 1958, p. 31), ces fonctionnaires continuent à percevoir leur solde tant en activité qu'en congé sur la base des rémunérations au 1^{er} juillet 1956, alors qu'ils subissent, comme les autres fonctionnaires, les effets du coût de la vie. Il lui demande si, pour le règlement rapide de leur situation, le cas des fonctionnaires des ex-cadres supérieurs des territoires d'outre-mer ne pourrait pas être dissocié de celui des fonctionnaires des cadres d'Etat et généraux, également visés par la même ordonnance, qui ont bénéficié des augmentations successives accordées à la fonction publique métropolitaine depuis 1956. Il demande enfin de lui indiquer les dispositions que le Gouvernement compte prendre à partir du 30 juin 1959, fin de la période de liquidation des services des hauts commissariats généraux, en vue d'assurer le paiement de leur solde aux fonctionnaires maintenus en congé en métropole par suite des difficultés que rencontre leur affectation outre-mer. (*Question du 23 juin 1959.*)

Réponse. — Des difficultés d'ordre technique ont longtemps retardé l'élaboration des décrets portant règlement d'administration publique

prévus par l'ordonnance n° 38-1036 du 19 octobre 1958. Ces difficultés étant maintenant aplanies, la préparation des textes est actuellement poursuivie activement par l'administration des services de la France d'outre-mer, en liaison étroite avec les directions de la fonction publique et du budget. Il n'apparaît pas que la situation des fonctionnaires, des ex-cadres supérieurs puisse être plus rapidement réglée en dissociant leur cas de celui des autres personnels, car l'ensemble des décrets désormais paraîtra à bref délai. En ce qui concerne les fonctionnaires rémunérés, jusqu'à présent sur le budget des fédérations, des instructions ont été données pour leur prise en charge à partir du 30 juin par le budget des services de la France d'outre-mer.

EDUCATION NATIONALE

177. — M. François Schleiter a l'honneur d'appeler l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les conditions de la prochaine rentrée scolaire dans un certain nombre d'établissements du second degré. Il se félicite que la faculté ait été laissée aux recteurs d'apprécier l'état d'avancement des travaux en cours et les véritables conditions matérielles d'une rentrée fixée, d'une manière générale, au 15 septembre. Persuadé que MM. les recteurs seront amenés dans plusieurs cas à décider le report de la rentrée à la date du 1^{er} octobre, il se permet de souhaiter très vivement que ces décisions de report, qui apparaissent, dès maintenant, à l'évidence dans plusieurs cas, soient prises avant l'ouverture des vacances afin que, selon l'usage, les familles et les maîtres puissent être informés de la date exacte de la rentrée scolaire dans l'établissement considéré, au moment même de la clôture de la distribution des prix. (Question du 9 juin 1959.)

Réponse. — La date de la rentrée scolaire reste fixée au 15 septembre pour tous les établissements du second degré, de l'enseignement technique et de l'enseignement du premier degré, compte tenu cependant des aménagements prévus par l'arrêté du 8 juin 1959 pour les élèves des classes terminales. Aucun report ne devra être autorisé par MM. les recteurs, sauf cas d'impossibilité absolue résultant du retard de certains travaux de construction et d'aménagement en cours. Le ministre de l'éducation nationale a demandé aux recteurs d'académie de lui adresser leurs observations à cet égard. Celles-ci feront l'objet d'un examen spécialement attentif de la part du ministre, qui s'efforcera de provoquer une accélération des travaux ou fera mettre en œuvre des solutions provisoires. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'annoncer dès maintenant des décisions de report que les mesures prises actuellement ont précisément pour but d'éviter. Si des reports s'avéraient, dans quelques cas, inévitables, la décision serait, bien entendu, portée dès que possible à la connaissance des chefs d'établissements et des familles.

184. — M. Jacques Duclos expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que l'intégration dans les cadres des centres d'apprentissage des instituteurs en fonction dans les écoles professionnelles du Maroc soulève certaines observations: un malaise certain apparaît chez les instituteurs ex-chérifiens qui se sont fait intégrer par ordre dans un département métropolitain. Ceux-ci, en effet, se voient frustrés d'une intégration dans les cadres des centres d'apprentissage à laquelle ils pouvaient légalement prétendre comme chérifiens, mais pour laquelle ils ne peuvent totaliser les dix ans d'exercice comme détachés. D'autre part, il semble qu'il y ait une injustice certaine vis-à-vis des titulaires du certificat d'aptitude à l'enseignement technique qui ne totalisant pas dix ans de détachement et ne seraient pas intégrés dans les cadres des centres d'apprentissage. Pour ces raisons, il lui demande si des mesures ne pourraient être prises en faveur de ex-chérifiens demeurés au Maroc, des intégrés prématurément dans l'enseignement primaire des détachés titulaires du C. A. E. T., quelle que soit leur ancienneté au 30 septembre 1957, des directeurs ayant au moins trente ans d'âge et cinq ans d'exercice dans l'enseignement technique. (Question du 16 juin 1959.)

Réponse. — Les modalités d'intégration dans l'enseignement technique des instituteurs des cadres locaux chérifiens ont été déterminées par l'arrêté interministériel du 5 février 1958. Par ailleurs, l'ordonnance n° 59-43 du 6 janvier 1959 a permis, dans les mêmes conditions, le reclassement des instituteurs des cadres français détachés au Maroc depuis plus de dix ans au 31 décembre 1956. Les dispositions de l'ordonnance précitée qui dérogent au statut général des fonctionnaires en ce qui concerne la situation des agents détachés doivent être interprétées restrictivement. Il convient d'ailleurs de signaler que l'article 16 du décret du 15 octobre 1955 exige des fonctionnaires métropolitains détachés en Tunisie la condition de dix ans de détachement pour bénéficier des mêmes modalités de reclassement que leurs collègues des cadres locaux. Il n'est donc pas possible d'apporter une solution différente au cas analogue des instituteurs métropolitains détachés au Maroc. Il appartiendra aux intéressés, non intégrés dans l'enseignement technique, de faire acte de candidature aux concours de recrutement métropolitain pour l'accès au grade de professeur d'enseignement général ou de professeur d'enseignement technique théorique des centres d'apprentissage public.

190. — M. Georges Roucheron demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quelles sont les raisons ayant déterminé l'interdiction de l'usage dans les écoles du livre « Belles Images de l'Histoire ». (Question du 17 juin 1959.)

Réponse. — La liste des livres reconnus propre à être mis en usage dans les établissements primaires élémentaires de l'enseignement public est établie annuellement dans le cadre départemental, selon une procédure convenue par décision du recteur de l'académie. Par suite, et pour permettre aux services du ministère de l'éducation nationale de procéder à l'examen de la question posée, l'honorable parlementaire est invité à bien vouloir préciser la circonscription dans laquelle l'ouvrage considéré a été interdit.

231. — M. Georges Cogniot demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quel est son programme en ce qui concerne l'extension de la recherche scientifique. (Question du 2 juillet 1959.)

Réponse. — Le ministre de l'éducation nationale attache la plus grande importance à l'extension de la recherche scientifique. Des autorisations de programmes de constructions et d'équipement en faveur du centre national de la recherche scientifique, se montant à 9 milliards, seront demandées prochainement au Parlement par le Gouvernement, ainsi qu'il a été annoncé dans l'exposé des motifs de la loi sur l'équipement scolaire. Les augmentations de crédits de personnel et de fonctionnement qui devraient accompagner l'expansion des constructions seront demandées pour le budget de 1960, mais ces demandes devront être confrontées avec les possibilités budgétaires et le souci de rigueur financière du Gouvernement.

232. — M. Georges Cogniot demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** de quelle quantité le nombre de chercheurs du centre national de la recherche scientifique s'est accru au cours de la première partie de l'année 1959 et quelles sont les prévisions pour l'année entière. (Question du 2 juillet 1959.)

Réponse. — Le nombre des chercheurs du centre national de la recherche scientifique est resté inchangé au cours de l'année 1959, ce qui n'implique d'ailleurs par d'arrêt dans le recrutement, un nombre important de postes devenant vacants chaque année par suite de départs de chercheurs en place, vers l'université notamment.

239. — M. Georges Cogniot attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la gravité de la crise qui affecte le recrutement des surveillants généraux de l'enseignement du second degré et sur les anomalies qui caractérisent leur situation. Il lui demande quand aboutira le projet relatif à l'augmentation d'indice des surveillants généraux de l'enseignement du second degré (indice 480 au lieu de 450). Il lui demande d'autre part si le projet de relèvement de l'indice respecte bien le principe du cadre unique et, par conséquent, n'est pas limité aux seuls licenciés. (Question du 2 juillet 1959.)

Réponse. — La situation des surveillants généraux de l'enseignement du second degré fait l'objet d'une attention suivie du ministère de l'éducation nationale qui n'en ignore pas les problèmes particuliers. C'est ainsi que plusieurs textes sont actuellement à l'étude, tendant notamment à élargir le recrutement et à élever les indices de traitement de fin de carrière de ces fonctionnaires. Mais les textes qui portent sur une révision judiciaire et qui, par conséquent, remettent en cause les parités entre plusieurs catégories de fonctionnaires telles qu'elles ont été fixées par le décret de base du 10 juillet 1948 portant fixation du classement indiciaire des grades et emplois de l'Etat, doivent faire l'objet de discussions entre les divers départements ministériels intéressés. Dans ces conditions, au stade de l'élaboration de ces textes, il n'est pas possible d'en préciser la teneur alors qu'ils n'ont pas encore reçu leur état définitif ni au surplus qu'il soit certain que, dans les circonstances actuelles, ils soient adoptés dans la forme où ils seront proposés.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

121. — M. Antoine Courrière rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'à la date du 1^{er} janvier 1956, premier jour de l'application du statut des personnels de la catégorie A des services extérieurs de la direction générale des impôts, la situation desdits personnels s'établissait ainsi: 1927: 55 p. 100 seulement des I. C. des C. D. entrés dans l'administration en 1928 sont classés dans le quatrième échelon du grade d'I. C. des impôts, alors que 80 p. 100 des agents de l'enregistrement issus du même concours sont intégrés dans ledit échelon; 1928: 40 p. 100 seulement des I. C. des C. D. entrés dans l'administration en 1929 sont classés dans le quatrième échelon du grade d'I. C. des impôts, alors que les deux tiers des agents de l'enregistrement issus du même concours sont intégrés dans le troisième et le quatrième échelon; 1929: 90 p. 100 des I. C. des C. D. entrés dans l'administration en 1929 sont classés dans le premier, le deuxième et le troisième échelon du grade d'I. C. des impôts, alors que 90 p. 100 des agents de l'enregistrement issus du même concours sont intégrés dans le troisième et le quatrième échelon; 1930: 80 p. 100 des I. C. des C. D. entrés dans l'administration en 1929 sont classés dans le deuxième et le troisième échelon du grade d'I. C. des impôts, alors que la totalité des agents de l'enregistrement issus du même concours sont intégrés dans le troisième et le quatrième échelon; et, en fonction de ces éléments, il lui demande comment une telle situation a été rendue possible, alors que la loi de finances de 1953 avait prévu l'harmonisation des car-

rières des agents des administrations financières et quelles mesures il compte prendre pour porter remède à l'injustice qui semble avoir frappé les agents des contributions directes. (Question du 5 mai 1959.)

143. — M. Edgar Tailhades expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'à la date du 1^{er} janvier 1956 (premier jour de l'application du statut des personnels de la catégorie A des services extérieurs de la direction générale des impôts), 90 p. 100 des inspecteurs centraux des contributions directes entrés dans l'administration en 1929 sont classés dans les premier, deuxième et troisième échelon du grade d'inspecteur central des impôts, alors que 90 p. 100 des agents de l'enregistrement issus du même concours sont intégrés dans les troisième et quatrième échelons. Il lui demande comment une telle situation a été rendue possible, alors que la loi de finances de 1953 avait prévu l'harmonisation des carrières des agents des administrations financières et quelles mesures il compte prendre pour porter remède à l'injustice qui semble avoir frappé les agents des contributions directes. (Question du 27 mai 1959.)

Réponse. — Les modalités d'intégration des fonctionnaires de catégorie A des services extérieurs de la direction générale des impôts dans les nouveaux grades et échelons créés par le décret du 30 août 1957 ne sont pas encore définitivement fixées dans tous leurs aspects. Si l'arrêté du 29 février 1959 a procédé à une répartition dans lesdits grades et échelons des fonctionnaires appartenant aux trois anciennes régies, les études préalables à l'établissement de la liste unique d'ancienneté prévue par l'article 49 du décret susvisé du 30 août 1957 ne sont pas terminées. Il est donc prématuré de s'appuyer dans toutes leurs conséquences les résultats auxquels aboutiront les projets en cours d'élaboration ou de citer des pourcentages d'agents des services des contributions directes et de l'enregistrement intégrés dans chacun des échelons du grade d'inspecteur central. Consciente des difficultés que l'opération présente au niveau de ce dernier grade — ainsi qu'en témoigne l'émotion provoquée par les travaux en cours — l'administration s'emploie activement à rechercher une solution équitable pour l'ensemble des agents intéressés : celle-ci ne peut être trouvée, il convient de le souligner, qu'en reconsidérant les méthodes envisagées jusqu'alors pour fixer la prise de rang des agents sur la liste d'ancienneté nouvelle, voire même, s'il était nécessaire, en remettant en cause des décisions que les accords antérieurs auraient pourtant dû permettre de considérer comme définitivement acquises. Toutefois, l'ensemble de cette affaire soulevant des problèmes dont la solution ne peut intervenir à bref délai, il a été décidé de procéder sans plus attendre à l'établissement de la liste unique d'ancienneté pour tous les grades, à l'exception de celui d'inspecteur central.

144. — M. Jean Brajeux demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si un officier ministériel ayant, au cours de son exercice, déclaré chaque année les sommes restant par lui à encaisser à titre de recouvrements professionnels sur les années antérieures est en droit, en vertu de l'article 163 (§ 1^{er}) du code général des impôts, de demander pour l'établissement de la surtaxe la répartition, sur l'année de cession et les années non couvertes par la prescription, desdits recouvrements qui, par leur importance, constituent un bénéfice exceptionnel et anormal et qui, s'ils étaient rattachés en totalité à l'année de cession, se trouveraient taxés à un taux très élevé à la surtaxe progressive. (Question du 27 mai 1959.)

Réponse. — Si — comme il semble — le contribuable visé dans la question a, conformément aux dispositions de l'article 202 du code général des impôts, fait figurer dans la déclaration souscrite par lui après la cessation de l'exercice de sa profession, les profits provenant de créances acquises et non encore recouvrées à la date de cette cessation, ces profits peuvent bénéficier, pour l'établissement de la surtaxe progressive, de l'étalement prévu à l'article 163 du code général précité en ce qui concerne les revenus exceptionnels, sous réserve, bien entendu, que les conditions posées par ledit article soient effectivement remplies.

172. — M. Charpentier expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que d'après l'article 8 du décret du 30 juin 1952, organisant le fonds de garantie automobile, « si la victime ou ses ayants droit peuvent prétendre à une indemnisation partielle à un autre titre, le fonds de garantie ne prend en charge que le complément » ; de son côté, l'article 1147 du code rural réglant les droits de la victime d'un accident du travail agricole contre les auteurs de l'accident autres que l'employeur ou ses préposés dispose à l'alinéa 2 « que l'indemnité qui leur (les victimes) est allouée exonère à due concurrence le chef d'entreprise des obligations mises à sa charge » ; qu'il s'ensuit que lorsqu'un assujéti à la législation sociale agricole est victime d'un accident de la circulation dit « de trajet » causé par un tiers non assuré et réclame à ce tiers la réparation de la partie de son préjudice non couverte par la législation sur les accidents du travail, l'assurance de son employeur est fondée à demander et obtenir son exonération des prestations de cette législation, et que le fonds de garantie refuse de les prendre en charge ; il lui demande s'il n'existe aucun moyen de contrainte à l'égard du fonds de garantie, et comment obtenir de celui-ci qu'il exécute ses obligations. (Question du 4 juin 1959.)

Réponse. — Il résulte des dispositions de l'article 8 (2^o) du décret du 30 juin 1952 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 15 de la loi du 31 décembre 1951 instituant un fonds de garantie automobile que cet organisme n'a à intervenir, au profit des victimes d'accidents ou de leurs ayants droit, que dans la mesure où l'accident ne peut donner droit à indemnisation complète à aucun autre titre. Si la victime ou ses ayants droit peuvent prétendre à une indemnisation partielle à un autre titre, le fonds de garantie ne prend en charge que le complément. En conséquence, lorsque l'accident ouvre droit pour la victime ou ses ayants droit aux prestations de la législation sur les accidents du travail agricole, ces prestations demeurent en dehors des obligations du fonds de garantie ; en revanche, celui-ci prend en charge, le cas échéant, l'indemnité complémentaire pouvant être due en vertu du droit commun, en cas d'insolvabilité de l'auteur de l'accident non assuré. Il est à noter, d'autre part que, conformément à l'article 15 de la loi du 31 décembre 1951, seules sont recevables par le fonds de garantie les demandes formulées par les victimes d'accidents elles-mêmes ou leurs ayants droit. Dans ces conditions, ni le responsable de l'accident, ni l'employeur de la victime, ni leurs assureurs, ne peuvent, en cas d'accident de trajet, adresser au fonds une demande de remboursement des indemnités mises à leur charge.

175. — M. Max Monichon expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une société à responsabilité limitée, constituée en 1911, a été transformée en novembre 1957 en société anonyme, sans donner naissance à un être moral nouveau. Les actions créées à l'occasion de la transformation étaient immédiatement négociables, la société à responsabilité limitée transformée, qui n'avait pas augmenté son capital par apports en nature, ayant plus de deux ans d'existence. En décembre 1957, la société anonyme, par suite de scission, a donné naissance à trois sociétés anonymes nouvelles qui ont, à leur tour, créé des actions en contrepartie des apports dont elles ont bénéficié. Ces faits exposés, il lui demande si les actions de ces trois sociétés attribuées aux ayants droit de la société anonyme ne sont pas immédiatement négociables, les dispositions de l'article 4 (alinéa 6) de la loi du 24 juillet 1867 ne paraissant pas applicables en l'espèce, étant donné que la société transformée avait plus de deux ans d'existence au moment de l'opération qui n'a pas donné naissance à un être moral nouveau et que ladite loi ne stipule pas expressément que le délai de deux ans, dont elle fait état, s'entend de la forme anonyme. Une solution contraire aurait, sur le plan fiscal, des conséquences non conformes au vœu du législateur puisqu'elle entraînerait sur la cession des actions, obligatoirement constatée par un acte, la perception des droits de mutation découlant de la nature des biens composant l'actif des sociétés issues de la scission. (Question du 9 juin 1959.)

Réponse. — L'article 3, alinéa 6 de la loi du 24 juillet 1867 modifié par le décret du 7 décembre 1954 prévoit qu'en cas de fusion de société par voie d'absorption ou de création d'une société nouvelle englobant une ou plusieurs sociétés préexistantes ainsi qu'en cas d'apport par une société de partie de ses éléments d'actif à une autre société, l'interdiction de détacher les actions de la souche et de les négocier ne s'applique pas aux actions d'apport attribuées à une société par actions ayant, lors de la fusion ou de l'apport, plus de deux ans d'existence, lorsque les biens compris dans l'apport-fusion ou dans l'apport partie auquel correspondent les actions attribuées étaient précédemment représentés par des actions négociables. Il en résulte que les cessions d'actions remises dans ces conditions ne tombent pas sous le coup des prescriptions de l'article 728 du code général des impôts. Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux il semble que l'exception à la règle de non négociabilité prévue par le 6^e alinéa de l'article 3 de la loi modifiée du 24 juillet 1867 doit être interprétée restrictivement et qu'elle ne s'applique qu'à la condition que les deux ans d'existence de la société apporteuse requis par la loi se soient écoulés, pour ladite société, sous la forme de société par actions (cf. Cass. 8 février 1955).

178. — M. Paul Chevalier expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation d'un sinistré bénéficiaire des dispositions de l'article 35 de la loi n° 51-650 du 24 mai 1951 modifiant l'article 31, 2^o, d' de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre, qui a ainsi reçu, en rempli de dommages d'origine agricole, des immeubles à usage d'habitation que l'administration des contributions directes impose à la contribution foncière des propriétés bâties, bien que l'immeuble sinistré soit de ceux visés à l'article 1383, 5^o, du C. G. I. et que cette administration admette que cette opération rentre dans le cadre de l'article 16-2 du même code, aux seuls motifs que son article 21 ne permet que le report des exonérations temporaires. Il lui demande si cette attitude ne pourrait pas faire l'objet d'une mesure de tempérament tendant à accorder la plus longue exonération temporaire dont bénéficient les constructions nouvelles, étant fait observer que : 1^o s'il s'agit bien d'une construction nouvelle à usage d'habitation puisque la novation a été faite même de l'Etat (art. 35 précité) ; 2^o les articles 22, 23 et 24 du C. G. I. ont été modifiés, en ce qu'ils visent les dispositions concernant les immeubles sinistrés, par des textes de 1945 et 1948 ; 3^o ils n'ont pu viser l'opération de transfert effectuée puisque celle-ci n'a été permise que par un texte postérieur (loi du 24 mai 1951) ; 4^o ainsi, l'idée maîtresse du législateur de replacer les immeubles dans la même situation (art. 24 du C. G. I., voir aussi réponse de M. le secrétaire d'Etat au budget à la question n° 8079 du 16 juin 1953) qu'avant sinistre n'est pas satisfaite et semble résulter d'une omission de mise en harmonie des textes fiscaux avec ceux relatifs

aux dommages de guerre, plutôt que d'un propos délibéré d'imposer ces immeubles alors que d'autres, d'exonération primitive moindre, continuent de bénéficier du report. (*Question du 9 juin 1959.*)

Réponse. — Une construction nouvelle, édifiée, à usage d'habitation, postérieurement au 31 décembre 1945, à l'aide d'indemnités de dommages de guerre afférentes à un immeuble agricole détruit — et considéré comme un bâtiment rural au sens de l'article 1373-5^o du code général des impôts — est en droit de bénéficier, pour l'assiette de la taxe proportionnelle et de la contribution foncière des propriétés bâties, de l'exemption de quinze ou de vingt-cinq ans prévue aux articles 22 (§ 2) et 1381 du code général précité. L'exclusion édictée par l'article 23 (§ 2^o), du même code n'étant applicable qu'aux immeubles construits au moyen de fonds, provenant de l'allocation par l'Etat d'indemnités afférentes à des immeubles d'habitation sinistrés par faits de guerre.

204. — M. Etienne Le Sassi-Boisauné expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 766 du code général des impôts établi en vue de la liquidation des droits de mutation par décès une présomption de propriété au profit du *de cuius* sur les biens détenus par lui en usufruit et dont la nue propriété appartient à l'un de ses héritiers; que, dans le cas d'un usufruit acquis conjointement par deux époux, la doctrine de l'administration, confirmée par un jugement du tribunal civil de Valence du 18 octobre 1932, admet que cette présomption ne joue que lors du décès du survivant des usufruitiers. Il lui demande si, dans le cas où le jeu de la présomption a été admis sur un bien de cette nature, lors de la déclaration de la succession du premier décédé des usufruitiers (pour la moitié censée lui appartenir), l'administration est fondée, lors du décès de l'usufruitier survivant, à l'exiger l'application de la règle qu'elle a finalement admise malgré l'interprétation fautive par ses agents lors du décès du premier usufruitier. (*Question du 23 juin 1959.*)

Réponse. — Réponse affirmative, mais les héritiers sont fondés à demander dans les limites de la prescription la restitution des droits irrégulièrement perçus lors de l'enregistrement de la déclaration de la succession du prédecesseur des usufruitiers.

226. — M. Léon-Jean Grégory expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret n° 58-1455 du 29 décembre 1958 vient d'entériner l'avis favorable du conseil supérieur de la fonction publique portant création de nouvelles catégories dans le corps des agents techniques des eaux et forêts, qu'il en résulte la répartition suivante des personnels de corps: agents techniques, échelle 1 C; agents techniques brevetés, échelle 2 C; sous-chef de district, échelle 5 C; chefs de districts, échelle 7 C; chefs de district spécialisés, échelle 8 C; que, préalablement à la parution du décret susvisé, le comité technique de l'administration, réuni le 19 décembre 1958, avait approuvé à l'unanimité le texte des nouveaux statuts de ces personnels; que pour des raisons qui semblent tenir surtout au financement de ce reclassement, la direction du budget élève constamment des objections de détail, qui ne font que retarder la parution de ces statuts, et lui demande ce qu'il compte faire pour que les crédits nécessaires soient dégagés au plus tôt, compte tenu du fait que le mécontentement grandissant de ces personnels risque de les pousser à des actions de nature à entraver le fonctionnement normal de leur administration. (*Question du 30 juin 1959.*)

Réponse. — Le décret du 29 décembre 1958 a fixé le classement indiciaire des nouveaux grades du corps des agents techniques du service des eaux et forêts. Toutefois, sans attendre l'intervention de ce texte, les services compétents du ministère de l'Agriculture et du ministère des finances et des affaires économiques avaient préalablement entrepris l'étude du projet de statut indispensable à la mise en place des nouveaux cadres. Aussi, le département des finances a-t-il pu donner son accord d'une part, sur la répartition des effectifs du corps des agents techniques et des chefs de district des eaux et forêts dans les nouveaux grades, d'autre part, et sous réserve de certaines modifications de détail, sur les dispositions statutaires envisagées par le ministère de l'Agriculture. Par ailleurs, certaines modalités ont dû être réglées en accord avec la direction de la fonction publique dépendant du Premier ministre qui a présenté ses propres observations. Un accord de principe des trois départements ayant pu être réalisé sur ces différents points, le projet de statut a été soumis par le ministère de l'Agriculture à l'examen du conseil d'Etat et inscrit à l'ordre du jour d'une des plus prochaines séances de la Haute Assemblée. Toutefois, aucun crédit n'ayant été prévu au budget du ministère de l'Agriculture pour l'année 1959, en vue de couvrir la dépense nouvelle provoquée par la réforme envisagée, celle-ci ne pourra, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 593 du 2 janvier 1959, prendre effet avant que le ministère de l'Agriculture ait pu dégager sur son budget de fonctionnement, les crédits nécessaires à la mise en place des nouveaux grades.

INFORMATION

182. — Mlle Irma Rapuzzi signale à **M. le ministre de l'information** que les postes de télévision installés dans les écoles et utilisés pour un seul usage scolaire ne sont pas exonérés de la taxe sur les appareils de télévision, que cette taxe élevée soulève des

difficultés administratives (personnes ou collectivités qui sont responsables) et compromet le développement de l'enseignement par la télévision, et lui demande, étant donné le caractère éducatif et culturel de la télévision à l'école et le petit nombre des émissions qui peuvent être suivies, si l'exonération de cette taxe pourrait être accordée pour ces appareils réservés exclusivement aux établissements scolaires. (*Question du 16 juin 1959.*)

Réponse. — Les conditions de l'exonération éventuelle de la redevance appliquée aux téléviseurs détenus par les établissements scolaires ont déjà fait l'objet de nombreux échanges de vues avec le ministère de l'Éducation nationale. Il ne peut être envisagé d'étendre les exonérations de redevance pour usage de récepteurs de télévision car l'exploitation du service de la télévision étant déficitaire une telle mesure accroîtrait encore la charge supportée par les auditeurs. Toute autre position serait d'ailleurs contraire à l'ordonnance du 4 février 1959 relative au statut de la Radio-Télévision française dont l'article 19 stipule que les exonérations instituées au profit de nouvelles catégories de bénéficiaires ne pourraient prendre effet que moyennant une compensation intégrale de la perte de recettes en résultant par une subvention inscrite au budget de l'Etat. A noter, au surplus, que le taux de la redevance réclamée pour les téléviseurs utilisés dans un but scolaire correspond à la simple taxe versée par les particuliers. Grâce à cette mesure de bienveillance, le budget des communes ne peut se trouver gravement affecté par le paiement de la redevance pour droit d'usage.

INTERIEUR

202. — M. Jacques Duclos expose à **M. le ministre de l'intérieur** que devant le refus opposé par la caisse des dépôts et consignations, le Crédit foncier et la caisse d'épargne, de nombreuses communes sont obligées de demander à des compagnies d'assurances l'obtention de prêts qui leur sont indispensables pour mener à bien leurs réalisations municipales. Il souligne en outre que, tout dernièrement, les contrats d'emprunts de cette nature assortis d'une clause d'anticipation et qui étaient approuvés par l'autorité de tutelle ont été brusquement bloqués en attendant la parution d'une circulaire qui doit préciser les conditions auxquelles les prêts susvisés doivent satisfaire pour être susceptibles d'approbation. Il lui demande donc, en conséquence, s'il envisage de faire paraître prochainement cette instruction. (*Question du 23 juin 1959.*)

Réponse. — La circulaire relative aux conditions de réalisation des emprunts des collectivités locales a été adressée aux préfets à la date du 13 juin 1959 (n° 273 AD/1/2).

207. — M. Rougeron demande à **M. le ministre de l'intérieur** en vertu de quel texte un préfet peut ordonner des dépenses importantes qui n'ont fait l'objet d'aucune inscription de crédit au budget départemental, d'aucune autorisation préalable d'engagement et d'aucune approbation *a posteriori*, soit du conseil général, soit de la commission départementale, lesdites dépenses ne présentant pas de caractère propre au département. (*Question du 23 juin 1959.*)

1^{re} réponse. — Ainsi posée, la question ne peut que comporter une réponse négative, mais pour apprécier plus complètement le sens de cette question, le ministre de l'Intérieur demande à l'honorable parlementaire de bien vouloir lui faire parvenir des indications complémentaires, afin de lui permettre de procéder à un examen de l'affaire en toute connaissance de cause.

JUSTICE

117. — M. Joseph Yvon rappelle à **M. le ministre de la justice** que les articles 19, 20 et 21 du décret du 8 août 1935 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoient les formalités à remplir pour la purge des privilèges hypothèques et autres droits réels. L'article 23 du même décret précise que les règles fixées par les trois articles ci-dessus sont applicables dans le cas de conventions amiables passées entre l'administration et les propriétaires. Depuis le décret du 4 janvier 1955, il n'y a plus d'hypothèque occulte. L'hypothèque n'a rang que du jour de l'inscription prise par le créancier à la conservation des hypothèques, dans les formes prescrites par la loi. Le décret du 8 août 1935 a été modifié par l'ordonnance n° 58-977 du 23 octobre 1958. Un règlement d'application de cette ordonnance devait intervenir dans les six mois, en ce qui concerne notamment les règles particulières de la publicité. L'importante réforme de la publicité foncière réalisée par le décret du 4 janvier 1955 paraissant rendre inutile l'application des règles dérogatoires au droit commun qui avaient été fixées par le décret du 8 août 1935, certains notaires, d'accord avec la municipalité intéressée, se contentaient depuis le 1^{er} janvier 1956 de faire seulement la publicité prévue par le décret du 4 janvier 1955. Il lui expose la situation dans laquelle se trouve le notaire qui a procédé ainsi alors que le receveur municipal chargé de verser les indemnités d'expropriation refuse de payer, et demande l'accomplissement des formalités prévues par le décret du 8 août 1935. Il lui demande si le notaire doit reprendre toutes les formalités prévues par ce dernier

décret. Dans l'affirmative, l'acte serait transcrit deux fois au bureau des hypothèques. Par ailleurs, il lui demande si le règlement d'application de l'ordonnance n° 58-997 du 23 octobre 1958 relatif notamment aux règles particulières de la publicité doit paraître bientôt. La publication de ce règlement d'application éviterait toutes difficultés pour l'avenir et aplairait vraisemblablement celles déjà existantes. (Question du 23 avril 1959.)

2^e réponse. — Les articles 19 à 23 du décret du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique sont, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, applicables aux conventions amiables intervenues avant le 23 octobre 1958. Lesdits articles n'ont pas été abrogés, en effet, par le décret du 4 janvier 1955, portant réforme de la publicité foncière. Bien au contraire, l'article 35 de ce décret dispose que « sont publiés au bureau des hypothèques... et produisent, vis-à-vis des parties et des tiers, les effets prévus par les dispositions spéciales qui les régissent... » 3^e les ordonnances et cessions amiables en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique... ». Il semble en résulter que, s'il n'a pas été procédé aux mesures de publicité imposées par l'article 19 du décret de 1935, les comptables du Trésor sont fondés à refuser d'effectuer le paiement jusqu'à l'exécution desdites mesures puisque la procédure est, par hypothèse, irrégulière. Il est rappelé qu'en vertu des dispositions du décret n° 55-630 du 20 mai 1955 les formalités prescrites par les articles 19, 21 et 22 du décret du 8 août 1935, modifié par celui du 30 octobre 1935, peuvent ne pas être accomplies par l'ordonnateur si le montant de l'indemnité d'expropriation n'excède pas 500.000 francs. La notification de l'acte d'acquisition doit intervenir en tout état de cause, sauf si, un accord amiable ayant pu être réalisé à la fois sur la cession et sur le prix (ce dernier n'excédant pas 500.000 francs), le propriétaire a dénoncé, dans l'acte de cession, l'existence ou l'absence de titulaires de droits réels et personnels sur l'immeuble exproprié. L'accomplissement des formalités ci-dessus ne saurait à lui seul autoriser valablement le comptable à effectuer le paiement; doit également intervenir au préalable la publication de l'accord amiable au fichier immobilier, de façon à faire courir le délai de quinzaine pendant lequel les créanciers pourront inscrire leurs privilèges et hypothèques. En ce qui concerne les conventions amiables passées après le 23 octobre 1958, les mesures de publicité préalables à leur publication au fichier immobilier ne sont plus exigées par les articles 7 à 9 de l'ordonnance, lesquels sont, par application de l'article 63 de ladite ordonnance, immédiatement applicables. Quelles que soient les dispositions qu'ils contiennent, les règlements d'administration publique prévus par l'article 62 de l'ordonnance du 23 octobre 1958 ne pourront en aucune hypothèse résoudre des difficultés antérieures au 23 octobre 1958, puisque les textes émanant du pouvoir réglementaire ne peuvent avoir d'effet rétroactif.

245. — M. Salah Benacer expose à M. le ministre de la justice: 1^o que le nombre des études de notaire à Alger (14) et à Oran (9) est notoirement insuffisant; que l'article 3 de l'arrêté ministériel du 30 décembre 1842 réglementant la profession de notaire en Algérie précise que le nombre des notaires est fixé selon les besoins du service; que les dernières créations d'étude à Alger et à Oran remontent à une trentaine d'années, alors que les besoins du service se sont considérablement accrus depuis; et lui demande les mesures qu'il compte prendre pour créer de nouvelles études de notaire à Alger et à Oran. (Question du 2 juillet 1959.)

Réponse. — Un décret, actuellement en cours de signature, prévoit la création de trois études de notaire à Alger et de deux à Oran.

TRAVAIL

208. — M. Jean Bertaud signale à l'attention de M. le ministre du travail la situation des femmes de commerçants ou artisans qui, ayant assuré conjointement avec leur époux l'exercice d'une profession commune; ne peuvent bénéficier, en cas de décès de ce dernier, que de la part de retraite des commerçants et artisans réservée aux veuves. Il le prie de bien vouloir lui faire connaître s'il ne serait pas possible de reconnaître aux intéressées la qualité de commerçant ou d'artisan afin de les faire bénéficier, le cas échéant, de la totalité des avantages attachés à la retraite de ces derniers. (Question du 23 juin 1959.)

Réponse. — Chacun des groupes de professions: professions commerciales d'une part, professions artisanales d'autre part, est assujéti à un régime d'assurance-vieillesse qui lui est particulier. Le régime propre aux professions commerciales permet d'accorder au conjoint survivant, qui a lui-même cotisé, outre l'allocation correspondant aux droits acquis par ses cotisations, une allocation de réversion égale aux trois quarts de celle du conjoint décédé. Le conjoint survivant qui n'a pas cotisé ne peut prétendre qu'à l'allocation de réversion prévue par la loi. Le régime des professions artisanales fait actuellement l'objet d'études en vue d'améliorer les droits du conjoint survivant. Il est fait remarquer à l'honorable parlementaire qu'aucun régime de retraites ne prévoit l'attribution au conjoint survivant d'une pension, retraite ou allocation d'un montant équivalent à celui de la pension, retraite ou allocation acquise par le titulaire.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

2^e séance du mardi 21 juillet 1959.

SCRUTIN (N° 9)

Sur l'ensemble du projet de loi programme relatif à l'équipement économique général.

Nombre des votants.....	235
Nombre des suffrages exprimés.....	223
Majorité, absolue.....	112
Pour l'adoption.....	136
Contre	87

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Henri Desseigne.	Jacques Marette.
Abdelatif Mohamed Saïd.	Paul Driant.	Louis Martin.
Abel-Durand.	Hector Duhois (Oise).	Jacques Masteau.
Gustave Alric.	Claude Dumont.	Jacques Ménard.
Louis André.	Charles Durand.	Mokrane Mohamed el Messaoud.
Philippe d'Argenlieu.	Hubert Durand.	Marcel Molle.
Jean de Bagneux.	Jules Emaille.	Max Monichon.
Edmond Barrachin.	René Enjalbert.	Geoffroy de Montalembert.
Jacques Baumel.	Yves Estève.	Léon Molais de Narbonne.
Maurice Bayrou.	Jacques Faggianelli.	Eugène Motte.
Joseph Beaujannot.	Jean Fichoux.	François de Nicolay.
Antoine Béguère.	André Fosset.	Quella Hacène.
Belkadi Abdennour.	Charles Fruh.	Henri Parisot.
Beloucif Amar.	Général Jean Ganeval.	François Patenôtre.
Benacer Salah.	Pierre Garet.	Pierre Patria.
Jean Bertaud.	Jean de Geoffre.	Marc Pauzet.
Général Antoine Béthouart.	Victor Golvan.	Paul Pelleray.
Edouard Bonnefous (Seine-el-Oise).	Robert Gravier.	Lucien Perdureau.
Georges Bonnet.	Gueroui Mohamed.	Hector Peschaud.
Albert Boucher.	Paul Guillaumot.	Paul Piales.
Jean-Marie Bouloux.	Roger du Halgout.	Raymond Pinchard.
Amédée Bouquerel.	Roger Houdet.	André Plait.
Jean-Eric Bousch.	Emile Hugues.	Alain Pöher.
Robert Bouvard.	Alfred Isautier.	Michel de Pontbriand.
Jean Brajeux.	René Jager.	Georges Portmann.
Martial Brousse.	Eugène Janain.	Marcel Pretot.
Raymond Brun.	Léon Jozeau-Marigné.	Henri Prêtre.
Julien Brunhes.	Louis Jung.	Paul Ribeyre.
Florian Bruyas.	Paul-Jacques Kalb.	Jacques Richard.
Gabriel Burgat.	Michel Kistler.	Eugène Ritzenhaler.
Mme Marie-Hélène Gardot.	Roger Lachèvre.	Jean-Paul de Rocca Serra.
Maurice Carrier.	Jean de Lachomette.	Louis Roy.
Adolphe Chauvin.	Bernard Lafay.	Laurent Schiaffino.
Pierre de Chevigny.	Maurice Lalloy.	Robert Soudant.
André Colin.	Marcel Lambert.	Jacques Soufflet.
Gérald Coppenrath.	Robert Laurens.	Gabriel Tellier.
Henri Cornat.	Arthur Lavy.	René Tinant.
André Cornu.	Francis Le Basser.	Jacques Vassor.
Alfred Dehé.	Marcel Lebreton.	Etienne Vallanes.
Jacques Delalande.	Joan Lecanuet.	Pierre de Villoutreys.
Claudius Delorme.	Modeste Legouez.	Paul Wach.
Vincent Detpuech.	Marcel Legros.	Yvanat Mouloud.
Marc Desaché.	Bernard Lemarié.	Michel Yver.
Jacques Descours.	Etienne Le Sassiér-Boisauné.	Joseph Yvon.
Desacres.	François Levacher.	Modeste Zussy.
	Paul Levêque.	
	Robert Liot.	
	Henri Longchambon.	

Ont voté contre :

MM.	Joseph Brayard.	Georges Dardel.
André Armengaud.	Marcel Brégégère.	Francis Dassaud.
Marcel Audy.	Roger Carcassonne.	Léon David.
Clément Balestra.	Marcel Champeix.	Gaston Defferre.
Paul Baratgin.	Michel Champeboux.	Mme Renée Dervaux.
Jean Bène.	Paul Chevattier (Savoie).	Emile Dubois (Nord).
Lucien Bernier.	Bernard Chochoy.	Jacques Duclos.
Auguste-François Billiemaz.	Emile Claparede.	André Dulin.
Raymond Bonnefous (Aveyron).	Antoine Courrière.	Emile Durieux.
Jacques Bordeneuve.	Maurice Control.	Adolphe Dutoit.
Marcel Boulangé (Territoire de Belfort).	Mme Suzanne Crémieux.	Jean-Louis Fournier (Landes).
	Etienne Dailly.	Jacques Gadoin.
		Lucien Grand.

Léon-Jean Grégory.
Georges Guille.
Jean Lacaze.
Pierre de La Gontrie.
Roger Lagrange.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Charles Laurent Thou-
verey.
Edouard Le Bellegou.
Louis Leygue.
Waldeck L'Huillier.
Georges Marrane.
Pierre-René Mathey.
Léon Messaud.
Pierre Métayer.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.

François Monsarrat.
Gabriel Montpied.
Roger Morève.
Marius Moutet.
Charles Naveau.
Jean Nayrou.
Gaston Pams.
Guy Pascaud.
Paul Pauly.
Henri Paumelle.
Jean Périquier.
Général Ernest Petit
(Seine).
Gustave Philippon.
Ju'es Pinsard.
Auguste Pinton.
Edgard Pisani.
Mlle Irma Rapuzzi.

Joseph Raybaud
Etienne Restat.
Eugène Romaine.
Vincent Rofinat.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Abel Sempé.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani.
Charles Suran.
Paul Symphor.
Edgar Tailhades
René Toribio.
Ludovic Tron.
Camille Vallin.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Raymond de Wazières

Léopold Morel.
Mustapha Menad.
Louis Namy.
Gilbert Paillan.
Marcel Pellenc.

Etienne Rabouin.
Sadi Abdelkrim.
Sassi Benaïssa.
François Schleiter.
René Schwartz.

Emile Vanrullen.
Mme Jeannette
Vermeersch.
Jacques Verneuil.
Jean-Louis Vigier.

Excusés ou absents par congé :

MM. Jacques Boisrond. Maurice Charpentier. Robert Chevalier (Sarthe).	Jean Clerc. Roger Duchet. Jacques Henriët. Michel Kauffmann	René Jager. Merred Ali. Georges Replquet. Joseph Voyant.
---	--	---

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat, et M. André Méric, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 61 du règlement.)

MM. Marcel Audy à M. Paul Baralgin.
Marcel Boulangé à M. Marcel Champeix.
Marcel Brégégère à M. Maurice Coutrot.
Julien Brunhes à M. Roger Lachèvre.
Roger Carcassonne à M. Jean Bène.
Emile Claparède à M. Guy Pascaud.
Georges Dardel à M. Roger Lagrange.
Marc Desaché à M. Jacques Richard.
Roger Duchet à M. Jacques de Maupeou.
Jean-Louis Fournier à M. Abel Sempé.
Roger Houdel à M. Charles Fruh.
René Jager à M. Alain Poher.
Jean Lacaze à M. Auguste-François Billiomaz.
Adrien Laplace à M. Henri Paumelle.
Pierre Métayer à M. Paul Mistral.
Gaston Pams à M. Lucien Grand.
Henri Parisot à M. Robert Gravier.
Georges Rougeron à M. Paul Pauly.
Edouard Soldani à M. Edouard Le Bellegou.

Se sont abstenus :

MM. Benali Brahim. André Chazalon. Yvon Coudé du Foresto. René Dubois (Loire- Atlantique).	Jean Errecart. Lakhdari Mohammed Larbi. Jean-Marie Louvel. Georges Marie-Anne	Neddat Labidi. Jean Noury. Guy Petit (Basses- Pyrénées). Jean-Louis Tinaud.
--	---	---

N'ont pas pris part au vote :

MM. Achour Youssef. Ahmed Abdallah Al Sid Cheikh Cheikh. Fernand Auberger. Emile Aubert. Octave Bajeux. Jean Bardol. Belabed Mohamed. Belhabich Slimane. Bencherif Mouâaouia. Chérif Benhabyles. Bentlicou Ahmed. Jean Berthoin. Marcel Bertrand. René Blondelle.	Georges Boulanger (Pas-de-Calais). Omer Capelle. Henri Claireaux. Georges Cogniot. Louis Courroy. Jean Deguise. Baptiste Dufeu. Edgar Faure. Roger Garaudy. Etienne Gay. Jean Geoffroy. Louis Gros. Georges Guénil. Raymond Guyot. Hakiki Djilali.	Yves Hamon. Mohamed Kamil. Kheirate M'Hamet. Henri Lalleur. Guy de La Vasselais. Marcel Lemaire. Fernand Malé. Roger Marcellin. Pierre Marcihacy. André Maroselli. Jacques de Maupeou. Roger Menu. François Mitterrand. Claude Mont. René Montaldo. André Monteil.
--	---	---

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérifi-
cation, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.