

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des **DEBATS DU SENAT** : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 NF ; ETRANGER : 24 NF

(Compte chèque postal : 9063 13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 NF

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1961 - 1962

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 26^e SEANCE

Séance du Mardi 10 Juillet 1962.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 831).
2. — Plan de développement économique et social. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 832).

Postes et communications :

MM. Joseph Beaujannot, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Jacques Marette, ministre des postes et télécommunications ; Bernard Chochoy, le président.

Industrie, commerce et artisanat :

MM. René Jager, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Michel Maurice-Bokanowski, ministre de l'industrie ; Jean de Bagneux.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

Ports maritimes, marine marchande et pêches maritimes :

MM. Joseph Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Léon David, Georges Portmann, Victor Golván, Abel-Durand, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Jean Bardol, Jacques Marette, ministre des postes et télécommunications.

Transports et tourisme :

MM. Auguste Pinton, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Emile Vanrullen, Marcel Brégégère, Yvon Coudé du Foresto, Abel-Durand, Vincent Delpuech, Mme Marie-Hélène Cardot, M. Jean Lecanuet.

Présidence de M. Geoffroy de Montalembert.

MM. le rapporteur, Jean Lecanuet, Louis Jung, Guy Petit, André Maroselli, Paul Piales.

MM. le président, Etienne Restat, vice-président de la commission des affaires économiques ; Adolphe Chauvin.

Suspension et reprise de la séance.

MM. André Mérie, Octave Bajeux, Jean Nayrou, Roger Duseaulx, ministre des travaux publics et des transports ; le rapporteur.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Règlement de l'ordre du jour (p. 872).

PRESIDENCE DE M. GEORGES PORTMANN,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

PLAN DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation du plan de développement économique et social. (N^{os} 237, 238, 239, 243 et 247.)

Je rappelle au Sénat que, conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai-limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi expirera aujourd'hui mardi 10 juillet 1962, à 15 heures.

D'autre part, la conférence des présidents a décidé de limiter le temps de parole à une demi-heure pour les rapporteurs et à un quart d'heure pour les orateurs inscrits dans la discussion générale.

Nous poursuivons cette discussion générale.

Je vais donner la parole au rapporteur de la commission des affaires économiques chargé de présenter les dispositions du plan concernant les postes et télécommunications, puis aux orateurs qui se sont fait inscrire pour des observations sur ce sujet.

La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques.

M. Joseph Beaujannot, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, notre commission des affaires économiques et du plan a constaté avec une grande déception que le IV^e plan de développement économique et social ne permet pas d'entreprendre des réalisations absolument indispensables et de plus en plus urgentes dans le domaine des postes et des télécommunications.

Nous sommes en face d'une situation qui s'aggrave chaque jour davantage et qui ne fait pas honneur à notre pays ! Elle cause un préjudice indéniable à nombre d'activités nouvelles et essentielles dont l'essor est nécessaire pour l'expansion économique de nos grands centres et pour la plupart de nos régions.

Vous connaissez les chiffres, notre rapport avait le devoir d'en faire mention. Je crois utile de les souligner : plus de 130.000 demandes d'installations téléphoniques en instance qui ne peuvent être satisfaites qu'avec un très long retard et sans que les nouvelles installations puissent compenser les nouvelles demandes que vous enregistrez mensuellement.

Cela constitue un obstacle permanent à l'implantation d'industries dans nos contrées défavorisées et à la décentralisation de la région parisienne, dont on parle toujours beaucoup sans avoir pu, jusqu'à ce jour, la réaliser d'une façon bien efficace.

Ainsi, dans une grande ville du Centre, l'installation de nouvelles entreprises a été retardée faute de possibilités téléphoniques suffisantes. Il semble même que quelques-unes aient renoncé à envisager une activité en ces lieux aussi peu favorables.

Mon ami M. Carcassonne, qui a pensé devoir me citer et faire allusion, avec cette gravité parsemée d'humour qui lui est chère autant qu'à nous-mêmes, aux observations que nous avons présentées, a signalé en outre, à titre d'exemple, que, dans la ville de Marseille, des médecins et des sages-femmes attendent depuis des mois de disposer d'un téléphone. Cela j'en suis persuadé, monsieur le ministre, n'est pas une galéjade et nous connaissons trop la conscience et l'honnêteté de notre collègue pour douter de ses affirmations.

Sur le plan de la densité téléphonique, la France occupe le seizième, peut-être le dix-septième rang dans le monde, le douzième rang de l'Europe et, à l'heure tant attendue du Marché commun, le cinquième rang parmi les six puissances contractantes et associées.

Je veux me convaincre, monsieur le ministre, de votre bonne volonté, de votre ardent désir d'intervenir pour empêcher qu'une telle situation ne s'aggrave et pour en diminuer les effets regrettables. Mais ce ne sont pas les moyens que vous offre le IV^e plan qui peuvent vous permettre d'atteindre des buts déjà bien trop modestes et de donner l'efficacité qui s'impose à nos relations téléphoniques.

Certes, pour être justes, ce n'est pas à vous que nous devons adresser des reproches, mais aux bâtisseurs du IV^e plan et à son distingué commissaire général qui, plus séduits par d'autres réalisations, n'ont pas attaché toute l'importance qu'ils auraient dû à un grand service qui commande dans bien des cas presque tous les autres.

Nous n'ignorons pas que, depuis votre arrivée avenue de Ségur, tout récemment, grâce à votre insistance, les crédits initialement prévus ont été quelque peu augmentés. Mais ce qui vous a été accordé avec beaucoup de difficulté ne couvrira que la hausse des prix silencieusement amorcée depuis l'année dernière, ce qui fait qu'aucune amélioration sérieuse ne sera en réalité apportée à une situation dont nous souffrons si vivement.

M. Marc Jacquet, rapporteur général à l'Assemblée nationale, s'est demandé au cours de son exposé — je cite son propos — « si comme l'a fait prévoir à diverses reprises le Gouvernement, des révisions périodiques du plan devaient être effectuées et des plans intérimaires établis, il n'est pas douteux que c'est par priorité sur les investissements des postes et télécommunications que devraient être portées les révisions envisagées. »

Nous sommes, dans ce domaine comme dans la plupart des autres, et nous en éprouvons beaucoup d'amertume, à la merci de la volonté du Gouvernement et, si nos échos alarmants pouvaient atteindre sensiblement nos très hautes instances dirigeantes, nous pourrions inscrire cette victoire comme un heureux événement, et non pas comme celle de Samothrace avec les ailes de l'espérance, mais les bras coupés.

M. Raymond Brun. Très bien !

M. Joseph Beaujannot, rapporteur. Quelle raison valable peut-on invoquer pour justifier une réduction des crédits que votre administration avait demandés ? Les moyens que l'on vous a si parcimonieusement réservés ne répondent pas à l'ensemble de vos besoins les plus élémentaires. Le raccordement de nouveaux abonnés devient presque partout impossible et, ainsi que tout le monde peut s'en rendre compte, avec la croissance ininterrompue du trafic, ce dernier se révèle chaque jour plus difficile à assurer pour les opératrices.

Pour les usagers, cela crée parfois des heures d'attente et des inconvénients regrettables et pénibles.

Dans les régions où l'abondance des communications est inquiétante, on a recours à l'expédient que l'on appelle, je crois, en langage professionnel, les brigades de réserve, mais leur nombre et leurs effectifs sont encore très limités.

Que peut-on penser de votre matériel en service ? Rien que dans la capitale, et vous le savez, plus de 60.000 lignes ont plus de trente ans d'existence. Dans nos provinces, elles ne sont pas moins âgées !

Il est désagréable de constater ces deux déficiences : déficience pour la prise en charge de nouveaux abonnés, déficience pour le remplacement de centraux hors d'usage et la mise en place de câbles coaxiaux et régionaux.

Pourquoi ne pas faire preuve de plus de compréhension et d'une plus judicieuse appréciation ? La notion de l'équilibre des moyens doit retrouver toute sa vertu ; nous devons sortir de cette impasse, que l'on a voulu ignorer mais que chacun devra reconnaître.

Certes, quand nous énonçons les ressources indispensables pour de grands services comme le vôtre, on peut nous objecter, comme à la plupart des orateurs qui sont passés à cette tribune, qu'il est toujours facile de réclamer des dépenses, mais, vraiment, lorsqu'elles sont aussi impérieuses que celles pour lesquelles nous insistons, nous avons le bon sens pour nous et nous avons bonne conscience, plus que ceux qui décident, parfois d'un cœur bien léger, des dépenses plus considérables, pour des réalisations d'une utilité plus contestable ou, en tout cas, d'une urgence plus discutable !

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Joseph Beaujannot, rapporteur. Plusieurs solutions financières pourraient être mises en application pour nous doter progressivement d'une infrastructure acceptable. Le téléphone est rentable, c'est donc un capital productif qui peut être engagé. Il suffirait que le Trésor, qui n'accorde généreusement

que 1,50 p. 100 d'intérêt pour les sommes importantes qu'il prélève sur les fonds disponibles des services postaux financiers, double la mise, c'est-à-dire se résigne à accorder 3 p. 100, ce qui ne serait pas tellement anormal, puis qu'un modeste emprunt soit réalisé, soit auprès de la caisse des dépôts et consignations soit dans le secteur privé. Vous auriez alors la possibilité d'entreprendre une action à laquelle il faudra bien, tôt ou tard, se décider.

Le temps qui m'est réservé à cette tribune ne me permet pas de m'étendre longuement sur les questions concernant les services postaux proprement dits, sur leur gestion, leur exploitation et sur les revendications du personnel postal. Il apparaît d'ailleurs que la situation de ce grand service national se révèle meilleure et plus encourageante que celle du service des télécommunications.

Cependant, nous ne saurions trop vous recommander d'être vigilant pour que l'on continue les investissements nécessaires. Vous ne pouvez manquer d'être préoccupé par l'évolution démographique, par l'accroissement des entreprises et par un progrès social que nous souhaitons tous et qui vont poser des problèmes sérieux.

Vous avez à prévoir des volumes de correspondance sans cesse en augmentation et à maintenir, de ce fait, une cadence suffisante dans les réalisations, cadence propre à répondre suffisamment au tri et à la rapidité de la distribution du courrier. Vous avez à étendre une mécanisation indispensable et à pourvoir à l'éducation d'un personnel qualifié.

Je sais que tout cela ne vous a pas échappé, que vous avez déjà réussi à obtenir des effectifs plus satisfaisants, que, pour ne pas décourager un personnel particulièrement actif, des traitements ont été mieux ajustés, et que le ministère de la rue de Rivoli a été moins allergique à vos sollicitations puisque ces dépenses supplémentaires seront inscrites pour cette année au budget général. Un vieux proverbe dit qu'une fois n'est pas coutume. Souhaitons que d'aussi bonnes dispositions puissent se trouver renouvelées durant les années qui viennent, pour le plus grand bien de votre ministère.

Je m'en tiendrai, monsieur le ministre, à ces observations et à ces commentaires que j'avais la mission d'exprimer devant vous. Par ailleurs, le rapport de la commission des affaires économiques et du plan fait ressortir plus complètement ce que nous avons tenu à manifester en toute conscience.

Croyez bien que, si nous nous sommes répandus en propos peu réconfortants, notamment sur la situation particulièrement navrante de « notre système » des télécommunications, c'est que nous avons et que nous aurons toujours le souci dominant de nous faire entendre de votre administration et surtout de celle qui vous tient en tutelle.

Il est impensable que la France, notre pays, ne soit pas à même de faire aussi bien que d'autres nations telles que l'Italie, la République fédérale allemande et le Japon, pour ne citer que celles-ci qui, parties d'une situation aussi peu brillante que la nôtre, ont réussi à améliorer considérablement leurs moyens de transmissions, parce qu'elles ont jugé que sans un réseau de liaisons téléphoniques efficace le progrès économique et social subit un frein inévitable.

M. le commissaire général au plan a pensé mettre en exergue ces deux principes : équilibre des devoirs avec l'équilibre des moyens. Nous approuvons, nous aussi, cette formule, car nous avons — nous aussi — le bon vouloir d'assurer nos devoirs en souhaitant que nous n'ayons pas à faire face, malgré les rites et les déclarations officielles, à un déséquilibre plus ou moins voilé des moyens.

Je me dois de terminer, pour respecter le temps qui m'est accordé pour cet exposé. Peut-être peut-on penser que celui-ci est empreint de beaucoup de pessimisme. Pourtant, mes chers collègues, nous pouvons affirmer qu'il fait ressortir absolument une situation que nous déplorons, mais que nous avons le devoir de souligner en toute clarté et objectivité.

Dans le domaine des télécommunications, la France, pour se hisser au sommet d'une grandeur qui ne soit pas au moins éphémère, se devrait, de par sa position géographique particulière, de jouer le rôle de « plaque tournante » des télécommunications de l'Europe occidentale. Mais nous sommes très loin d'atteindre une telle hauteur. Pouvions-nous seulement sortir de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons et obtenir avec une infrastructure téléphonique un élément fondamental de notre vitalité économique.

Un plan de modernisation et d'équipement, nous voulons bien y croire, mais à condition qu'il permette réellement d'équiper et de moderniser. Tout le reste ne pourrait être qu'illusion et déception. Nous suivrons, monsieur le ministre, avec beaucoup d'attention le résultat de vos efforts. Puissiez-vous contribuer à un meilleur devenir pour notre pays. (Applaudissements.)

M. Jacques Marette, ministre des postes et télécommunications. Je demande la parole.

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

M. le ministre des postes et télécommunications. Je ne résiste pas au plaisir d'informer le Sénat que le satellite de télécommunications *Telstar* est sur son orbite depuis dix heures huit et que des expériences de télécommunications par satellite intercontinental pour la télévision et pour la radiotéléphonie vont pouvoir incessamment commencer à partir du centre de Pleumeur-Bodou. (Applaudissements.)

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

M. Bernard Chochoy. Mes chers collègues, la presse de ces jours derniers nous a appris que le Gouvernement avait procédé aux arbitrages destinés à l'établissement de la loi de finances de 1963 et que ces arbitrages manifestaient la volonté gouvernementale, d'une part, de respecter scrupuleusement les prévisions du IV^e plan et, d'autre part, d'engager certaines actions spécifiques, notamment en faveur des postes et télécommunications.

La situation semblerait donc favorable dans ce secteur. Je pense vous montrer qu'en réalité on est malheureusement assez loin du compte.

La première critique qu'on peut porter contre la politique gouvernementale touchant l'équipement des postes et télécommunications vise la méthode suivant laquelle sont raccordés les programmes pluriannuels et les autorisations annuelles de crédits, méthode aberrante, à moins qu'il ne faille la qualifier de peu honnête.

La conduite de l'équipement et de la gestion du secteur des postes et télécommunications ne saurait se concevoir hors de programmes à long terme, continus et pluriannuels, et ce pour de multiples raisons impératives. Le besoin d'équipement en ce domaine est commandé par l'allure de la demande potentielle qui évolue, en fonction de l'expansion économique et de la promotion sociale, suivant des constantes.

Le développement du service des postes et télécommunications, qui réclame d'assez longs délais d'études et de réalisations, s'il n'est pas assuré au rythme du plan d'expansion ou d'aménagement du territoire et d'urbanisme, détermine un nouveau vice de structure de notre économie, préjudiciable aussi bien à la modernisation nationale qu'à la compétitivité internationale.

L'administration des postes et télécommunications constitue, dans un large domaine de l'industrie fournisseuse de matériel, le client prépondérant, voire unique : faute de programmes pluriannuels assurant une activité à croissance continue, cette industrie est mise dans la situation paradoxale de présenter aujourd'hui des capacités inutilisées, mais, ayant manqué des assurances indispensables à son développement, de constituer ultérieurement un goulot. Dans tous les cas, ce manque de continuité progressive ne permet pas l'abaissement des coûts, qui serait bénéfique tant du point de vue de l'administration cliente que du point de vue des marchés étrangers.

Enfin, on le perd trop souvent de vue, la gestion du monopole des postes et télécommunications est et doit être reconnue comme une activités industrielle et commerciale liant, à travers l'aspect « résultats financiers », une politique commerciale, une politique des investissements et une politique des effectifs du personnel. Je pense que, sur ces grands principes, nous ne pouvons pas être en désaccord avec le ministre des postes et télécommunications.

Les études effectuées par la commission de modernisation des postes et télécommunications du commissariat général du plan avaient parfaitement mis en lumière ces impératifs et abouti en toute hypothèse à des recommandations cohérentes constituant un plan quadriennal 1962-1965. Or, le Gouvernement paraît se complaire à mettre l'idée de plan en porte-à-faux ou plutôt à lui retirer toute signification.

Les années 1962-1963 voient la superposition, d'une part du programme du plan intérimaire et, d'autre part, de la loi de programme du 31 juillet 1959. Mais les dotations accordées au titre de 1962 — je vous épargne les chiffres — n'ont à peu près aucun rapport avec l'annuité 1962 qui, dans l'hypothèse initiale de la commission du plan, aurait dû constituer le point de départ du IV^e plan 1962-1965. Du coup, par rapport à cette hypothèse initiale qu'il a fallu abandonner, la progression et l'échéancier de ce IV^e plan ont dû être réajustés *a posteriori* en fonction de cette dotation annuelle et toute la cohérence de l'édifice pour les années ultérieures se trouve frappée de précarité. Inévitablement, les estimations devront être revues chaque année et le programme 1962-1965 ne se trouvera en fait défini qu'après sa terminaison.

Si nous ajoutons à cette analyse que l'entrée de la période du IV^e plan, année 1962, a été faite à un niveau beaucoup plus bas que ne le permettait, que ne l'exigeait la sortie de la période du III^e plan, année 1961, compte tenu de l'allure de la demande potentielle manifestée et des résultats du trafic enregistrés cette dernière année, nous ne pourrions qu'avoir une piètre opinion de la méthode de « programmation » adoptée en ce domaine par le Gouvernement.

Voilà pour la méthode. Mais abordons le fond, c'est-à-dire la consistance et le niveau des objectifs retenus.

Le rapport de la commission des postes et télécommunications ne cèle pas que, dans ce domaine, trois plans sont confrontés :

Le projet initial raisonnable et cohérent résultant d'évaluations serrées de ladite commission et qui prévoyait, comme « enveloppe » des investissements « postes et télécommunications » à réaliser durant la période 1962-1965, 6.610 millions de nouveaux francs dont 5.830 millions de nouveaux francs pour les télécommunications, 530 millions de nouveaux francs pour les postes et 250 millions de nouveaux francs pour les services financiers.

Un programme de détresse, lequel a dû être rebâti hâtivement sur la base de l'injonction gouvernementale de comprimer « l'enveloppe », à 4.500 millions de nouveaux francs, soit 3.430 millions de nouveaux francs pour les télécommunications, 920 millions de nouveaux francs pour les postes et 150 millions de nouveaux francs pour les services financiers.

Une hypothèse « posthume », articulée par la commission du plan, laquelle, atterrée par les répercussions catastrophiques des décisions gouvernementales, a pensé de son devoir d'esquisser une variante intermédiaire comportant une enveloppe de 5.250 millions de nouveaux francs qui pourrait accorder 4.000 millions de nouveaux francs pour les télécommunications, 1.070 millions de nouveaux francs pour les postes et 180 millions de nouveaux francs pour les services financiers.

Il incombe à notre assemblée d'avoir une claire conscience des incidences et de la portée des décisions qui seront finalement prises encore que, je l'ai rappelé, le plan est déjà préjugé et bien mal engagé. Nous pouvons examiner ces incidences d'un triple point de vue : celui de la perturbation apportée de ce fait à la politique des effectifs en personnel du ministère des postes et télécommunications ; celui des très dommageables répercussions sur l'économie nationale du sous équipement en télécommunications ; enfin celui du très grave préjudice que fait peser sur les résultats et la gestion du monopole l'étrange tutelle financière, laquelle fausse complètement les conditions d'activité du ministère des postes et télécommunications et l'empêche de satisfaire, comme il le pourrait, les besoins du pays.

Le sous-investissement, c'est-à-dire l'insuffisance du développement et de la modernisation de l'infrastructure et des matériels des postes et télécommunications contraindra cette administration à maintenir et à créer des emplois au-delà de la normale.

L'imputation des programmes d'investissements, limitant le développement des centraux téléphoniques automatiques ainsi que la modernisation et la mécanisation des opérations intéressant le courrier et les articles d'argent, grèvera lourdement le coût d'exploitation, ne permettra pas de soulager comme il conviendrait la « pénibilité » du travail du personnel et imposera le recrutement supplémentaire de 2.000 agents dans l'hypothèse de détresse ou de 1.000 dans l'hypothèse intermédiaire.

Comment après cela l'administration française des postes et télécommunications, dont je vous demande de saluer les prouesses techniques ainsi que la valeur et le mérite de ses personnels, comment donc ce service, auquel on refuse les moyens à la fois

d'être mieux équipé et d'accroître le nombre de ses clients, pourra-t-il ressortir sur les statistiques aussi productif que telle administration étrangère échappant à ce double handicap ?

Le sous-développement de l'appareil des postes et télécommunications est incompatible avec les objectifs affirmés par ailleurs dans le IV^e plan, d'expansion forte et de « compétitivité » internationale de l'économie française, de développement des services collectifs qui est le propre d'une population évoluée et d'active promotion de l'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Le programme de détresse imposé par le Gouvernement, c'est-à-dire l'« enveloppe » de 4.500 millions de nouveaux francs pour l'ensemble de la période 1962-1965, revenait à abandonner pratiquement toute idée de redressement de la situation actuelle et à axer l'effort sur le ralentissement de la dégradation. Ceci a paru tellement insoutenable que nous croyons savoir que l'annuité dans le projet de budget pour 1963 a été portée de 1.105 millions à 1.200 millions de nouveaux francs. Si mes chiffres ne sont pas tout à fait exacts, M. le ministre les rectifiera tout à l'heure. Mais nous sommes encore loin d'un chiffre raisonnable car, ne l'oublions pas, les estimations du plan avaient été faites sur les indices de prix de 1959, qui ont subi depuis une hausse de 12,5 p. 100.

Voici les justifications d'une appréciation aussi sévère : l'amputation imposée par rapport au programme de la commission du plan, soit 27,5 p. 100, aboutit pratiquement à reporter au V^e plan le programme de modernisation des opérations « courrier et articles d'argent », alors que les services correspondants de l'administration des postes et télécommunications sont en plein renouveau technique et administratif et, par ailleurs, à réduire l'initiative des progrès des fabrications nationales de matériels spécialisés correspondants. Cette amputation pèse naturellement encore plus lourd proportionnellement sur la partie « télécommunications », prenante des trois quarts des crédits d'équipement.

Il suffit de constater qu'elle aboutit à des tranches annuelles d'engagement pour 1963, 1964 et 1965 peu évolutives dans la pratique ; compte tenu des hausses de prix, l'expansion et même l'emploi satisfaisant des industries fournisseuses s'en trouveront fortement contrariés. Les conséquences sur les services offerts aux usagers vont être proportionnellement défavorables et notre rapporteur, M. Beaujannot, l'a souligné avec beaucoup d'à-propos il y a quelques instants. En fait de progression, les réalisations 1962 à 1965 marqueront le pas par rapport au taux d'équipement obtenu en 1961. Ainsi, pour le raccordement de nouveaux abonnés, le reliquat ne pourra être absorbé et la demande croissante demeurera insatisfaite.

Quant au rythme d'accroissement du trafic téléphonique, il ne pourra être compensé par la modernisation des équipements et il en résultera inévitablement un travail plus pénible pour le personnel qui en a la charge. Et pourtant, la situation actuelle de la France dans le domaine des télécommunications, ce n'est pas agréable à souligner, était déjà celle d'un pays sous-développé par suite de la limitation continuellement imposée aux dépenses d'investissement. D'après le nombre de postes téléphoniques par rapport à la population — on l'a déjà dit de nombreuses fois, mais je pense qu'il n'est pas inutile de le rappeler encore — la France ne se place qu'au dix-septième rang dans le monde, au treizième rang de l'Europe et, ce qui est encore plus grave, au sixième et dernier rang du Marché commun. Elle se trouve précisément au niveau que ses compétiteurs connaissent il y a 5, 10 voire 15 ou 20 ans. D'après la densité du trafic téléphonique, ce n'est pas la faiblesse de la demande potentielle qui est en cause, mais le goulot d'installation. La France a une situation beaucoup plus proche de l'Espagne ou du Portugal que celle de l'Angleterre, de l'Allemagne ou de la Scandinavie. Et que serait-ce si l'on établissait une comparaison sur cet instrument moderne de l'industrie et du commerce que constitue le *télex* ? Quant à l'Italie et au Japon, partis il y a peu d'années d'un niveau bien inférieur à celui de la France, ils l'ont nettement dépassée maintenant, investissant à un taux sensiblement double.

Le nombre des demandes d'installations téléphoniques en instance et non satisfaites s'élève en France à 130.000 et l'on peut estimer qu'il existe une demande potentielle d'un million d'usagers qui ont même renoncé à déposer en vain une demande, situation on ne peut plus malthusienne.

Plus grave encore peut-être est l'insuffisance en qualité du réseau français. Utilisant de nombreux centraux hors d'usage, n'étant équipés en automatique intégral qu'à 60 p. 100 — que serait-ce si nos ruraux prenaient le goût du téléphone ? —

contre 90 p. 100 dans les autres pays européens, ne disposant que de trop peu de circuits, les postes et télécommunications ne peuvent régler de manière rentable pour le monopole et satisfaisante pour l'utilisateur toutes les communications désirées.

On ne saurait conclure une telle revue autrement que le Conseil économique et social dans sa séance du 18 novembre 1961. Que disait le Conseil économique ?

« Il n'est pas niable que, dans le secteur des télécommunications, les prévisions résultant des arbitrages effectués par le plan laissent subsister d'importants retards que, sur le plan international, il ne conviendrait pas de laisser se prolonger longtemps. »

D'ailleurs, un exemple précis et immédiat montre à quel point l'insuffisance du réseau des télécommunications entrave le courant de décentralisation industrielle. Notre collègue M. Paul Ribeyre nous a entretenus en novembre dernier de la situation critique de la région d'Annonay. On peut citer aussi le cas de la zone industrielle du Mans et maintes autres. Il y a quelques jours — M. Beaujannot l'a dit il y a un instant — c'est notre collègue M. Carcassonne qui rappelait devant cette assemblée qui ne pouvait y croire, et pourtant l'information était précise et puisée à bonne source, qu'à Marseille, il y avait vraiment une situation épouvantable ; le mot n'est pas trop fort quand on pense que des médecins, des sages-femmes, ne peuvent pas aujourd'hui obtenir l'installation d'une ligne téléphonique. C'est dire que véritablement, sur ce plan-là, nos télécommunications sont vraiment trop insuffisantes.

De la même manière, la restructuration de l'agglomération parisienne se heurte, outre certains aspects un peu métaphysiques de l'urbanisme, dont on parle beaucoup, à la très prosaïque, mais catastrophique, pénurie de téléphone des nouveaux grands ensembles de la périphérie et de la plupart des communes de Seine-et-Oise.

Le téléphone constitue en 1962 un instrument de travail indispensable pour les entreprises que les pouvoirs publics incitent officiellement à se décentraliser dans certaines zones de province, mais l'instrument se trouve le plus souvent inadapté. C'est le moins que l'on puisse dire car il faut attendre parfois des mois et des mois l'installation d'une ligne téléphonique, puis, lorsqu'elle est installée, on a beaucoup de mal à obtenir les communications avec Paris, car les circuits sont en trop petit nombre, par conséquent, encombrés.

Je voudrais, d'ailleurs, à ce point de mon exposé, vous citer mon exemple personnel : les communications avec mon département depuis Paris. Le soir, à partir de vingt-deux heures, il n'est pas rare en cette période, et je fais l'expérience presque journellement, après avoir composé le 10 et le 21, après avoir utilisé le numéro des réclamations et être revenu à la charge par tous les moyens, d'attendre une demi-heure pour s'entendre répondre : « Monsieur, prenez patience, nous n'avons pas la possibilité de vous servir plus vite ». J'ai le devoir, monsieur le ministre, de vous indiquer ce fait. C'est mon propre cas, mais j' imagine qu'il doit se reproduire à des milliers ou des dizaines de milliers d'exemplaires. Si j'en ai fait mention, ce n'est pas pour prétendre que notre personnel des postes et télécommunications n'est pas à la hauteur de ses tâches, mais pour dire que nous sommes véritablement sous-équipés par rapport à nos besoins.

Il y a ainsi perte de temps et souvent impossibilité de communiquer rapidement avec les personnes que l'on voudrait joindre car lorsqu'on téléphone, c'est mon cas comme le vôtre et celui de tous les usagers, on ne le fait pas pour le plaisir de téléphoner.

Or, avec les perspectives que nous offre le programme gouvernemental, la situation, loin de se détendre durant les prochaines années, ne fera qu'empirer. En effet, dans le cadre de ce programme où ne trouvent leur compte, ni la satisfaction des besoins les plus impérieux du public, ni la bonne rentabilité de l'exploitation du monopole, comme il faut bien opter entre la poursuite à cadence moins lente du raccordement de chaque abonné et le maintien à un niveau tolérable des moyens d'écouler le trafic, en croissance ininterrompue, des abonnés actuels, le premier terme devrait être éliminé comme conduisant à des difficultés pratiquement insolubles, ce qui ne veut pas dire que le deuxième terme ne soit pas à sa façon catastrophique.

Je pense qu'il est temps de conclure cette bien sombre revue et de s'interroger sur les causes profondes de la situation. Tout à l'heure, on a dit, monsieur le ministre, à votre décharge — et j'y souscris — que vous n'étiez pas entièrement responsable de cette situation. Je vous en donne volontiers acte.

Le motif donné des compressions, étalements et amputations continuellement imposés au programme d'équipement et de modernisation des P. et T., particulièrement pour la partie touchant les télécommunications, est l'impératif budgétaire et le caractère inéluctable des arbitrages entre les dépenses concurrentes à la charge de l'Etat. L'argument a de quoi surprendre, convenez-en, concernant le monopole des postes et télécommunications. Ne sommes-nous pas enclins à penser que l'institution en 1923 d'un budget annexe des P. T. T., à l'époque, devait donner aux services, notamment aux télécommunications, des moyens d'action en rapport avec les besoins ? Or, les postes et télécommunications constituent présentement une entreprise employant directement plus de 250.000 personnes et dont le chiffre d'affaires avoisine 4 milliards et demi de nouveaux francs. A une entreprise d'une telle taille et d'un tel intérêt national, et pour des tâches d'une telle urgence, est-il fondé de chicaner l'autorisation de demander chaque mois 400 millions de nouveaux francs au marché financier, car c'est bien à cette différence que se ramène, en fin de compte, l'écart entre l'incidence réelle du programme initial de la commission du plan et celle de l'arbitrage gouvernemental.

En effet, même en se montrant aussi prudent que la commission du plan, pour ne pas extrapoler trop hardiment les résultats de l'exercice de 1961, on constate que l'exploitation des télécommunications est hautement rentable et s'autofinance dans une proportion variant, suivant la conjoncture, de 60 p. 100 à près de 80 p. 100. Y a-t-il beaucoup d'activités publiques ou même privées aussi rentables ? Peut-on trouver beaucoup d'investissements à la fois aussi utiles et produisant un aussi négligeable effet inflationniste intercalaire ?

Seulement, vous le savez, mes chers collègues, les postes et télécommunications ne disposent pas, en réalité, de l'autonomie financière. Nous sommes appelés à voter le compte d'exploitation dans la première section du budget et les programmes d'équipement dans la seconde. Or, les très larges bénéfices de l'exploitation de la branche télécommunications sont annulés par le déficit structurel de la branche chèques postaux, lequel, vous le savez aussi, s'explique par le fait que le Trésor ne consent aucunement au service postal en tant que collecteur d'épargne et transfèreur de fonds les mêmes conditions qu'à ses autres correspondants au service rendu analogue.

Je ne pense pas m'être écarté de mon sujet car il n'est pas possible de séparer l'aspect programme d'équipement des postes et télécommunications de cet aspect gestion financière d'ensemble. Le groupe socialiste ne peut accepter la caricature de plan pluriannuel qui nous est présentée dans ce domaine ; caricature en effet parce que tronquée par rapport aux études évolutives et inadaptée aux perspectives de développement de ce grand secteur public qu'il n'y a aucune raison de traiter en parent pauvre. Nous déplorons que les objectifs et les crédits correspondants n'aient pas été relevés au niveau de l'hypothèse de départ de ce plan et nous nous refusons à apporter notre caution à un programme dont nous ne saurions couvrir, ni la malfeasance économique, ni l'iniquité sociale. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes et télécommunications.

M. Jacques Marette, ministre des postes et télécommunications. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord remercier le rapporteur, M. Beaujannot, de son excellent rapport et lui dire que, même s'il est très critique, je crois qu'il est constructif et de nature à aider puissamment le ministre des postes dans ses négociations avec ses collègues du Gouvernement et avec le commissariat au plan, car presque toutes les constatations — je fais une ou deux réserves sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure — que M. le rapporteur a présentées sur la situation actuelle des télécommunications en France sont fondées et basées sur des chiffres et des faits qu'il n'est, hélas ! pas possible de contester.

Ces observations s'appliquent également à l'exposé de M. Bernard Chochoy que j'ai beaucoup apprécié, bien qu'il ait laissé entendre — c'est là le rôle de l'opposition constructive dans un Parlement — que son groupe ne voterait pas le plan. Dans les critiques qu'il a formulées et dans les faits qu'il a cités, j'ai trouvé, comme dans le rapport de M. Beaujannot, des vérités évidentes que je ne peux contester.

J'en dirai autant de l'intervention de M. Carcassonne que je regrette de ne pas voir ici ce matin. Je n'ai pas pu l'entendre car il est intervenu dans la discussion générale sur l'ensemble du IV^e plan, mais j'ai lu avec beaucoup d'intérêt son intervention au *Journal officiel* et je me propose de lui répondre par écrit.

Ainsi que je l'ai dit récemment dans une autre enceinte — au Conseil économique qui avait demandé à m'entendre — le système français de télécommunications et particulièrement le réseau téléphonique est extrêmement en retard par rapport à ce que la France est ou devrait être, c'est-à-dire une grande puissance économique moderne, et ceci en dépit des efforts acharnés — je dois le souligner — de tous mes prédécesseurs qui n'ont cessé de signaler l'insuffisance de leurs crédits d'équipement. Je vois actuellement au banc des ministres mon plus direct prédécesseur, M. Michel Maurice-Bokanowski, dont je retrouve jour par jour dans les dossiers les innombrables interventions et prises de position à ce sujet.

Malheureusement, le secteur des télécommunications en France n'a pas été considéré pendant trop d'années, et il n'est pas encore suffisamment considéré, comme un secteur prioritaire d'investissement. On a trop souvent tendance à estimer que la poste marche bien, donc qu'il n'est pas nécessaire de lui donner des crédits de modernisation substantiels, que, d'autre part, le téléphone est un luxe et que, par conséquent, il convient de ne pas trop développer les investissements dans ce secteur.

Je voudrais d'abord rapidement répondre à un certain nombre de points des exposés de M. Beaujannot et de M. Chochoy. Je me propose de reprendre quelques-unes des critiques formulées par M. Beaujannot, notamment en ce qui concerne la poste. Je ferai de même vis-à-vis de celles de M. Chochoy.

Autant je trouve parfaitement fondées les critiques visant les télécommunications et le réseau téléphonique, autant je crois que les critiques concernant les investissements du service postal et des services financiers le sont moins. Pour les services financiers, il faut considérer le système suivant lequel se mettent en place les installations électroniques, à savoir qu'on loue ces appareils au lieu de les acheter. Par conséquent, les crédits d'investissements mis en œuvre sont sans commune mesure avec ceux des télécommunications où l'on achète le matériel et où on l'entretient soi-même. A titre d'exemple, j'ai inauguré il y a quelques jours le nouveau centre entièrement automatique de la caisse nationale d'épargne. Il est équipé de machines I. B. M. qui sont louées ; par conséquent, il n'y a pas de frais d'investissements de base.

Il me semble donc inexact de prétendre que l'insuffisance d'investissements au IV^e plan sera de nature à ralentir les efforts de nos services financiers ou même à les rendre plus précaires ; au contraire, en ce moment, un gros effort est fait dans le domaine des services financiers et l'automatisation va se terminer pour la caisse d'épargne et se développer pour les chèques postaux. A ce propos, je tiens à souligner que si l'on critique souvent la façon dont fonctionne la poste, on oublie qu'en Amérique, pays même du progrès technique, il faut en moyenne trois jours à une lettre pour aller de New-York à Washington. Pour ce qui est de notre propre pays, il n'existe pas, en matière bancaire, d'établissement de crédit, nationalisé ou non, qui rende les mêmes services que les chèques postaux qui vous délivrent et vous envoient à domicile un relevé individuel chaque fois que vous faites une opération sur votre compte. C'est un service d'une exceptionnelle qualité que la direction des services financiers entend bien conserver, car les chèques postaux et la caisse d'épargne sont en France, par tradition et par rôle, la banque des petites gens. Il importe donc que les services soient les meilleurs possibles.

Je voudrais maintenant vous rassurer en ce qui concerne le service postal. Je ne crois pas, en effet, que l'insuffisance des crédits prévus au plan soit de nature à compromettre gravement l'effort que nous sommes en train d'accomplir en faveur de la mécanisation de ces œuvres.

Pour la motorisation des distributions postales dans les campagnes, les crédits qui étaient en accroissement de 15 p. 100 en 1962 par rapport à 1961 le seront à nouveau de 15 p. 100 en 1963 par rapport à 1962. Vous verrez donc de plus en plus dans les campagnes les petites autos jaunes des P. T. T. remplacer les bicyclettes et les vélomoteurs.

En ce qui concerne les bâtiments des services postaux et financiers, les crédits de 1963 par rapport à 1962 sont en augmentation de 10 p. 100, ce qui est fort important.

Enfin, en ce qui concerne les effectifs — ainsi que je l'ai dit dans une autre enceinte, mais je profite de l'occasion pour le rappeler devant le Sénat — il y aura eu cette année la création de 10.200 emplois : 6.200 prévus dans le budget proprement dit, et 4.000 dans le collectif qui va vous être soumis dans quelques jours. L'année prochaine, l'arbitrage budgétaire a admis la création de 8.000 emplois nouveaux pour les postes

et télécommunications. En deux ans les effectifs de mon département se seront donc accrus de 18.200 emplois nouveaux, ce qui est un renfort massif si vous considérez qu'à l'origine le plan prévoyait seulement 22.000 emplois en quatre ans.

Dans le domaine postal, je ne crains pas que l'insuffisance des investissements dénoncée par le rapporteur et évoquée, bien que moins vivement par M. Chochoy, ne compromette la bonne marche des services ; je dirai même que ces services devraient sensiblement s'améliorer en raison des accroissements d'effectifs, ce qui allégera, pour le rendre moins tendu et moins pénible, le travail des fonctionnaires de mon département.

M. Bernard Chochoy. Ce n'est pas sur cet aspect que nous avons mis l'accent en particulier.

M. le ministre des postes et télécommunications. Je le sais, mais j'arrive maintenant au problème des investissements en matière de télécommunications.

Il est certain que la France est au 16^e ou au 17^e rang dans le monde suivant que l'on prend pour critère le nombre de lignes principales par 100 habitants ou l'ensemble des postes téléphoniques de toute nature existant dans le pays. En Allemagne on a construit 1.800.000 lignes téléphoniques entre 1950 et 1960, en Grande-Bretagne 1.750.000, plus de 2 millions en Italie dans la même période, mais il n'y a eu accroissement que de 750.000 lignes principales en France pendant la même décennie.

Il est certain également que, en France, l'automatisation des services téléphoniques n'atteint que 62,7 p. 100 alors qu'il est en Suisse de 100 p. 100, en Grande-Bretagne de 80 p. 100, en Suède et en Belgique de 83 p. 100, en Italie de 96 p. 100 et en Allemagne fédérale de 99 p. 100. Au début du printemps, les Pays-Bas ont terminé l'automatisation téléphonique du pays. Cela est vrai et je regrette avec vous notre retard.

Si j'admetts bien volontiers avec MM. Beaujannot, Chochoy et différents orateurs qui sont intervenus à l'Assemblée nationale que nous nous trouvons en plein milieu du tunnel, je voudrais dire qu'en ce qui me concerne j'aperçois, très faiblement encore il est vrai, un petit carré de lumière, c'est-à-dire l'issue du tunnel, alors que j'ai l'impression que ni M. le rapporteur, ni M. Chochoy ne semblent encore apercevoir la lumière au bout du tunnel.

L'accroissement des moyens financiers mis à la disposition de l'équipement téléphonique par le plan, s'il est dénoncé comme insuffisant, est tout de même très important. Le plan intérimaire pour les deux années 1960 et 1961 comportait des investissements globaux de 60 milliards par an, c'est-à-dire 120 milliards pour deux ans.

Le IV^e plan, tel qu'il vous est soumis aujourd'hui, comporte une prévision d'investissement de 4.500 millions de nouveaux francs, ce qui représente approximativement 110 milliards par an, c'est-à-dire que l'augmentation par rapport à ce qui avait été admis en 1960 et 1961 traduit une hausse de 85 p. 100, qui n'est tout de même pas négligeable, même si elle est insuffisante par rapport aux objectifs que voudraient se fixer les techniciens pour rattraper les retards.

M. Bernard Chochoy. L'augmentation des crédits devrait s'apprécier en fonction des besoins, monsieur le ministre.

M. le ministre des postes et télécommunications. Il est certain qu'il faudrait pouvoir l'apprécier en fonction des besoins, mais il faut également tenir compte des possibilités financières globales de l'Etat. Je reconnais bien volontiers la situation critique des télécommunications. Vous pouvez être sûr que je défends âprement au sein du Gouvernement la nécessité d'investissements supplémentaires.

Je suis ici et vous voudrez bien l'admettre, mon cher collègue, dans une situation difficile, car tout en défendant cette position au sein du Gouvernement, je suis aussi tenu, et je crois de mon devoir, d'exposer ici l'importance des crédits qui ont pu être dégagés.

Il est tout de même satisfaisant de penser que pour l'année 1963 l'arbitrage budgétaire rendu par le Premier ministre — et M. Chochoy est bien informé — a relevé le montant des autorisations de programme de 110,5 milliards à 120 milliards.

A cette augmentation de crédits s'ajoutera également le fait que nous n'aurons pas pour l'année 1963 à financer des opérations comme celle de Lannion, qui était essentielle au point

de vue du standing de la France et de l'avenir des télécommunications spatiales et intercontinentales, mais qui a coûté cher et a constitué une ponction sérieuse sur le budget des investissements normaux des télécommunications de la nation.

L'augmentation pour 1963, sur la base des chiffres de l'arbitrage budgétaire, sera de 26 p. 100 en matière de télécommunications par rapport à l'année 1962, ce qui est une des augmentations les plus importantes. Certes, le point de départ est bas ; certes, il reste beaucoup à faire ; mais, en ce qui concerne le pourcentage d'investissements consenti sur mon budget, je suis obligé de reconnaître et de dire au Sénat que le Gouvernement a admis mes arguments et m'a très largement donné satisfaction, tant en matière d'effectifs où, seul avec le ministère de l'éducation nationale j'ai eu droit à des augmentations massives, qu'en matière d'investissements, puisqu'il a été décidé que seuls trois départements ministériels, dont le mien, pourraient recevoir des crédits d'investissements supérieurs à ceux inscrits au plan. J'aurais certes préféré que le plan fixât lui-même des objectifs supplémentaires, mais, M. Bernard Chochoy ayant bien voulu admettre que je n'étais pas entièrement responsable de la situation telle qu'elle est aujourd'hui, puisque je suis ministre depuis trois mois et que le retard des télécommunications date d'au moins vingt ans, je suis tout de même heureux d'informer le Sénat que l'on semble se diriger grâce à l'action du Gouvernement, vers une réévaluation des crédits d'équipement en matière de télécommunications. Si le ministre des postes, qui sera responsable de ce département pour le budget de 1964, continue dans la même voie et obtient du Gouvernement à ce moment-là le même effort, je pense que, en augmentant chaque année de 25 à 26 p. 100 les investissements en matière de télécommunications, comme c'est le cas cette année par rapport à l'année précédente, nous arriverons progressivement à sortir de nos difficultés, peut-être pas en trois ou quatre ans, mais certainement en moins d'une dizaine d'années. Nous pourrions ainsi résoudre le problème des télécommunications et faire que le téléphone ne soit plus le dernier article rationné en France.

Il est bien vrai, comme le disait M. Chochoy, que la gestion des P. et T. est difficile, puisque, si nous avons un budget annexe, nous n'avons pas l'autonomie industrielle et financière.

Il n'est pas un seul ministre des postes et télécommunications qui ne puisse souhaiter cette transformation, encore qu'il faille prendre quelques précautions à cet égard étant donné l'attachement de beaucoup de fonctionnaires des postes au statut de la fonction publique qu'ils ne voudraient pas voir remettre en cause. Mais il est bien évident que l'avenir est à la transformation progressive des postes et télécommunications en une entreprise industrielle et commerciale.

Cela ne se fera pas en quelques jours. Le nouveau ministre se trouvant subitement confronté avec des difficultés graves, à la fois dans le domaine des effectifs et dans celui des investissements, ainsi qu'avec la préparation du budget de 1963, n'a pas eu la possibilité — et vous le comprendrez — d'étudier à fond ces problèmes fondamentaux, bien qu'il les considère comme faisant partie de ceux qu'il faudra un jour ou l'autre, et pas trop tard, mettre à l'ordre du jour des préoccupations gouvernementales.

Je voudrais signaler à M. Beaujannot une légère inexactitude de son exposé lorsqu'il affirme que l'augmentation des crédits d'investissements ne couvrira que la hausse des prix. Je lui signale que la hausse des prix annuelle reste inférieure à 5 p. 100, alors que l'augmentation des crédits est de 26 p. 100.

M. Joseph Beaujannot, rapporteur. Mais la hausse des prix continue, monsieur le ministre !

M. le ministre des postes et télécommunications. Quand vous constatez une augmentation des crédits de 26 p. 100 sur une année et de 85 p. 100 entre le plan intérimaire et le IV^e plan, vous ne pouvez pas raisonnablement dire que cela suffira seulement à couvrir la hausse des prix. C'est une observation que je ne peux donc pas laisser passer.

Je peux vous communiquer d'ailleurs les chiffres en francs constants qui m'ont été fournis par mes services.

De 1959 à 1963, grâce à l'action de mes prédécesseurs qui ont œuvré avec beaucoup de constance et dans le même sens que moi, l'augmentation en francs constants des investissements en matière de télécommunications a été de 198 p. 100. On ne peut donc pas dire que les augmentations de crédits couvrent seulement la hausse des prix. En effet, si vous retranchez les

5 p. 100 annuels qu'elle représente au maximum, des 26 p. 100 d'augmentation des investissements, il reste tout de même 20 p. 100 d'augmentation réelle en un an.

M. Joseph Beaujannot, rapporteur. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des postes et télécommunications. Volontiers.

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

M. Joseph Beaujannot, rapporteur. Je voudrais vous présenter une autre observation.

Vous êtes très optimiste. Je le suis moins, et ceux qui sont au courant à l'heure actuelle de la situation dans les télécommunications sont comme moi assez pessimistes.

Vous dites qu'avec 26 p. 100 d'augmentation chaque année, cela peut nous amener, dans dix ans, à faire disparaître les difficultés que nous éprouvons en ce moment. Je ne le crois pas, parce que nous constatons un accroissement démographique, et que nous avons à faire face à une expansion industrielle et à un progrès social, ce qui fait que l'on est porté de plus en plus à utiliser les relations téléphoniques. Or, les 26 p. 100 d'amélioration ne pourront pas répondre à cet accroissement, si bien que vous vous retrouverez dans la même situation.

Actuellement, 130.000 demandes d'installation sont en instance et il est possible que, l'année prochaine, leur nombre passe à 140.000. L'avenir nous départagera, mais je crains fort que la situation ne soit telle que je l'envisage.

M. le ministre des postes et télécommunications. Je ne suis pas trop optimiste ; je suis même pessimiste.

A de nombreuses reprises, j'ai fait remarquer à quel point la situation des télécommunications, et notamment du téléphone en France, était dramatique. Je souscris à la plupart des critiques qui ont été présentées sur la situation présente. Cependant, un gros effort est actuellement en cours qu'il est de mon devoir de signaler au Sénat.

D'autre part, il faudrait tenir compte du fait que 25,3 p. 100 des postes téléphoniques n'ont pas plus d'une communication de départ par jour et que 20 p. 100 ont un trafic de départ compris entre une ou deux communications, c'est-à-dire que pour près de la moitié des postes raccordés au réseau il est demandé moins de deux communications téléphoniques par jour. Cela signifie que certains investissements très lourds ne sont pas rentables.

Vous me répondez sans doute qu'il est nécessaire pour des raisons sociales, notamment pour l'amélioration des exploitations agricoles, que le téléphone puisse être installé chez tous ceux qui le demandent. Il est néanmoins certain que la notion de rentabilité ne peut être négligée, dans une entreprise à caractère industriel et commercial.

M. Chochoy a fait allusion au télex. Il ne se posera pas en France de problème pour le télex en ce sens que les crédits nécessaires seront affectés de toute manière en priorité pour le mettre à la disposition des usagers. Ainsi seront réalisées, et même au-delà, les perspectives de la commission du plan des postes qui avait examiné la question.

Seulement beaucoup de Français ne sont pas psychologiquement préparés à l'utilisation du télex. Lorsqu'on le met à leur disposition, ils ne s'en servent pas. J'en parlais récemment avec le préfet du département du Finistère qui me décrivait la situation dramatique des mareyeurs de Concarneau qui ne parviennent pas à obtenir des communications téléphoniques rapides pour négocier leurs produits. Pourtant, il existe des lignes de télex disponibles. Seulement, ayant l'habitude de téléphoner, ils ne veulent pas s'en servir. Il faut donc que les Français commencent à s'habituer aux moyens modernes de télécommunication.

D'autre part, il sera peut-être un jour nécessaire — que M. Beaujannot veuille bien m'en excuser — de taxer plus lourdement les gens qui n'échangent pas plus d'une ou deux communications téléphoniques par jour. J'indiquais à l'instant que 45 p. 100 des abonnés se trouvaient dans cette situation. Si, parmi le million de personnes qui, nous dit-on, sont des « abonnés potentiels » au téléphone, beaucoup d'entre elles ne devaient échanger qu'une ou deux communications par jour, on pourrait dire que leur raccordement au réseau ne serait pas rentable. (*Mouvements divers.*)

M. Abel-Durand. Votre raisonnement ne tient pas car vous vous placez dans l'hypothèse selon laquelle la majorité des abonnés ne demandent qu'une communication par jour. Ce n'est pas le cas qu'il faut envisager !

M. François Schleifer. Au surplus, cette conception bouleverse ce qu'on nous a enseigné sur le service public, monsieur le ministre.

On l'a déjà fait dans les transports : sous prétexte que ceux-ci ne sont pas rentables, on les supprime dans tout un canton !

On nous avait appris tout autre chose à la faculté de droit.

M. le ministre des postes et télécommunications. Nous nous trouvons actuellement dans une situation de détresse.

M. Abel-Durand. Alors, dites que vous ne pouvez pas faire davantage, mais n'invoquez pas de pareils prétextes !

M. le ministre des postes et télécommunications. Je crois qu'il faut parler clairement. Je suis d'accord avec M. Chochoy qui souhaite la transformation des postes et télécommunications en une entreprise industrielle nationale. S'il en était ainsi, les critères de rentabilité de toute gestion industrielle devraient jouer. Actuellement, je me borne à faire remarquer au Sénat que 45 p. 100 des postes téléphoniques de ce pays échangent moins de deux communications par jour. C'est un fait brut et statistique. Je n'en tire aucune conclusion et vous le livre comme tel.

Je ne veux pas abuser de la patience du Sénat. J'ai dit ce que je croyais devoir dire dans le domaine des efforts qui sont accomplis actuellement et qui sont, certes, encore très insuffisants pour remédier à la situation grave dans laquelle se trouve notre réseau téléphonique. En ce moment, on fait des acrobaties et, dans beaucoup de cas, l'attente pour l'installation d'une ligne est très longue.

Tout à l'heure, M. Bernard Chochoy évoquait le cas de la ville d'Arras qui n'est pas encore dotée de l'automatique. Nous allons prochainement y entreprendre l'installation nécessaire et j'espère que ses liaisons seront alors meilleures. Cela dépend des crédits.

Si ces crédits ne figurent pas dans le plan tel qu'il vous est soumis aujourd'hui pour un montant suffisant, on nous laisse espérer des « fractions de déblocage » dans les années à venir ; d'ailleurs un préalable aura déjà été créé avec le budget de 1963 où, tout de même, nous disposerons d'un volume de crédits supérieur de 10 p. 100 à celui qui est prévu au plan.

Je ne suis pourtant pas optimiste. J'ai trouvé la situation que m'ont léguée mes prédécesseurs, qui avaient tous fait de grands efforts, mais ils se sont toujours heurtés à des objectifs prioritaires dans d'autres domaines que celui des télécommunications. Il faudra en sortir un jour et je crois que nous allons bientôt y parvenir.

On compte un an d'attente en moyenne, dans l'ensemble de la France, pour obtenir l'installation du téléphone et 150.000 demandes environ sont actuellement en instance. L'année prochaine, nous allons construire environ 180.000 lignes. Le problème essentiel est de ne pas continuer à nous enfoncer. Je pense qu'avec un supplément de crédits de 26 p. 100, on y parviendra.

Il appartiendra au Parlement — je suis sûr, en ce qui concerne le Sénat, que vous le ferez bien volontiers — d'exercer avec vigilance ce contrôle et de rappeler sans cesse, non pas seulement au malheureux ministre des postes et télécommunications, mais aussi au ministre des finances, au Premier ministre et au commissaire général au plan, la situation telle qu'elle est.

Pour conclure je voudrais répondre à M. Beaujannot, qui me comparait tout à l'heure à la victoire de Samothrace, statue dépourvue de tête, que j'essaie malgré cette redoutable infirmité de résoudre mes problèmes. (*Sourires.*)

Je remercie le Sénat de l'aide qu'il m'apporte, même sous forme de critiques, en vue d'améliorer les possibilités présentes et futures de mon département. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. Avant de quitter le domaine des postes et télécommunications, je voudrais remercier M. le ministre d'avoir bien voulu tout à l'heure nous donner la primeur de la nouvelle de la mise sur orbite d'un satellite qui va faciliter

les télécommunications à travers le monde. C'est là une réalisation tout à fait extraordinaire. Dans l'histoire des civilisations et de l'humanité, c'est un progrès que nous devons souligner. (*Applaudissements.*)

Je n'ai pas d'autre inscrit dans la discussion des dispositions du plan relatives aux postes et télécommunications.

Je vais maintenant donner la parole au rapporteur de la commission des affaires économiques chargé de présenter les dispositions du plan concernant l'industrie, le commerce et l'artisanat, puis aux orateurs qui se sont fait inscrire pour présenter des observations sur ce sujet.

La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques.

M. René Jager, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le très vaste domaine de l'industrie, de l'artisanat et du commerce, trois secteurs qui, à eux seuls, forment la matière vive de l'expansion économique et conditionnent le succès du IV^e plan, je n'ai pas l'intention d'allonger plus qu'il ne faut le marathon déjà prolongé de nos discussions.

Pourtant nous sommes ici au cœur même du débat, car n'est-il pas évident que l'allure, la cadence de productivité de nos entreprises et de nos industries sont essentiellement liées à une série d'options d'ordre politique ou financier sur lesquelles le IV^e plan se prononce timidement ou ne se prononce pas du tout ?

Je ne reprendrai pas dans le détail les observations qui s'imposeraient. A cet égard, je me permets simplement de vous renvoyer au rapport que j'ai rédigé au nom de la commission des affaires économiques et du plan et qui a été approuvé à l'unanimité par elle.

L'industrie française, d'une manière générale, accuse un potentiel d'activité variable selon les branches, mais satisfaisant dans son ensemble. Les grands secteurs lourds, contre leur gré, doivent leur ascension et leur expansion au choc finalement très bénéfique dû à l'institution de la Communauté européenne du charbon et de l'acier et l'ouverture du Marché commun a produit une réaction analogue sur la plupart des autres secteurs de l'industrie.

Compétition européenne qui se déroule pacifiquement sous nos yeux dans le large champ clos de l'économie, le Marché commun n'en déploie pas moins une concurrence dans laquelle la loi du plus fort jouera inexorablement. Les forts se maintiendront, les faibles disparaîtront. C'est ce qu'ont compris les grands secteurs de notre industrie. C'est ce que, insuffisamment informé ou peu épaulé, n'a pas encore réalisé un ensemble de petites et moyennes entreprises et d'industries réfugiées dans la conception traditionnelle de papa, voire de grand-papa.

Ce sera notre première constatation à laquelle il convient d'en ajouter une autre : il apparaît désormais indispensable qu'un organisme, rattaché au ministère de l'industrie ou encore au commissariat général du plan, assure la centralisation des renseignements relatifs au développement des économies européennes et mondiales. Ce pourrait être, pourquoi pas, un commissariat au Marché commun qui fasse à la fois office de collecteur et de diffuseur, auprès de toutes les branches de notre industrie et de nos organisations commerciales, des informations sur le rythme des activités de nos concurrents, la manière dont eux aussi opèrent leur refonte structurelle, leur regroupement, leurs méthodes, leurs prix, leurs moyens de publicité, leur recherches de marchés ; bref il apparaît indispensable que les pionniers de l'économie française jettent désormais leurs regards d'une manière permanente au-delà des frontières, en voie de disparition, pour apprendre comment ailleurs la concurrence fourbit ses armes.

Il y a surtout en ce qui concerne des milliers de petites et moyennes entreprises, un grand vide à combler et pour l'Etat un service permanent à mettre sur pied dont l'économie française ne peut demain que recueillir tout le bénéfice. Cet organisme pourrait aussi exploiter les résultats du recensement industriel prévu pour 1963 et qui, pour la première fois depuis exactement cent ans, basé sur les renseignements fournis par plus de 100.000 entreprises, permettra vraiment de situer la place de l'économie française dans son contexte européen et mondial. Il faut souhaiter aussi que les industries de transformation, si nombreuses et diversifiées dans notre pays, répondent cette fois sérieusement au questionnaire qui leur sera soumis. Ainsi l'éla-

boration du V^e plan pourra être entreprise dans certains secteurs de la transformation dans des conditions moins nébuleuses que ce ne fut le cas pour la préparation de celui qui nous occupe.

En fait, par comparaison à d'autres partenaires, nous avons à développer auprès de divers patrons et industriels attardés une mentalité « Marché commun » et à faire comprendre les nouveaux impératifs qui s'imposent dans une bataille où, désormais, seule la qualité et les prix, et peut-être un peu le goût du risque seront les facteurs déterminant de la victoire, donc de la survie et, finalement, de la maîtrise du marché. La Communauté économique européenne n'est pas encore suffisamment apparue à d'aucuns comme une révolution. Il faut qu'ils sachent qu'il s'agit d'être très forts. L'industrie et le commerce français n'ont pas le droit d'ignorer, ni la vigueur, ni la technique dynamique de nos partenaires surtout dans leur invincible esprit de méthode et d'organisation. Et c'est pourquoi le champ visuel du IV^e plan devra être très nettement européen. Je dirai même qu'il devra consacrer l'intégration économique européenne à partir du moment où les traités ont prévu le libre établissement des hommes, des capitaux et des entreprises à l'intérieur des frontières des Six.

Déjà maintenant, à la lecture du IV^e plan, cette préoccupation transparait avec évidence. L'on sent, sinon cette volonté nettement marquée de la coopération, du moins la réalité inéluctable des affrontements. Nos sidérurgistes, par exemple, ne sont pas sans inquiétude devant la prolifération des projets de trains à tôle à large bande qui doivent conduire inévitablement à un suréquipement et à une surcapacité de production si une coordination des investissements à l'échelon européen n'est pas mise au point. Le monde de l'automobile, si dynamique, mais dynamique partout, sait déjà qu'en 1965 un million de véhicules risquent d'encombrer le marché européen sans trouver d'acheteurs.

Voilà deux secteurs de notre économie, puissamment outillés, bien informés et qui savent que les lendemains ne chanteront pas nécessairement si à l'échelon européen on n'en arrive tôt ou tard, pour reprendre l'expression de notre ministre des finances, à la coopération et à une politique de développement concerté.

Ce qui est vrai pour les industries-clés l'est davantage encore pour le secteur des industries de transformation et de biens d'équipement. Pour tout dire, le sommet sera atteint lorsque, à l'échelle de l'Europe, on s'entendra sur la programmation d'une production à moyen et à long terme.

A cet égard, ma conviction est encore renforcée par les vues identiques exprimées par l'ancien président du conseil, M. Pierre Pflimlin, dont les journaux reproduisent ce matin même l'interview qu'il vient d'accorder à la revue *Entreprise*, et où on lit notamment :

« Il me paraît évident qu'une planification purement nationale perd beaucoup de son efficacité et même de sa signification dès lors que l'économie française est intégrée au Marché commun. Les prévisions économiques et les programmes d'investissement risquent d'être affectés gravement par les investissements réalisés dans les autres pays membres du Marché commun.

« Je suis persuadé qu'il faudra bientôt ou renoncer en France à une planification vraiment sérieuse et efficace, ou alors envisager une planification à l'échelle européenne.

« Je crois à la nécessité d'une planification européenne pour des raisons d'efficacité économique. J'y crois aussi pour des raisons politiques au sens le plus large. De même qu'on considère que l'élaboration de plans peut être un élément important du renouveau de la démocratie, de même, à l'échelle européenne, peut-on considérer que l'élaboration de plans européens sera l'occasion d'une prise de conscience européenne et d'un effort commun de la part d'éléments qui ont actuellement le sentiment d'être tenus à l'écart. »

Et tout cela, monsieur le ministre, croyez-le bien, qui sera l'œuvre irréversible des années à venir, ne sera positif que lorsqu'on connaîtra d'une manière définitive notre véritable orientation politique européenne. Nul d'entre nous ne doute que si la convergence des objectifs politiques ne concourt pas à l'unification, le marché commun resterait un monument sans fondations et serait ébranlé à la première poussée de fièvre nationaliste. Si, pour l'instant, les choses vont bien, c'est que le monde des affaires, devançant l'intention des gouvernements, s'est très souvent engagé comme si cette unification était la nécessaire consécration du développement naturel des échanges.

Par ailleurs, les industriels nombreux que nous avons consultés, qu'ils soient du secteur de l'acier, de l'automobile, de la chimie, du textile, ou autres, conscients de l'enjeu, ne pouvaient pas ne pas mesurer l'incidence de l'entrée de la Grande-Bretagne dans la Communauté économique européenne et nous préciser les conditions minima auxquelles cette intégration pourrait se faire. Les uns et les autres n'y mettent pas opposition ; encore entendent-ils que la même stricte discipline soit imposée à d'éventuels partenaires nouveaux, en d'autres termes que nos négociateurs à Bruxelles ne se départissent à aucun moment ni de la lettre ni de l'esprit du traité de Rome.

Sans cette observance stricte, nos fabricants de textiles, qui ont déjà accompli un très louable effort d'investissement qu'il convient de souligner, risqueraient la ruine devant l'invasion de produits du Commonwealth, transités ou légèrement transformés Outre-Manche. Il en serait de même pour quantité de branches de notre économie, on le sait. Aucune erreur n'est donc à commettre dans la phase préparatoire d'accès de notre voisin dans le concert économique européen.

C'est dans le même esprit que certaines de nos industries craignent de se voir sacrifiées sur l'autel de l'interdépendance des marchés. On a le sentiment, sinon la conviction, que l'affrontement, la compétition des industries et des entreprises doit nécessairement faire gagner les unes et faire perdre les autres, ce qui est d'ailleurs vrai, mais d'ores et déjà, à l'échelon du commissariat au plan et du Gouvernement, l'on joue ou l'on spéculé sur une spécialisation des tâches, une sorte de répartition du travail à l'intérieur du marché commun.

Bien sûr, à l'issue d'âpres combats y aura-t-il des entreprises insuffisamment développées ou modernisées, des secteurs insuffisamment concentrés qui ne résisteront pas, mais avant d'entrevoir la capitulation, mieux vaudrait, en les éclairant à temps sur leur sort, apporter à ces moins bien placés les moyens de se transformer pour pouvoir faire front et engager la lutte dans des conditions favorables.

Qui donc aurait songé un seul instant, il y a dix ans, qu'un jour notre industrie de l'optique serait à même de se mesurer sur le marché mondial à égalité de qualité et de prix avec la puissante et légendaire concurrence de l'industrie allemande ?

Par contre, dans la libéralisation totale des échanges, comment peut-on faire survivre nos centaines de fabriques d'appareils de radio devant les quelque cinq grandes firmes qui, outre-Rhin, avec leur puissante organisation, leurs bureaux d'études, leurs laboratoires, leurs chaînes de fabrication, leur production à très bas prix et toujours assurée du dernier perfectionnement, vont incontestablement dominer le marché ?

Dans l'élaboration du IV^e plan, vous avez perçu cette faiblesse congénitale d'une partie de nos petites et moyennes industries et entreprises, secteur qui représente à lui seul plus d'un tiers du volume des affaires annuelles de la France. Malgré des efforts très louables et des améliorations certaines dans la détection des renseignements, force nous est de constater que le IV^e plan n'a pas réussi — et ce n'est pas la faute des artisans de ce plan — à dégager, même à peu près, ce que représente le véritable potentiel de ces entreprises, lesquelles, pour avoir trop souvent subi des investigations fiscales draconiennes, se sont dérobées devant les demandes de renseignements et de statistiques à fournir aux groupes de travail du plan. Et les auteurs du plan, par voie de conséquence, dans une gymnastique logarithmique, en dépit des insuffisances des données, ont réussi à prévoir en moyenne la croissance probable d'ici 1965...

C'est là, vous le savez, l'aspect faible du plan, se révélant plus comme une imprécise étude de marché que comme un véritable plan prévisionnel. Peu importe d'ailleurs. Des lacunes peuvent être comblées, un meilleur dialogue s'instaurer avec des dizaines de milliers d'entreprises auxquelles le commissariat du plan et le Gouvernement se doivent de faire connaître que désormais le grand péril se trouve dans la solitude, laquelle conduit au dépérissement et à l'anéantissement.

Les grands, toujours à l'affût, l'ont compris. La sidérurgie œuvre sous l'égide de la C. E. A. Les industries chimiques font un effort de regroupement encore insuffisant par rapport aux formidables concentrations de forces telles que nous les voyons en Amérique, en Allemagne ou en Italie. Le Textile a lui aussi compris que l'entreprise à caractère familial ou à esprit paternaliste a vécu. L'industrie automobile a fait des regroupements et des unions et devra certainement chercher davantage le chemin de la coopération européenne si elle entend s'éviter des déboires. Ces exemples montrent le chemin à suivre pour asseoir au mieux l'expansion française sans à-coup et sans altération.

Pour gagner du temps, je vous renvoie, mes chers collègues, pour ce qui concerne les observations et réserves formulées par le monde de l'industrie et aussi par votre commission des affaires économiques, à chacun des chapitres de mon rapport, me bornant, exhaustivement, à quelques données majeures qui touchent les secteurs-clés de notre économie.

Pour la sidérurgie, le Gouvernement sait que son endettement ne saurait être davantage accru, que l'incitation à l'augmentation de capital est liée à des avantages d'ordre fiscal et qu'il ne reste qu'une solution pour boucher le trou dans le planing de financement du IV^e plan : un relèvement modéré du prix de l'acier. Je ne citerai pas de pourcentage, mais ce relèvement s'impose d'urgence et j'ajoute, contrairement à l'avis général, que son incidence sur le coût de la transformation sera moins importante qu'on ne l'affirme.

La sidérurgie, pour 80 p. 100 de ses assises métropolitaines, se situe en Lorraine. Le Lorrain que je suis connaît les efforts tentés pour prolonger au-delà de 40 à 50 ans l'utilisation de la minette et il est probable que très bientôt les procédés d'enrichissement et d'agglomération permettront de prolonger sensiblement la survie d'un bassin qui recèle toute de même encore une réserve de six milliards de tonnes. Le Lorrain que je suis devrait tout naturellement plaider le désenclavement de ce bassin par la percée de l'axe Rotterdam-Marseille. La cause a été abondamment traitée à l'Assemblée nationale. Elle le sera tout à l'heure avec vigueur dans cette enceinte et je pense qu'en manifestant notre volonté de traduire dans la géographie une réalité et notre réalisme européen, la région de l'Est tout entière donnera la main à de nombreux départements du centre et du midi.

Mme Marie-Hélène Cardot et M. François Schleiter. Très bien !

M. René Jager, rapporteur. Il n'est pas concevable que sur un développement navigable de la vallée du Rhône viennent s'épanouir un jour les compléments d'industrie sidérurgique italienne en plein essor au détriment de notre économie nationale.

M. François Schleiter. Très bien !

M. René Jager, rapporteur. Il n'est pas concevable que le traditionnel bastion du fer, de la fonte et de l'acier s'asphyxie un jour pour le plus grand profit de la concurrence parce que nous n'aurons pas su prendre nos responsabilités à temps.

Nous savons que la vogue est au complexe sidérurgique maritime parce qu'il est entendu que les minerais riches se trouvent à l'extérieur de nos frontières et que les coûts d'approvisionnement et des transports seraient moindres. Mais, nous l'avons vécu pour le pétrole, il y a lieu d'évaluer dans cette politique le facteur d'insécurité qui, à l'occasion de n'importe quel conflit, de n'importe quel incident, risque de paralyser de telles entreprises.

L'industrie chimique est en pleine expansion et un effort accru dans la recherche ne la dispense pas d'un effort de concentration en vue de faire face à cet ambitieux programme d'exportation. Il y a lieu de surveiller les méthodes commerciales redoutables de la concurrence américaine, dont la politique du dumping requiert de notre part de la vigilance et, le cas échéant, le renouvellement de certaines mesures de protection.

L'industrie textile a besoin de se regrouper davantage. Telle quelle, elle affrontera dans de bonnes conditions le Marché commun, si les règles de ce marché sont strictement observées. Faute de quoi, on assistera à une invasion européenne de produits asiatiques pour lesquels diverses conférences internationales, ces derniers mois, ont retenu le principe d'un contrôle quantitatif.

Il y a lieu de souligner que le monde du textile, dont les efforts de regroupement sont connus, s'élève avec vigueur contre une indication du plan qui déclare que « l'industrie textile doit s'adapter, en conservant ses positions essentielles, à une nouvelle division du travail faisant une part aux pays sous-développés ». Les milieux du textile considèrent ce point de vue comme dangereux pour le maintien de l'essor de cette importante branche de notre économie.

Pour l'industrie automobile, nous avons dit combien son essor était lié à une coopération européenne et combien les industriels s'élevaient avec nous contre la prolifération des taxes et droits qui grèvent l'automobile, les dernières envisagées

étant le stationnement payant et les péages sur les autoroutes. Il va de soi que notre marché intérieur de l'automobile ne trouvera sa stabilité et surtout sa prospérité que dans la réduction au niveau moyen des prix européens du prix du carburant dont l'abaissement est sans cesse envisagé et jamais réalisé. La menace d'une surproduction désordonnée, dès 1965, apparaît suffisamment claire pour obliger cette puissante industrie à chercher et à trouver le chemin de la coopération européenne. M. le ministre des finances le soulignait expressément dans son exposé inaugural.

Nous enregistrons avec satisfaction l'expansion des industries électrique et électronique et, à travers cette dernière, le fait tangible d'une décentralisation. Celle-ci a été abondamment évoquée par les orateurs qui ont suivi à cette tribune notre collègue M. Dailly. Je regrette, pour ma part, que le pouvoir central n'ait pas encore compris la profonde signification de la volonté de vivre de nos provinces et qu'à travers le IV^e plan, le monstre économique du bassin parisien continuera à jouer, à l'égard de nos provinces, le maléfique rôle d'une pompe aspirante, aggravant ainsi, à tous égards, un déséquilibre déjà inquiétant, comme l'a excellemment souligné notre collègue M. Edouard Bonnefous.

La vérité est sans doute qu'il n'y a, à l'échelon parisien des ministères et des entreprises, ni volonté ni politique concertée de décentralisation. Il est bien certain, j'en conviens, que la meilleure chance de décentralisation industrielle qui puisse s'offrir à nous réside avant tout dans le succès même de l'expansion. Il est non moins vrai qu'avec l'entrée en vigueur du Marché commun cette décentralisation devrait être pensée à nouveau en fonction des données géographiques nouvelles dans le cadre de l'Europe occidentale.

Pour être désormais compétitif, pour avoir toutes les chances de son côté, un complexe industriel ne peut s'installer n'importe où ni n'importe comment. C'est pourquoi ce sera le rôle du plan, des planistes et aussi celui de l'Etat, de penser de nouveau, à l'intérieur des frontières du Marché commun, l'orientation et l'aménagement des grands courants d'affaires moyennant une série de grands axes de communications en liaison avec les grandes artères européennes, qu'il s'agisse des voies navigables, des autoroutes ou des chemins de fer. Mais ces options apparaissent chimériques si des moyens financiers suffisants ne sont pas dégagés à temps.

Le problème de l'emploi, de la formation, celui de la recherche sont de ceux qui, dans le cadre de mon rapport, devraient me retenir longuement. Je voudrais simplement, au vu des conclusions mêmes du plan, constater le tragique retard pris par notre pays dans le domaine de l'enseignement technique, aux insuffisances, à l'inexistence duquel, pourrait-on dire, les industriels ont suppléé tant bien que mal et toujours d'une manière imparfaite.

M. le ministre de l'éducation nationale nous a bien promis qu'il s'efforcerait de combler le retard. Mais nous ne croyons pas que la volonté du ministre suffise, à elle seule, pour y arriver. La réalisation du programme, même accélérée, ne permettra pas de satisfaire les besoins qui se pressent déjà à nos portes.

On ne peut attendre 1965, 1970 ou même 1975 pour former la main-d'œuvre qualifiée ou spécialisée. La carte scolaire devrait pouvoir être doublée d'initiatives à l'échelon de nos départements et permettre le préfinancement d'une série d'établissements. Dans cet ordre d'idées, pourquoi ne pas donner la possibilité aux efforts conjugués de l'industrie et des collectivités locales d'assurer le préfinancement d'établissements reconnus urgents par la carte scolaire elle-même, quitte à faire reprendre par l'Etat la gestion de ces établissements quand ils seront prêts à fonctionner ?

Il s'agit, en gagnant du temps, de faire face à des urgences que le budget de l'éducation nationale, même pourvu de dotations renforcées, ne peut pas satisfaire dans les délais exigés par les impératifs économiques et démographiques.

En clôturant ainsi le chapitre de l'industrie, dont le reconnais l'analyse par trop sommaire et par trop imparfaite, je dois apporter quelques explications sur les deux autres grandes branches de notre économie, à savoir l'artisanat et le commerce. Je n'abuserai pas, mesdames, messieurs, de votre attention.

En abordant le chapitre du IV^e plan consacré au commerce, je veux en premier lieu rappeler que soit de 1.600.000 personnes sont employées dans le commerce, soit 17 p. 100 de l'effectif total des salariés du secteur privé. Le IV^e plan prévoit que cet effectif s'accroîtra de près de 150.000 personnes de 1962 à 1965.

C'est dire l'importance du secteur du commerce sur le plan social et humain. Sans méconnaître ce dernier aspect, c'est toutefois à propos de la fonction économique du commerce que je voudrais présenter quelques brèves observations.

En premier lieu, les objectifs du IV^e plan, en ce qui concerne le commerce, sont formulés en termes tout aussi généraux et tout aussi imprécis que dans le III^e plan et apportent peu de précisions nouvelles. Le texte est davantage de l'ordre de la constatation intellectuelle et du vœu pieux que de celui de l'orientation des structures économiques.

Par contre, votre rapporteur tient à souligner que le IV^e plan a évoqué le rôle du consommateur dans l'amélioration de la fonction commerciale et votre commission des affaires économiques tient à rappeler combien elle estime nécessaire que le consommateur ait un comportement actif au sein des organisations disposant des moyens d'information, de recherche et de publicité adéquats.

Mais l'éducation du consommateur n'est qu'un moyen indirect d'obliger le commerçant à se moderniser et à accroître la valeur du service qu'il rend. L'aide à la modernisation doit prendre une forme directe et doit porter essentiellement sur le financement des investissements, la formation des hommes, la création d'une infrastructure rationnelle et l'équipement commercial de nouveaux ensembles immobiliers.

A l'heure actuelle, les investissements de modernisation du commerce sont financés par autofinancement à plus de 50 p. 100, ce qui est un facteur de hausse des prix et ce qui risque de placer les entreprises françaises en état d'infériorité en face des entreprises étrangères qui bénéficieront en France de la liberté d'établissement au titre du traité de Rome.

Il faut donc que les établissements de crédit spécialisés puissent pratiquer une politique de prêts à moyen et long terme permettant aux entreprises commerciales de limiter leur autofinancement à un pourcentage acceptable. Les facilités de financement devront d'ailleurs favoriser les entreprises qui pratiquent une politique commerciale dynamique et acceptent de réaliser leurs investissements dans le cadre d'un plan rationnel de répartition géographique des points de vente.

L'aide à la modernisation du commerce doit également porter sur la formation des hommes. M. Longchambon a souligné dans son excellent rapport combien l'éducation et l'instruction constituaient la vraie richesse d'une nation. Cette considération est exacte à tous les degrés et dans tous les secteurs. Votre commission des affaires économiques et du plan souhaite qu'au cours du IV^e plan soient développés les écoles de commerçants, les stages de perfectionnement et que soit augmenté le nombre des assistants techniques du commerce.

Je ne m'attarderai pas sur la création des marchés d'intérêt national et des abattoirs industriels, problème qui a été traité plus particulièrement dans le rapport de M. Brun relatif à l'agriculture. Je me bornerai, à ce sujet, à poser la question de savoir si la mise en place d'un réseau de marchés d'intérêt national et d'abattoirs industriels se traduira effectivement par un abaissement des coûts de commercialisation.

Pour éviter que les économies réalisées d'un côté ne soient annihilées par les dépenses d'entretien, de fonctionnement et d'amortissement des nouvelles installations, il est nécessaire de prohiber tout équipement somptuaire en la matière et d'avoir toujours présente à l'esprit la nécessité de ne pas surcharger les coûts de distribution.

Enfin, il est une question qui, en fonction du développement de la construction, est extrêmement importante, c'est l'équipement commercial des nouveaux ensembles industriels. Au rythme de 325.000 logements nouveaux par an, il faudra construire, de 1962 à 1965, 10.000 nouveaux magasins.

Vous trouverez dans mon rapport des considérations sur la détermination de l'équipement commercial nécessaire aux ensembles immobiliers et sur l'attribution des locaux commerciaux créés dans lesdits ensembles.

Je veux simplement souligner combien la question du financement de ces locaux est délicate, en raison de la législation française sur la propriété commerciale.

Dans la pratique, le promoteur d'un ensemble immobilier met aux enchères, sur la base d'une mise à prix égale au coût des murs, les pas-de-porte des locaux commerciaux. Il n'en résulte pas forcément que les gagnants soient les plus qualifiés, car le système peut tenir compte davantage des possibilités finan-

cières des candidats que de leurs capacités professionnelles. Toutefois, aussi longtemps que la législation sur les baux commerciaux n'aura pas été modifiée, il ne paraît pas possible d'interdire la vente aux enchères des pas-de-porte, car ce serait risquer de remplacer une pratique licite et connue de tous par le versement de soultes frauduleuses.

En conclusion, quel que soit l'effort accompli pour la modernisation et l'équipement commercial, il demeure que la concurrence doit pouvoir s'exercer très librement dans le secteur du commerce sous peine de voir le processus de modernisation se ralentir. Mais, pour être véritablement facteur d'émulation, la concurrence ne doit pas être entravée par des pratiques discriminatoires contraires à l'intérêt général. C'est rappeler une fois de plus que la liberté n'est, ni la licence, ni l'anarchie.

Enfin, mes chers collègues, j'en arrive, au terme de ce trop long exposé, à de rapides conclusions sur l'artisanat, bien que ce secteur ne doive pas être considéré comme un secteur mineur, bien au contraire. Il représente en effet 10 p. 100 de la population active française et près de 2 millions de personnes.

Je ne mentionnerai que pour mémoire l'insuffisance des statistiques relatives à l'artisanat, souhaitant que ce secteur soit englobé dans le recensement industriel prévu pour 1963. Je ne m'attarderai pas non plus sur la réforme du statut juridique de l'artisanat, qui doit être effectuée en plusieurs étapes entre 1962 et 1965 et qui a fait l'objet du décret du 1^{er} mars 1962. Cette réforme est depuis longtemps sur le chantier. Votre commission des affaires économiques souhaite qu'il en résulte des conséquences bénéfiques.

Pour l'artisanat comme pour le commerce et tous les secteurs de l'économie française, l'un des problèmes fondamentaux est celui de la formation des hommes. Le développement de l'apprentissage artisanal exige le renforcement des ressources mises à cet effet à la disposition des chambres de métiers, ainsi que l'octroi d'une aide aux maîtres d'apprentissage.

En outre, un effort particulier devra être fait en ce qui concerne l'expansion ou la création de cours professionnels qui complètent l'instruction pratique chez les apprentis.

Enfin, la modernisation des entreprises artisanales pose un problème de financement, plus aigu peut-être que dans la plupart des autres branches de notre économie en raison de la difficulté pour ces entreprises de fournir des garanties financières.

Il faut donc élargir l'accès au crédit à moyen terme pour l'artisanat. La commission de l'artisanat estime que le montant total des crédits distribués annuellement devra être porté à 400 millions de nouveaux francs en 1965, au lieu de 140 millions en 1960, soit un triplement des disponibilités. Il faut en fait obtenir dans ce domaine l'uniformisation des taux d'intérêt dans le sens d'un abaissement du loyer de l'argent, l'allongement de la durée des prêts consentis et l'élévation du montant maximum des crédits accordés à chaque artisan.

Des mesures qui seront prises, à la fois dans le domaine de l'apprentissage et de la formation professionnelle et dans celui du financement des investissements et du crédit, il dépend que l'artisanat constitue une force vive de l'économie française ou, au contraire, devienne un secteur de régression. (*Applaudissements.*)

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

M. Michel Maurice-Bokanowski, ministre de l'industrie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je ne retiendrai pas votre attention très longtemps car j'ai jugé pour ma part le rapport de M. Jager excellent. Avec beaucoup de simplicité, en un tour d'horizon frappant, il a, je crois, dit l'essentiel en ce qui concerne l'industrie française. Bien entendu, dans le détail, ce grand secteur pourrait être l'objet de discussions se poursuivant jusqu'à ce soir, mais, dans l'ensemble, je souscris entièrement à ses propos.

Je partage comme lui cette foi qu'il a exprimée dans ce grand marché européen, le marché de la Communauté et comme lui je déplore qu'un certain nombre d'industriels, plus particulièrement dans le secteur de la petite et moyenne industrie n'aient pas encore compris tout l'intérêt que leurs affaires et eux-mêmes devaient trouver dans cette grande aventure — je reprends l'expression du Marché commun — tout occupés qu'ils sont à développer un marché intérieur qui a cependant ses limites.

Il a déploré que les moyens d'information ne soient pas suffisants et que, lorsqu'il s'agit d'explorer un marché, on ne sache pas très bien où aller. A cet égard, j'ai remarqué, depuis mon

installation rue de Grenelle, que de nombreux secteurs d'information très bien organisés sont peu connus de ceux qui devraient en être les usagers. Je pense notamment à la décentralisation industrielle. Elle relève d'un bureau remarquable, fonctionnant dans mon ministère, où sont concentrés tous les services de guichets des autres ministères, pouvant apporter toute l'aide nécessaire aux industriels voulant soit se documenter, soit constituer des dossiers. Ce bureau d'information n'est pas ignoré des pouvoirs publics, car, lorsque M. Maurice Schumann s'est vu confier le ministère de l'aménagement du territoire, il s'est empressé de l'annexer.

Quoi qu'il en soit, la question peut se poser de savoir si, dans le domaine du Marché commun, les moyens mis à la disposition des éventuels utilisateurs sont suffisamment connus. Je remercie M. Jager d'avoir attiré mon attention sur cette question et je me propose de faire faire une enquête.

Il est certain que nos conseillers commerciaux à l'étranger sont parfaitement et remarquablement documentés. Il est certain aussi que le centre national du commerce extérieur existe et fonctionne fort bien sous l'impulsion d'un directeur très dynamique. Il est également certain qu'il existe un bulletin qui s'appelle le *Moniteur officiel du commerce et de l'industrie* qui devrait être davantage diffusé et davantage lu. Il me semble bon que, sous une forme ou sous une autre, je m'attache à cette question. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de m'en avoir informé.

Vous avez également fait allusion à une question qui est préoccupante pour notre pays, celle de la décentralisation industrielle. J'ai cru percevoir dans vos propos l'opinion que les pouvoirs publics ne font pas exactement tout ce qu'ils devraient en sa faveur. Je dois constater que l'effort mené depuis 1955 n'a peut-être pas porté tous les fruits désirables. Les sommes dépensées par le fonds de développement économique et social dans ce but peuvent paraître insuffisantes : depuis 1955 le F. D. E. S. a permis l'utilisation de 22 milliards d'anciens francs auxquels on doit ajouter les sommes avancées par le Trésor pour garantir les prêts des sociétés de développement régional et des banques spécialisées. Ces prêts ont permis un effort d'investissement supplémentaire de l'ordre de 60 milliards.

Quel que puisse être notre regret de constater la modestie de ces sommes, les résultats ne sont pas mauvais. Nous commençons maintenant à recueillir le fruit de notre effort.

On peut constater qu'il n'y a pas eu de drame majeur à l'occasion de la décentralisation, ni un appauvrissement des provinces les plus déshéritées. Par des procédés peut-être pragmatiques, par des colmatages et surtout par une excellente volonté de tous, partout où des cas sociaux se posaient on est parvenu à en réduire l'ampleur. Je ne mettrai pas de nom sur les cas auxquels je pense, mais ceux que j'ai trouvés en arrivant au ministère de l'industrie sont en voie d'arrangement ou d'apaisement.

M. André Monteil. Même à Hennebont ?

M. le ministre de l'industrie. Oui, même à Hennebont et, puisque nous parlons de la Bretagne, il faut maintenant, en toute objectivité, considérer que l'effort de réalisation en faveur de cette province, que l'on pouvait qualifier de déshéritée, est en train de porter ses fruits et nous assistons à un mouvement contraire.

Quand je dis « mouvement contraire », je me pose la question de savoir si le mouvement n'est pas trop rapide. J'ai eu dernièrement à présider une conférence économique à Rennes. J'ai été favorablement impressionné par l'effort de tous, qui va provoquer l'installation en Bretagne d'un certain nombre d'industries spécialisées : grosse mécanique à Brest, caoutchouc à Vannes, électronique autour de l'université de Rennes.

A Lannion, en particulier, comme mon collègue des postes et télécommunications le rappelait tout à l'heure, va s'établir, autour du centre de recherches spatiales, une industrie électronique très avancée.

Je me demande, je le répète, s'il n'est pas temps de freiner le mouvement sur la Bretagne et si, avec Citroën à Rennes et une industrie importante dans une autre grande ville — dont je me permets de ne pas citer le nom, car parfois, des espoirs démentis provoquent une très grande déception — nous n'arriverons pas à un déséquilibre entre certaines régions, ce qui serait évidemment regrettable.

M. Yvon Coudé du Foresto. Vous pouvez penser à des régions adjacentes, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'industrie. Je vois, monsieur Coudé du Foresto, celle à laquelle vous pensez. (*Sourires.*)

J'ai entendu votre rapporteur développer tout à l'heure l'idée de grands axes industriels. Je ne suis pas certain de partager son idée. Il existe des axes naturels, des axes de transports, des axes d'énergie, autour desquels, tout naturellement et par les bienfaits mêmes de la géographie, viennent s'agglomérer des industries intéressantes et importantes. Mais je ne pense pas qu'il estimait que tout doit se faire sur ces axes. En effet toute industrie lourde amène un certain nombre de sous-traitants qui n'ont pas besoin de se trouver autour de l'usine nourricière. Je prends le cas de la Régie Renault qui a environ 3.500 sous-traitants dispersés dans toute la France.

Par ailleurs, il est des industries légères pour lesquelles n'entrent pas en compte des frais importants de transport en aval et en amont et qui peuvent se développer un peu partout. L'équilibre de l'équipement du territoire doit être le souci dominant des pouvoirs publics.

Enfin, dernière remarque que je veux formuler : la recherche scientifique et la recherche technique doivent être développées et pour cela il n'est nul besoin de localisation spéciale. Il est certain que l'évolution de notre industrie, la place qu'elle occupera dans le Marché commun et dans le monde, puisque nous avons maintenant pour grande tâche future l'équipement des pays sous-développés, seront ce que sera l'évolution de notre recherche et cela doit nous mener dans les secteurs les plus avancés. Je pense à la recherche spatiale, à tout ce qui concerne le développement de l'électronique, je pense également à notre recherche nucléaire. Je ne vois pas pourquoi, en effet, on prendrait prétexte d'un retard dans les études nucléaires pour laisser à un ou deux grands pays mondiaux l'exclusivité de l'installation d'usines, de laboratoires qui seront, n'en doutons pas, les bases, où en tous cas le complément nécessaire d'une politique énergétique moderne.

M. le rapporteur a terminé en parlant de l'artisanat. C'est un objet de soins et de préoccupations de tous les ministres de l'industrie. Les artisans ont été les premiers industriels de notre territoire. Cela remonte certainement à des époques bien lointaines. Ils sont nombreux et dignes de toute la sollicitude des pouvoirs publics, car ils représentent une tradition purement française : la tradition du bien-faire. Ils représentent également, dans le développement de notre industrie et l'aménagement du territoire, un élément non négligeable si on leur donne les moyens de s'élever. Nous avons tracé un plan de ces moyens et nous allons le suivre. Le Parlement sera consulté à ce sujet. Sur le plan budgétaire, les prêts et les moyens financiers ne leurs sont pas ménagés cette année et cela ira en s'accroissant pour que l'artisan ne soit plus le parent pauvre de l'industrie.

Mes rapports sont nombreux avec les fédérations et avec la confédération générale des artisans et je ne vois pas actuellement les motifs qu'auraient ces derniers de se sentir des parents pauvres dans cette entité que représente la nation française.

L'artisanat en aucun cas ne doit être séparé de l'industrie et nous devons lui donner, sous forme de facilités de toutes sortes, les mêmes moyens financiers, quels que soient les problèmes qui peuvent se poser à lui.

Je terminerai par un acte de foi : je suis persuadé que la France est en train de gagner sa place de première nation industrielle européenne. La concurrence est dure, elle est ouverte ; mais ceux qui ont la volonté de réussir et l'esprit de courage et d'entreprise vaincront. Dans cette lutte les pouvoirs publics continueront de soutenir l'industrie française pour que la France atteigne cette première place. (*Applaudissements.*)

M. Jean de Bagneux. Je demande la parole.

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

M. Jean de Bagneux. Je sais mieux que personne, pour vous y avoir vu à l'œuvre, monsieur le ministre, ce que vous avez fait pour la Bretagne, notamment dans la région de Lannion. Je crains toutefois que les paroles que vous avez prononcées, avec une franchise dont il faut vous féliciter, ne soient mal interprétées et ne soient une source peut-être de découragement et d'inquiétude pour les Bretons.

Vous savez avec quelle volonté farouche nous voulons sortir du marasme dans lequel nous sommes et vous connaissez tous les efforts que nous tentons. Beaucoup de réalisations ont été effectuées dans les grandes villes, dans certains centres ; mais il

ne faut pas être ébloui par ce qui se passe à Rennes, par exemple. Beaucoup d'autres régions ont besoin d'être développées. Les industries s'installent à Rennes, à Saint-Brieuc, à Lannion, à Vannes et à Brest; mais que devient l'arrière-pays? Nous ne voulons pas que tous les campagnards émigrent vers ces centres, nous voulons les garder à l'intérieur du pays et nous craignons que le mot de « freinage » que vous avez prononcé ne fasse peur et n'inquiète nos concitoyens. (*Applaudissements.*)

M. le ministre de l'industrie. Je demande la parole.

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

M. le ministre de l'industrie. Je ne voudrais en aucun cas, après les avoir encouragés, décourager les Bretons. Nous avons un grand nombre de dossiers à l'étude, tous intéressants; ils seront menés tous à leur terme. Je pense que, le jour où l'on passera au stade de la réalisation, il n'y aura plus de problème breton. Voilà ce que je voulais dire et je regrette de l'avoir dit peut-être maladroitement. (*Très bien !*)

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

Le Sénat voudra sans doute suspendre maintenant ses travaux jusqu'à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinq minutes, est reprise à quinze heures dix minutes, sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation du plan de développement économique et social.

Je donne la parole à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan chargé de présenter les dispositions du plan concernant les ports maritimes, la marine marchande et les pêches maritimes.

M. Joseph Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, naguère, un de nos éminents collègues de l'Assemblée nationale ouvrant la discussion du budget de la marine marchande croyait pouvoir exprimer le sentiment d'indifférence que cette branche de nos activités économiques inspirait à la nation.

« Avec la marine marchande, disait-il, nous abordons un domaine qui, à la différence de ce qui se passe dans de nombreux pays, n'intéresse qu'accidentellement notre opinion publique. La grande presse n'y fait large référence qu'à l'occasion d'un sinistre. Le Français n'en découvre l'importance que si une crise, telle que celle de Suez, lui paraît menacer ses déplacements dominicaux, et les pouvoirs publics eux-mêmes ont, depuis longtemps — à quelques rares exceptions près — l'habitude d'attendre que les problèmes viennent à eux au lieu d'avoir une véritable politique ».

Cette boutade vaut-elle encore aujourd'hui? Les rédacteurs du IV^e plan apportent-ils un démenti à ce jugement sans doute sévère pour les gouvernements qui se sont succédé depuis l'après-guerre?

Dans son intervention à la tribune du Sénat, mardi dernier, M. le ministre des finances, recherchant les raisons de la planification, fixait le double objectif poursuivi: d'abord, augmenter la production française de 24 p. 100 en quatre années dans l'équilibre de nos finances intérieures et en respectant nos paiements extérieurs; en second lieu, donner un emploi à tous les hommes qui seront en âge de travailler d'ici à 1965. Perspectives ambitieuses, certes. Se justifient-elles dans le domaine de la marine marchande? Sommes-nous en mesure d'envisager une telle expansion de nos transports maritimes, un tel développement de notre industrie des pêches? Assurément non.

C'est peut-être ce qui explique que, dans l'intervention liminaire de M. le ministre des finances, pas la moindre allusion aux problèmes maritimes n'y a été faite, alors que l'agriculture,

l'énergie, la sidérurgie et l'industrie automobile retenaient particulièrement son attention.

Je ne voudrais pas interpréter ce silence ou cette omission comme si, dans ce pays, les questions maritimes ne représentaient qu'un intérêt secondaire. Néanmoins, avant d'examiner les perspectives du IV^e plan dans ce domaine particulier et si vaste de nos diverses activités maritimes, n'est-il pas du devoir du rapporteur spécial de la commission des affaires économiques, chargé de tout ce qui touche aux ports, aux transports maritimes, à la construction navale et aux pêches, de placer l'ensemble des problèmes qui en découlent dans le contexte économique national?

Sans vouloir faire ici une étude approfondie et comparative de nos industries maritimes par rapport aux divers secteurs de notre économie générale, permettez-moi de rappeler qu'il ne saurait être contesté que nos industries navales se situent dans les tout premiers rangs de nos activités nationales, tant sur le plan des effectifs employés que sur celui des chiffres d'affaires réalisés.

Une statistique complète de 1955 établissait que la construction navale dispose d'effectifs évalués à 40.000 personnes justifiant un chiffre d'affaires de 98 milliards; que les transports maritimes, pour un effectif de 50.000 personnes, ont un chiffre d'affaires dépassant 250 milliards et que les pêches maritimes et les industries connexes — conserves, marées — emploient un effectif de 120.000 personnes pour un chiffre d'affaires de 157 milliards. C'est donc un total de 210.000 personnes employées pour un chiffre d'affaires de plus de 500 milliards.

Si les effectifs n'ont guère varié depuis — sauf peut-être dans le domaine de la construction navale où ils ont été réduits sensiblement — il n'en est pas de même des chiffres d'affaires qui se sont accrus considérablement: 306 milliards pour la flotte de commerce en 1959.

Ces constatations m'amènent à formuler quelques observations de principe. L'économie générale d'un pays, quel qu'il soit, ne peut trouver son épanouissement complet que s'il a à sa disposition une marine de commerce en rapport avec les autres branches d'activités, agricoles, industrielles et commerciales.

Pour une grande nation, la politique maritime est un des éléments essentiels de sa politique générale. En effet, sa politique commerciale concernant la production agricole et la production industrielle, aussi bien dans la métropole que dans les territoires d'outre-mer, ne peut avoir de sens et de portée que dans la mesure où elle peut utiliser des transports maritimes effectués sous son propre pavillon.

Sans traiter les questions relatives à la politique générale, il nous faut préciser la valeur et la place d'une économie maritime adaptée à l'économie générale d'une grande nation.

Les raisons qui justifient l'existence d'une marine de commerce sont d'abord d'ordre politique en raison du prestige national qui en découle et du potentiel en matériel et en personnel que son maintien procure. Elles sont, de plus, d'ordre financier, par les recettes que cette marine permet de réaliser tant en monnaie nationale qu'en devises appréciées et en raison de l'influence qu'elle joue sur la balance des comptes. Elles sont enfin d'ordre économique. Cette marine de commerce n'entraîne-t-elle pas le développement industriel des ports et des estuaires maritimes? Que dire aussi des heureuses répercussions qui en découlent sur tant et tant d'autres industries nationales?

Néanmoins il est des objections auxquelles il est indispensable de répondre. Celle-ci par exemple: il est difficile à l'armement français et à la construction navale de lutter à armes égales avec nos concurrents internationaux en raison des charges particulièrement lourdes qui découlent de notre régime social.

La France n'est pas seule en face de ces difficultés. Des problèmes soulevés chez nous se trouvent posés dans des conditions analogues aux deux premières puissances maritimes du monde, les Etats-Unis et l'Angleterre. Les nations, pas plus que les individus, ne se trouvent sur un pied d'égalité. Elles s'échelonnent suivant une hiérarchie au point de vue de leur culture, de la valeur de leurs productions industrielles et agricoles et spécialement du niveau de vie de leurs habitants. Celles qui sont parvenues à un stade d'évolution où le régime social et parallèlement le régime fiscal sont à un niveau élevé se trouvent avoir des frais d'exploitation de leur flotte de commerce particulièrement lourds. Si on laissait jouer les lois économiques dans leur brutalité, il est certain que seuls pourraient continuer à sillonner les mers les navires appartenant aux nations les moins évoluées socialement.

C'est alors que les Etats, comprenant à juste titre l'importance de la puissance maritime, sont obligés d'intervenir pour empêcher les lois économiques de jouer brutalement et pour rétablir artificiellement l'équilibre par une législation et une réglementation internes sans lesquelles il ne peut plus y avoir sur mer de concurrence possible.

Relisez, mesdames, messieurs, le testament politique de Richelieu définissant la politique maritime de la France ! Reportez-vous aux ordonnances de Colbert ! Vous comprendrez comment, en donnant comme appui à la puissance commerciale de la France une marine établie sur des bases solides et dans des proportions inconnues jusque-là, la France a connu une des périodes les plus prospères et les plus brillantes de son histoire.

Il est souhaitable que dans l'évolution du monde actuel, à une époque où nous assistons à un renouvellement de fond des structures des Etats et de leurs activités, où des peuples jeunes sont appelés à l'indépendance, la France sache reprendre dans le domaine maritime une place où tout l'appelle, et son intérêt le mieux entendu, et le réconfortant souvenir des brillants éclats du passé.

Aujourd'hui où il n'est plus question d'expansion territoriale, n'est-ce pas sur mer que la France peut trouver la manifestation de son génie national, champ d'activité intense et fécond où nos qualités séculaires de constructeurs de navires et de marins pourront continuer de s'épanouir ?

Le IV^e plan nous ouvre-t-il ces perspectives telles que, sans même atteindre les objectifs poursuivis, on puisse constater une orientation favorable de notre politique maritime ?

Celle-ci doit en effet se développer sur quatre plans qui ont fait l'objet de quatre chapitres distincts dans le rapport écrit qui vous a été distribué sous le n° 238 et dont je n'ai pas l'intention de reprendre les termes, ne voulant pas que mon intervention à la tribune fasse double emploi avec ce rapport, mais au contraire qu'il en soit le complément.

Le premier de ces chapitres s'intitule « les ports maritimes ». C'est une vérité évidente que les ports, dont le trafic représente un pourcentage considérable de nos importations et de nos exportations, constituent un des facteurs essentiels de l'expansion d'un pays. Il est donc indispensable qu'ils soient adaptés aux moyens et aux possibilités de notre époque. Si l'on veut que nos échanges par voie maritime atteignent les 124 millions de tonnes prévus pour 1965 contre 78 millions en 1959, il est nécessaire d'envisager un effort d'investissements important, pour éviter que ne se développent encore les détournements de trafic dont bénéficient à notre détriment les ports étrangers, en particulier Rotterdam et Anvers et qui atteignent déjà 4 millions de tonnes.

Votre commission des affaires économiques ne peut qu'approuver l'ensemble des travaux prévus dans les divers ports, qu'il s'agisse des grands ports ou des ports secondaires, dont la nomenclature est dressée dans les fascicules d'études et reproduite dans mon rapport écrit. Elle estime toutefois que les crédits accordés pour leur modernisation restent nettement insuffisants, compte tenu de l'effort poursuivi par nos concurrents étrangers et du retard de cinq à sept ans que nous avons pris dans ce domaine en ne réalisant qu'à 50 p. 100 environ les objectifs des plans précédents.

Elle tient à rappeler que les détournements de trafic, auxquels j'ai fait allusion plus haut, représentent une perte annuelle en devises de 45 millions de nouveaux francs.

Aussi considérons-nous, au sein de notre commission des affaires économiques, qu'outre les travaux d'infrastructure et la réalisation des programmes de reconstruction et d'extension qui doivent être menés à bien, une attention doit être attachée à toute mesure susceptible d'amenuiser les différences que l'on constate entre les charges supportées par les usagers dans les ports français et dans les ports étrangers.

C'est tout le problème de la compétitivité de nos ports qui se trouve posé en même temps que doit être recherché l'accroissement de la productivité des manutentions par l'amélioration de la condition sociale des ouvriers dockers.

Nécessité de remédier au coût trop élevé des droits de quai et des péages, amélioration des relations des zones portuaires avec les industries de l'intérieur, ce sont là des mesures dont le Gouvernement devra, certes, assurer la réalisation en même temps que seront poursuivis les travaux d'infrastructure qui permettront l'accès des navires de tout tonnage.

Si l'on veut lutter à armes égales contre la concurrence des ports étrangers et accroître le rendement de notre trafic, deux observations me paraissent devoir encore être formulées.

La première est relative aux travaux d'aménagement des estuaires, de remise en profondeur des chenaux d'accès. Des crédits importants sont en effet prévus pour ces opérations indispensables à l'exploitation des ports qui en bénéficient. Mais il faut considérer qu'il en sera toujours ainsi qu'après la réalisation du IV^e plan il faudra sans doute recommencer car tel est bien le destin de certains ports de ne pouvoir subsister qu'à coup de milliards pour le maintien de leur accès.

Votre commission des affaires économiques — c'est ma seconde observation — a manifesté à diverses reprises son désir de voir créer en France un port en eaux profondes. Elle m'a prié encore cette fois, à l'occasion de la discussion du IV^e plan, de renouveler ses remarques précédentes. Lors de la discussion budgétaire de 1959, n'avait-elle pas marqué un certain intérêt à ce problème en raison de l'augmentation du tonnage des navires modernes, pétroliers et minéraliers, dont les tirants d'eau atteignent souvent aujourd'hui 15 mètres et davantage ?

En décembre dernier, sur le projet de loi de finances pour 1962, envisageant certain projet — peut-être encore à l'état d'ébauche — de création d'un second complexe sidérurgique à l'instar de celui de Dunkerque, elle soulignait l'importance qu'il y aurait à promouvoir une sidérurgie atlantique, celle-ci étant de nature à stimuler l'industrie française et européenne et devant permettre de conserver et d'amplifier une précieuse collaboration avec les nouveaux Etats d'Afrique noire.

Ces réflexions peuvent paraître hors de la compétence de celui qui rapporte sur la marine marchande et sur les ports maritimes, mais elles résultent des conclusions qui découlent des objectifs mêmes du IV^e plan : nous y lisons en effet que la production de l'acier dans le monde devrait passer de 296 à 630 millions de tonnes ; qu'il appartient à la France de s'assurer pour sa part une production de plus de 24 millions de tonnes ; qu'en troisième lieu les sources du minerai d'importation en même temps que l'exportation des produits finis vers les pays neufs incitent les grandes usines sidérurgiques à se déplacer vers la mer.

Ce sont autant de facteurs faisant sentir la nécessité d'installation portuaires adéquates. Le port de l'avenir doit répondre essentiellement à des conditions de profondeur pour les navires de plus gros tonnages. L'industrie sidérurgique doit être implantée dans des régions où le besoin d'industrialisation se fait sentir et où la main-d'œuvre est excédentaire.

Ces impératifs je les trouve dans les propos même de M. le commissaire général du plan : « Nous serons amenés, disait-il mardi dernier, à travailler de plus en plus avec des matières premières importées, ce qui provoquera le développement des grands complexes portuaires, tel celui de Dunkerque, qui mettront fin à des concentrations trop exclusives ». Les régions où se manifestera la politique d'entraînement ? Sans vouloir préjuger des études entreprises, M. Massé pouvait encore faire remarquer : « Ce mouvement est commencé dans l'Ouest. Il nous faut le poursuivre, l'étendre, l'intensifier ».

En achevant ce chapitre je crois pouvoir vous dire, sans craindre d'être contredit par qui que ce soit, que la Bretagne est une région d'élection pour réaliser de grands projets comme celui que je viens d'évoquer. Disposant de grandes profondeurs, pour l'aménagement de ports capables de recevoir les navires de plus forts tonnages, soit à Brest, soit à Lorient, elle possède cet excédent de main-d'œuvre, ce potentiel humain dont l'utilisation devra être retenue pour la création du complexe sidérurgique Atlantique.

Dans le même sens, je lis sous la plume d'un éminent professeur de sciences économiques, M. Krier, professeur agrégé de la faculté de droit et de sciences économiques de Rennes :

« A côté des ressources propres à la Bretagne, il conviendrait de tenir compte des matières premières qui peuvent être importées avec un coût faible par voie maritime et qui pourraient justifier l'installation d'entreprises de traitement dans les ports. On ne peut, sur ce point, négliger l'éventualité de la création d'un complexe sidérurgique dans un des grands ports en eau profonde de la Bretagne : Brest ou Lorient. On sait que la tendance actuelle de l'industrie sidérurgique est de s'installer au bord de la mer pour profiter au maximum du bon marché des transports maritimes. Comme le développement de la consommation d'acier impose l'installation en France d'unités nouvelles de production tous les cinq ans, il ne faudrait pas éliminer

a priori la Bretagne de projets d'implantation de semblables industries dont les effets en chaîne pourraient être considérables pour l'animation économique de la Bretagne ». Cet article rejoint les conclusions que nous exposait ce matin M. Maurice-Bokanowski, ministre de l'industrie.

La deuxième partie de mon intervention concerne les transports maritimes. Ils ont fait l'objet de la plus longue partie de mon rapport écrit, ce qui me permettra de réduire mon intervention sur ce point particulier.

Puis-je vous rappeler néanmoins quels étaient les objectifs que le III^e plan avait fixés à notre flotte de commerce, objectifs basés sur l'alternative d'une hypothèse courte et d'une hypothèse longue ?

Dans la première hypothèse — l'hypothèse courte — le tonnage brut devait atteindre 5.121.000 tonnes. La jauge brute totale était de 5.373.000 tonnes suivant une répartition, que vous trouverez dans mon rapport écrit, par catégories de navires : navires à passagers, cargos, pétroliers. Dans cette hypothèse, *France* était incorporé à notre flotte ; *Liberté* était retiré. Nous nous séparions de 27 *liberty-ships* et le nombre supplémentaire d'emplois était de 3.225, dont 1.090 officiers.

Dans l'hypothèse longue, nous maintenions en service 66 *liberty-ships* ; nous conservions *Liberté* en même temps que nous faisions entrer *France*. Les effectifs étaient prévus en augmentation : 6.055 hommes, dont 1.485 officiers.

Dans les deux hypothèses, tous les navires âgés de plus de vingt-cinq ans au 31 décembre 1961 étaient retirés ou remplacés.

Or, fin 1961, notre flotte comportait un tonnage brut de 4.370.077 tonnes ; *Liberté* avait disparu, remplacé par *France*, et 22 *liberty-ships* étaient encore en service. Bien que nous ayons eu 113.493 tonneaux de navires âgés de plus de vingt-cinq ans, on peut affirmer que pendant la durée d'exécution du III^e plan, notre flotte de commerce s'est maintenue en condition, à défaut d'avoir atteint l'objectif de l'hypothèse courte dans les trois catégories de navires.

Il y a lieu de souligner également de très nets progrès en ce qui concerne les importations, plus particulièrement de produits pétroliers, dont la couverture par notre pavillon a dépassé 95 p. 100, mais un recul relatif à nos exportations assurées seulement à raison de 55 p. 100 par nos navires.

Quant aux effectifs, si l'on ne connaît pas encore le chiffre au 31 décembre 1961, l'objectif le moins favorable ne sera pas atteint. S'il a été créé 840 emplois supplémentaires d'officier au lieu de 1.090 prévus dans l'hypothèse courte, l'effectif des maîtres et du personnel subalterne, au lieu d'augmenter de 2.135 unités, a diminué de 435.

Les investissements à réaliser pendant la période du III^e plan, prévus pour 245 milliards, dont 120 milliards par autofinancement, ont atteint 287 milliards, pour 83 p. 100 des réalisations prévues, dont 130 milliards d'autofinancement.

Au terme de ce III^e plan, il convient de retenir, d'une part, que notre flotte a vu augmenter son tonnage brut de 28 p. 100 au lieu des 35 p. 100 prévus dans l'hypothèse courte ; d'autre part, que si notre flotte de paquebots accuse une diminution, en revanche, les cargos et pétroliers sont en augmentation.

Les marchandises transportées par elle ont augmenté, en ce qui concerne le seul commerce extérieur de nos ports, de 18 millions de tonnes à l'importation et de 7 millions de tonnes à l'exportation, soit respectivement de 69 et de 85 p. 100. On enregistre également une augmentation du chiffre d'affaires.

Voyons maintenant les objectifs du IV^e plan.

Ils consistent à porter le tonnage de notre flotte de commerce à 5.416.000 tonneaux de jauge brute et, plus particulièrement, notre flotte passagère à 618.000 tonneaux, notre flotte de cargos à 2.386.000 tonneaux et notre flotte pétrolière — et méthanière — à 2.412.000 tonneaux.

C'est donc un accroissement global, par rapport à la fin de 1961, de 11,8 p. 100, ce qui entraînerait une augmentation de nos importations et de nos exportations, encore qu'on ne peut manquer de souligner la modestie des prévisions d'exportations fixées à 17.700.000 tonnes alors qu'elles ont atteint 31 millions de tonnes en 1961.

Perspectives favorables également en ce qui concerne les transports des charbons et des pondéreux non énergétiques, domaine où il est à craindre que notre flotte ne soit insuffisante.

En revanche, pour les marchandises diverses transportées, il faut s'attendre à un recul, cela en raison de l'insuffisance de notre tonnage. La commission du plan le constate et le regrette. Si ces regrets devaient être partagés par le Gouvernement, il appartiendrait à celui-ci d'orienter sa politique maritime vers une aide accrue à l'armement. Celui-ci s'est, en effet, largement endetté pendant le III^e plan et considère ne pas pouvoir prendre les risques d'un équipement supplémentaire. Ses moyens ne lui permettent pas de dépasser le tonnage de 840.000 tonneaux représentant 1.430 millions de nouveaux francs. Il y a lieu de rapprocher ce dernier chiffre de celui des 287 milliards dépensés pendant le III^e plan et qui permet d'apprécier l'effort considérable réalisé par l'armement français en cinq ans.

Cet endettement n'a pas manqué de peser sur la définition du programme du IV^e plan. Celui-ci, élaboré en période de marasme des affaires, ne pouvait qu'être affecté par cette situation conjoncturelle dans laquelle les entrepreneurs sont limités dans leurs ambitions et leurs possibilités par les difficultés générales et particulières que subit leur exploitation, sans compter les risques politiques inhérents à la zone franc.

Ce climat général explique la modicité relative du IV^e plan des activités maritimes, lequel, contrairement à celui de la plupart des autres grands secteurs industriels, est en régression importante sur le précédent.

Les conséquences de cet état de choses apparaissent sur le plan humain. L'augmentation des effectifs ne saurait dépasser, en 1966, 1.010 hommes supplémentaires : 492 officiers et 518 subalternes, à une époque où la démographie atteindra des chiffres particulièrement élevés. La région qui en souffrira le plus sera celle où son recrutés les équipages de navires marchands, c'est-à-dire les cinq départements de l'Ouest, qui fournissent plus de la moitié du personnel pont et machine de notre flotte de commerce.

Cette constatation a fait dire au rédacteur du plan, section des transports maritimes, que la flotte de commerce française était en réalité une grande industrie de cadres bretonne. Elle m'amène à souligner que le souci gouvernemental d'industrialiser la Bretagne va de pair avec la politique d'expansion de nos activités maritimes.

Chapitre suivant : la construction navale.

Il n'est pas besoin de rappeler l'importance que revêt l'activité de nos chantiers navals, tant par le tonnage des constructions réalisées que par la qualité du travail effectué. La réalisation de *France* par les chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire, est l'image la plus éclatante de ce que peuvent concevoir nos ingénieurs et réaliser nos techniciens et nos ouvriers.

Pourtant, si le III^e plan a vu un accroissement de la construction de navires de commerce pratiquement conforme aux prévisions — d'après les objectifs du IV^e plan — les commandes françaises ne vaudraient aux chantiers qu'une activité correspondant à 35 p. 100 de leur capacité. La construction pour l'armement étranger se situant normalement au quart de leur capacité de production, on arrive à un total voisin de 400.000 tonnes, chiffre admis dans le Livre blanc publié, voilà quelques années, par le ministère des travaux publics et des transports.

Sans doute pourrait-on envisager d'augmenter le pourcentage des commandes étrangères, mais il nous faudrait « faire des prix », ce qui entraînerait une importante contribution de l'Etat. Il ne semble donc pas possible d'assurer le plein emploi de nos chantiers pendant la période du IV^e plan. Seule une augmentation des commandes nationales pourrait éviter le changement d'affectation prévu de 12.000 salariés des chantiers par rapport à 1959. C'est donc à une reconversion de leur activité, pour éviter des licenciements, que la commission du plan invite les dirigeants des chantiers.

Reconversion d'activité, mais également reconversion de la structure des entreprises pour favoriser leur productivité. En effet, malgré la dépression des commandes, l'avenir de notre construction navale est très dépendant des progrès qu'ils pourront réaliser dans leur productivité.

La raréfaction de la demande nationale conduit à limiter la production subventionnée à un niveau annuel compris entre 350.000 et 395.000 tonneaux en même temps que les chantiers poursuivront leur effort d'adaptation. Construire moins de tonnage alors que, dans le même temps, il lui faut améliorer sa productivité, tel est aujourd'hui le lot de notre construction navale, pour laquelle le IV^e plan est un plan, non pas d'expansion, mais de concentration.

Reste le dernier chapitre : les pêches maritimes.

C'est le II^e plan qui, pour la première fois, s'est intéressé à l'industrie des pêches. Il avait pour seul objectif de reconstituer en quantité et en qualité nos moyens de production. Cet objectif-là — il faut le reconnaître — fut largement atteint.

Le III^e plan s'intéressa, lui aussi, aux moyens de production en leur assignant une amélioration qualitative, mais son principal objectif fut d'améliorer la commercialisation et la transformation du poisson. Or, si le III^e plan a été réalisé dans son objectif « moyens de production », aucun des objectifs « distribution » et « transformation » n'a été atteint.

Aussi la commission des pêches du commissariat général au plan a-t-elle retenu que, pendant les quatre années du IV^e plan, l'objectif n'est pas tant de produire que de faire consommer mieux et plus, en améliorant les conditions de distribution et de transformation.

Elle ne néglige pas pour autant l'effort dans le domaine de la production, en envisageant le renouvellement du matériel vieilli, en poussant la recherche scientifique et technique, en développant la qualification des équipages par la formation professionnelle.

Partant de cet objectif, la commission pense que le seul moyen de la défense de l'industrie des pêches françaises est d'améliorer la qualité du poisson frais produit par nos navires et de développer de gros effort en faveur de notre distribution.

Je me permets de vous renvoyer sur ce point à mon rapport écrit, si vous désirez apprécier les moyens mis en œuvre pour atteindre ce résultat depuis le débarquement du poisson jusqu'au filet de la ménagère.

Les objectifs poursuivis sont donc : production d'abord, qu'il s'agisse des espèces saisonnières, des poissons de fond, des crustacés ou de la morue salée ; amélioration de la distribution et de la transformation ensuite, opérations qui doivent nécessiter des crédits importants dont la plus grande partie ne peut qu'être d'origine bancaire : 25 millions pour les industries de la conserve, 58 millions pour l'équipement des détaillants, 3 millions pour l'organisation et le financement de la propagande, ce dernier crédit pouvant figurer au budget de l'Etat sous forme de subventions. A ces 86 millions, il conviendrait d'ailleurs d'ajouter 250 millions pour le renouvellement du matériel « flottant », 36 millions pour la conchyliculture, 15 millions pour le développement de la formation professionnelle des équipages et 39 millions pour l'équipement de mareyage.

La part de l'autofinancement étant du quart environ, il est facile de mesurer l'effort financier considérable que les professionnels devront consentir pour répondre aux objectifs du IV^e plan. Le pourront-ils ? Pour ma part, je crois que c'est être réaliste que de répondre par la négative, à moins que le Gouvernement ne sache prendre, dans ses budgets à venir, certaines mesures qui s'imposent.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations qu'au nom de votre commission des affaires économiques et du plan, j'entendais formuler sur la politique maritime de notre pays dans les perspectives du IV^e plan, dont le double objectif indiqué par le ministre des finances, augmentation de la production et extension des possibilités d'emplois, ne sera, dans le domaine que je viens de traiter, jamais atteint, il s'en faut même de beaucoup. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Léon David.

M. Léon David. Monsieur le président, messieurs les ministres, à l'Assemblée nationale, mon ami le député Cermolacce a déjà développé la position du groupe communiste sur le problème de la marine marchande et de la construction navale. Je voudrais cependant ajouter à ces propos quelques observations. Elles porteront plus particulièrement, en ce qui concerne la marine marchande, sur le port de Marseille.

A notre port de Marseille, des coups terribles ont été portés par les guerres. Avant la première guerre mondiale, son trafic commercial s'élevait à 9 millions de tonnes. Il fut de 5.900.000 tonnes en 1961, c'est-à-dire que le port vient à peine, seize ans après la deuxième guerre mondiale, de retrouver le niveau de 1938. Mais ce trafic n'est pas sain dans sa totalité, car il a compté un intense mouvement militaire dû aux guerres coloniales.

La politique de discrimination commerciale affaiblit notre port. En effet, au début du siècle, 85 p. 100 du commerce s'effectuait avec l'étranger. Or ce pourcentage est tombé à

30 p. 100, le reste des échanges s'effectuant avec les pays coloniaux ou ex-coloniaux, dont 45 p. 100 avec l'Afrique du Nord.

Le comité d'expansion économique des Bouches-du-Rhône a indiqué tout récemment que le trafic international du port de Marseille est d'une dangereuse faiblesse. Dans une politique de coexistence pacifique, de coopération avec tous les peuples sans exclusive et de rapports nouveaux avec les peuples qui se libèrent du colonialisme, notre port et la marine marchande de la Méditerranée devraient développer leur activité.

Avec la diminution du trafic de notre port et la diminution du trafic maritime en général, nous abordons le problème de la crise dans la construction navale. J'ai eu l'occasion en commission, l'autre jour, de signaler ce qui m'avait été rapporté par les intéressés, les marins, à savoir que notre flotte est vieille, contrairement à certaines affirmations du ministre ou de notre rapporteur. Notre flotte affète, notamment en Méditerranée, beaucoup de navires étrangers et cette situation apporte un préjudice considérable non seulement à notre marine marchande, mais également à nos chantiers de construction navale. Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer le soutien le plus complet des sénateurs communistes aux marins en grève. Il faut répondre favorablement à leurs revendications que défendent marins et officiers contraints de recourir à la grève pour défendre leurs droits et leurs salaires. Il y a environ deux ans j'intervenais à propos de la construction navale sur la situation à Saint-Nazaire. Aujourd'hui, si je suis à cette tribune, ce n'est pas pour défendre les chantiers navals de Saint-Nazaire mais c'est pour défendre les chantiers navals de notre département, ceux de Port-de-Bouc.

Je ne saurais mieux faire que de lire ici la courte lettre que je viens de recevoir du maire de cette localité, lettre dans laquelle il me fournit quelques renseignements sur ce chantier naval. Voici ce qu'il dit : « Ces chantiers sont actuellement parfaitement équipés pour la livraison rapide des cargos de 6.000 à 20.000 tonnes et sont spécialistes de la construction des bananiers. En 1960, les chantiers ont procédé à cinq lancements et livré quatre navires dans l'année, allant de 5.500 à 16.850 tonnes. En 1962, quatre navires auront été lancés et quatre seront livrés. Pour 1963, les derniers navires en commande seront terminés et n'assureront du travail pour l'utilisation complète de l'effectif actuel que jusqu'à la moitié de l'année ».

Il convient d'indiquer que les chantiers peuvent actuellement soutenir le rythme moyen de quatre navires qui est devenu le rythme de roulement normal. Il est indispensable qu'ils aient un carnet de commandes comportant une cadence annuelle suffisante pour assurer le plein emploi. Je dois ajouter qu'aux dires des techniciens et du directeur lui-même, dans ces chantiers navals la productivité est excellente.

Ainsi donc, si ces chantiers navals ne recevaient pas d'une part l'aide à la construction navale et, d'autre part, des commandes, la localité de Port-de-Bouc connaîtrait une situation très difficile, car 70 p. 100 des 12.500 habitants vivent du travail dans les chantiers navals. Ce serait donc la ruine.

Est-il possible de pallier une telle situation ? Nous le pensons, notamment si on développait, ainsi que notre rapporteur l'a demandé, notre marine marchande, si on renouvelait les navires ayant un certain âge, si on reprenait des relations commerciales normales avec les pays de l'Extrême-Orient — je veux parler du Viet-Nam Nord, avec les pays riverains de la mer Noire — je veux parler de la Bulgarie, de la Roumanie, de l'Union soviétique — si nos rapports commerciaux étaient normaux avec la Chine populaire. Je crois que nous pourrions, si nous reprenions toutes ces liaisons maritimes, envisager le développement de notre marine marchande et par cela même assurer du travail à nos chantiers navals.

Je voudrais ajouter que les pays d'Afrique qui viennent d'obtenir leur indépendance vont, pour certains d'entre eux, avoir besoin d'une flotte commerciale. J'ai posé cette question en commission. Il m'a été répondu : si ces pays s'équipent, ce sera autant de travail en moins pour notre flotte. Si ces pays construisent des chantiers navals, ils ne feront pas construire des navires chez nous.

J'ai répondu : Prenez garde. Ces pays-là auront un jour leur flotte, leur marine marchande et si ce n'est pas nous qui la construisons, d'autres pays le feront. Nous arriverons une fois de plus en retard.

Je crois que la politique de concentration de la construction navale que vous envisagez dans le IV^e plan va à l'encontre des intérêts de nos populations, de nos techniciens, de nos ouvriers.

C'est la ruine pour de nombreuses familles ouvrières, ce sont des difficultés pour nos collectivités locales et c'est la disparition l'asphyxie du commerce et de l'artisanat des localités situées dans le périmètre de ces chantiers navals.

Je voudrais dire en terminant, à l'actif des techniciens et des ouvriers des chantiers de Port-de-Bouc, qu'ils ne méritent pas la fermeture de leurs chantiers. Il faut que le Gouvernement envisage la possibilité de continuer à donner du travail à ces chantiers, à ces ouvriers et à ces techniciens qui sont hautement qualifiés, croyez-le bien. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. Georges Portmann. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, après le très beau rapport de M. Yvon, et puisqu'aussi bien on a parlé de la Bretagne et de Marseille, il est juste qu'une voix s'élève en faveur de Bordeaux et du Sud-Ouest.

Je suis tout à fait d'accord avec les auteurs du plan pour reconnaître que la marine marchande doit être défendue et développée proportionnellement à l'expansion du commerce extérieur. Je constate cependant la timidité des méthodes employées précisément pour donner à cette marine marchande un renouveau.

On parle trop facilement de la crise de la marine marchande française. En fait, elle a surtout besoin de larges investissements pour lui permettre de se renouveler. Mais au-delà des questions matérielles existe aussi le problème des hommes. La marine marchande exige des équipages qualifiés et c'est le véritable motif de mon intervention. Monsieur le ministre, je vous demanderai, au nom des quatre sénateurs de la Gironde, une réponse formelle sur ce sujet.

Un arrêté n° 31 du 15 juin dernier a supprimé l'école de la marine marchande de Bordeaux. Cette mesure est contraire à l'intérêt national, parce qu'elle diminue les possibilités de formation d'équipages de qualité. Elle est contraire même à l'esprit de ce plan, monsieur le commissaire du plan, car je pense que votre but est le développement du régionalisme. Or, sur nos cinq écoles de la marine marchande, quatre sont situées dans la moitié Nord de la France : le Havre, Saint-Malo, Paimpol et Nantes ; trois de ces quatre écoles sont concentrées dans un périmètre de moins de 200 kilomètres ; la moitié Sud du pays n'en posséderait plus qu'une : Marseille. Seules les familles aisées pourront envoyer leurs enfants à Nantes ou à Marseille ; les familles modestes devront y renoncer, même si leurs enfants ont la vocation maritime.

Cette décision fait suite à la suppression, il y a quelques années, de l'école d'apprentissage maritime qui formait des matelots, les ouvriers mécaniciens, le personnel hôtelier de nos navires marchands. A la suite de cette suppression, une diminution sensible de la vocation maritime a été constatée. Vous ne pourriez cependant nier que cette vocation existe bien dans notre port du Ponant, à Bordeaux. Notre école avait été créée avant 1789.

Au moment où ce port fait un effort considérable pour se rénover, à peu près sans aucune aide de l'Etat — songeons aux sommes considérables que reçoivent Anvers et Rotterdam — n'accroissez pas ses difficultés en empêchant de se former un personnel qualifié.

Enfin, je me référerai à ce qu'a dit à propos des pêcheurs M. Yvon à la fin de son excellent exposé, avec l'éloquence qui convient à un bâtonnier.

Je conçois que les pêcheurs soient inquiets et ils le sont dans notre région comme dans la vôtre, monsieur le rapporteur. Ils sont inquiets de voir l'éclosion de ces nouveaux Etats d'Afrique qui vont être concurrentiels pour eux, de même que nos partenaires du Marché commun le seront davantage en raison de la suppression de la protection douanière.

Que propose-t-on pour les aider ? Quatre millions de nouveaux francs, ce qui est absolument dérisoire si l'on songe que les taxes sur le carburant représentent pour eux une charge de 6 millions. Ce que l'Etat donne d'une main, il le reprend de l'autre, et il reprend même plus qu'il ne donne ! Il faudrait un peu moins d'incohérence, monsieur le ministre, dans votre politique à l'égard des pêcheurs. Considérez les sacrifices consentis par l'Allemagne qui octroie près de 70 millions d'aide à la pêche, auxquels s'ajoutent 25 millions supplémentaires sous forme de détaxation. Considérez qu'il en est de même en Angleterre ! Bien que cette industrie soit stabilisée, elle court à la catastrophe si vous ne l'aidez pas davantage à l'avenir, alors que

la France, par sa position géographique, par la longueur de ses côtes devrait bénéficier dans ce domaine d'une situation particulièrement florissante. (*Applaudissements.*)

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

M. Victor Golvan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, 130 millions de nouveaux francs sont prévus pour les ports de pêche. Une partie de ces crédits va à des ports nommément désignés ; une autre — 48 millions de nouveaux francs — est inscrite au titre « dotation globale non individualisée pour l'ensemble des ports de pêche ».

Je pose tout de suite une question à M. le ministre — je regrette que ce ne soit pas celui des transports, mais, comme il est ministre des télécommunications, il voudra bien lui passer la communication ! (*Sourires*) — les ports qui reçoivent des crédits propres seront-ils encore partie prenante sur les 48 millions de nouveaux francs prévues sur la dotation globale ?

Quels crédits réservez-vous aux petits ports de pêche ? Quelle est votre politique à l'égard de ces petits ports ? En vous posant ces questions, je pense évidemment à tous ces petits ports bretons qui, depuis des décennies, ont été abandonnés, faute de crédits, dont les quais, les cales, les ouvrages de protection s'effondrent et que l'on néglige systématiquement parce qu'il est entendu que la pêche artisanale doit disparaître pour faire place à de grands ensembles, seuls susceptibles d'être compétitifs sur les marchés mondiaux.

C'est une politique économique, ce n'est pas une politique sociale !

Si toute la sollicitude de l'Etat va aux grands ports, le mouvement de désertion de nos petits ports ira en s'accroissant et nos familles de pêcheurs iront grossir des centres déjà surchargés, avec toutes les conséquences que cela comporte. L'expérience acquise dans le domaine industriel, où l'on a enfin compris que la décentralisation était une nécessité sociale et humaine, devrait nous éviter les mêmes erreurs dans le secteur de la pêche et de ses industries annexes.

Si, sur le plan économique, une certaine concentration est nécessaire, sur le plan social et familial, il faut maintenir les hommes dans leur milieu et, chaque fois que cela est possible, leur permettre d'y vivre décemment.

Il est facile de faire des plans sur le papier, en rasant d'une part, en construisant de l'autre, en maniant des chiffres et des statistiques ; il est plus difficile de manier les hommes et leurs réactions risquent de faire échouer les plans les mieux conçus.

La pêche artisanale et les pêches saisonnières sont délaissées. Un jour, des tonnes de sardines inondent le marché, les usines sont débordées, les prix s'effondrent, le poisson est rejeté à la mer. Le lendemain, la pêche est mauvaise, les prix sont excessifs et le chômage s'installe dans les usines. Aucun progrès n'a été fait depuis cinquante ans en ce domaine et le IV^e plan n'est pas très explicite en la matière.

Si la pêche artisanale et les pêches saisonnières périclitent, les ports qui les abritent peuvent reprendre une certaine activité grâce au tourisme. Le tourisme nautique se développe de plus en plus et il serait illogique de laisser s'accumuler des ruines alors qu'à la faveur d'ouvrages portuaires existants nous pourrions créer des activités nouvelles susceptibles d'enrayer la désertion de nos petits ports.

Monsieur le ministre, travaux publics, pêche, tourisme, font partie du même ministère. Je pense que des cloisonnements trop étanches n'existent pas entre les différents services et que les crédits globaux permettront d'entretenir, de remettre en état ou d'aménager nos ports quelle que soit leur destination.

Ne pensez surtout pas qu'un port qui périclité est irrémédiablement perdu. J'ai dans mon canton deux petites îles. L'une a eu la chance d'avoir son port et sa flottille de pêche totalement détruits par une terrible tempête en 1948 — excusez-moi de le dire aussi brutalement ! — aujourd'hui, elle est dotée d'un port neuf, d'une flottille moderne, les jeunes créent des foyers et l'île s'oriente vers la prospérité.

Dans le même temps, l'île voisine s'enfonce dans la misère, son port est envahi par les sables, il est inhabitable et les jeunes fuient.

La modernisation et la réalisation des grandes installations portuaires sont spectaculaires ; permettre à quelques familles de

pêcheurs de vivre sur leurs rochers l'est beaucoup moins. Les deux actions sont complémentaires et c'est au plan qu'il appartient de rechercher et de trouver l'équilibre indispensable.

Autrefois, les travaux portuaires étaient à la charge de l'Etat. Aujourd'hui, celui-ci couvre le tiers des dépenses, les deux autres tiers restant à la charge des collectivités locales, départements et communes. Ces communes sont souvent très pauvres et la charge imposée est disproportionnée avec leurs moyens. Il est indispensable que l'on comprenne qu'une règle aussi stricte peut être inapplicable, que la construction ou la remise en état d'un port peut être nécessaire à la sécurité de toute une zone côtière, que ce port n'est peut-être qu'un refuge occasionnel et qu'en conséquence les dépenses qu'entraîne sa réalisation n'ont aucune commune mesure avec les avantages que peuvent en tirer les communes intéressées.

Mes chers collègues, nous reconnaissons l'utilité des plans, mais nous craignons que, pensés à l'échelon national, ces plans ne tiennent pas suffisamment compte des impératifs humains et sociaux que nous percevons nous, parlementaires, à la base. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

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

M. Abel-Durand. Mesdames, messieurs, mes observations seront très brèves.

La première s'adressera à M. le rapporteur qui a écrit dans son rapport : « Ces deux dernières préoccupations devraient conduire le Gouvernement à favoriser l'implantation d'un complexe sidérurgique à Brest ou à Lorient... »

Les unités sidérurgiques s'alimentent en minerais non seulement dans les mines mais par l'importation, si bien que la structure portuaire est toute désignée pour être le siège d'une industrie sidérurgique, mais ce n'est pas nécessairement Brest ou Lorient !

Le Gouvernement aura à choisir le point du littoral atlantique éloigné de cet axe Nord-Sud ou, de la façon la plus utile pour l'équipement de toute une région, peut être implanté un centre sidérurgique.

Ma seconde observation sera d'ordre général et je ne ferai que répéter ce que je dis ici depuis dix ans au moins quand j'entends formuler des précisions peu optimistes sur l'avenir de la marine marchande et de la construction navale. Toujours avec la même obstination et le même entêtement, je redis que la marine marchande est une industrie cyclique et qu'après des périodes de régression surviennent des périodes d'ascension et mon affirmation a toujours été confirmée par l'expérience !

Voilà pourquoi je présente des observations contre la tendance générale du plan en ce qui concerne la marine marchande et la construction navale, qui fait contraste avec la tendance au développement et à l'expansion, base même du plan. Lorsqu'on apporte des restrictions à l'industrie de la construction navale, aux chantiers navals, on oublie que la construction navale n'est pas seulement une industrie qui se réalise dans les chantiers — c'est la moindre part de la construction d'un navire qui se fait dans le chantier même — mais que les répercussions se font sentir dans la France entière...

M. Georges Portmann. Très bien !

M. Abel-Durand. ...en quantité et en qualité. En effet, l'industrie de la construction navale est peut-être celle qui a le plus contribué à améliorer un nombre considérable de productions, électriques ou autres.

C'est pourquoi, une fois de plus, je ne puis pas laisser passer la discussion de ce plan sans rappeler ce que j'ai dit à maintes reprises, à savoir qu'il faut avoir confiance dans l'industrie des chantiers navals et dans la marine marchande et qu'un plan ne peut pas être basé sur une perspective de régression ou même simplement de stabilité. *(Applaudissements.)*

M. Joseph Yvon, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Joseph Yvon, rapporteur. Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas ouvrir une discussion avec mon collègue M. le président Abel-Durand au sujet des remarques qu'il a lues dans le rapport que j'ai développé à la tribune tout à l'heure.

J'ai en effet signalé qu'il serait possible de créer un complexe sidérurgique atlantique en deux points, soit Brest, soit Lorient. Si j'ai retenu ces deux points de notre littoral atlantique, c'est pour cette raison majeure que ce sont peut-être les seuls endroits du littoral atlantique où il est possible de créer des ports en eau profonde. Vous savez, monsieur le président Abel-Durand, quelle est aujourd'hui l'importance des navires qui transportent le minerai. Vous avez des navires de 70.000 tonnes et il est même question de la construction d'un navire dont le tonnage atteindrait 100.000 tonnes. Leur tirant d'eau est considérable et, pour les recevoir, il est absolument indispensable d'avoir des ports en eau profonde.

Il appartiendra bien entendu aux responsables de l'exécution des plans de choisir les lieux où sera construit le complexe sidérurgique, si le principe même en est retenu. Mais, encore une fois, je crois que le motif qui doit inspirer les responsables du plan est de trouver le lieu où l'on pourra recevoir des navires sans faire des travaux considérables de maintien des estuaires et de creusement des chenaux, ce qui est bien le cas des deux endroits que j'ai indiqué où il y a déjà des profondeurs toutes naturelles.

M. Abel-Durand. La Pallice pourrait poser sa candidature dans les mêmes termes que vous et d'une façon plus justifiée que vous ! Dès maintenant, la basse Loire est capable de recevoir les minéraliers ! Les minéraliers ne sont pas les pétroliers ; les pétroliers ont un tonnage considérable, mais les minéraliers, c'est tout à fait différent !

M. Joseph Yvon, rapporteur. 70.000 tonnes !

M. Abel-Durand. Si mon excellent collègue M. Longchambon était là, il vous dirait que les cargaisons des minéraliers sont infiniment moins grandes que celles des pétroliers !

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi. Je ne voudrais pas polémiquer avec notre excellent collègue M. Yvon et je comprends très bien qu'il souhaite, en toutes circonstances, défendre la région qu'il représente au Parlement mais, en tant que rapporteur de la commission des affaires économiques, il a, nous semble-t-il — et je rejoins sur ce point l'opinion de M. Abel-Durand — manifesté avec un peu trop, je ne dirai pas de partialité mais de préférence, son souci de voir un éventuel complexe sidérurgique...

M. le président. C'est sa jeune passion qui en est cause !

Mlle Irma Rapuzzi. ...s'installer dans le port qu'il a lui-même désigné.

Dans la mesure où nous discutons du IV^e plan, le moment n'est pas venu de décider où se fera l'installation de la future unité sidérurgique, mais si par hasard il en était ainsi, je voudrais indiquer qu'il y a également en Méditerranée des ports en eau profonde...

Plusieurs sénateurs à droite. Et la Manche !

M. Jean Bardol. Et le port de Boulogne ?

M. le président. Tout cela c'est la France.

Mlle Irma Rapuzzi. ...et nous poserions alors la candidature d'un certain nombre de ces ports qui contenteraient le souci d'économie de notre collègue, puisque les travaux de creusement ne seraient pas à faire, la nature y ayant pourvu.

Quant aux possibilités de main-d'œuvre, il existe un grand nombre de travailleurs actuellement inemployés dans les ports de la côte méditerranéenne. *(Applaudissements.)*

M. Jean Bardol. Je demande la parole.

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

M. Jean Bardol. Sans vouloir passionner le débat, j'indiquerai qu'à Boulogne (*rires*) le quai minéralier existe déjà et que cette ville est frappée par un très fort chômage, puisque, le mois dernier, on y comptait plus de 500 chômeurs.

M. le président. Nous avons passé en revue toute la géographie côtière de la métropole. Veuillez ne pas oublier les Antilles, diraient nos collègues des départements d'outre-mer. (*Sourires.*)

M. Raymond Brun. Et la Corse ?

M. Georges Portmann. Je demande la parole.

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

M. Georges Portmann. J'avais posé une question très précise à M. le ministre de la marine marchande. Je lui demandais s'il allait rétablir l'école de la marine marchande à Bordeaux, qui vient d'être supprimée.

M. Jacques Marette, ministre des postes et télécommunications. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes et télécommunications.

M. le ministre des postes et télécommunications. Je m'excuse auprès du Sénat de remplacer mon collègue Dusseaux, qui se trouve en ce moment en Allemagne. Comme le faisait très justement remarquer tout à l'heure M. Golvan, la marine marchande constitue avec les travaux publics et le tourisme un ensemble sous la houlette du ministre des travaux publics. Comme M. Dusseaux sera ici pour la séance de nuit, je veillerai à ce qu'il soit informé de votre question, afin qu'il puisse y répondre lui-même ce soir lorsqu'il prendra la parole à l'issue du débat. Je lui dirai ce qui s'est passé au cours du débat, mais je ne me hasarderai pas à répondre maintenant pour lui.

M. le président. Nous abordons maintenant la partie du plan relative aux transports et au tourisme.

La parole est à M. Pinton, rapporteur de la commission des affaires économiques.

M. Auguste Pinton, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan. Mes chers collègues, encore qu'il ne soit point agréable de présenter un rapport sur des sujets de cette importance en l'absence du ministre intéressé, je dois reconnaître que M. Dusseaux nous avait parfaitement informé de l'impossibilité où il était d'être présent avant ce soir. Je m'incline donc pour respecter la discipline des travaux qui a été fixée par le Sénat lui-même.

Vous renvoyant, mes chers collègues, au rapport qui a été voulu aussi complet que possible, je m'en tiendrai à l'exposé des idées générales qui commandent l'évolution des transports non point tant dans l'immédiat que dans le proche avenir de la France quant à elle-même et dans l'Europe.

La part des transports dans l'économie générale d'un pays ne se détermine pas facilement. Il ne s'agit pas seulement, en effet, d'une réalité en soi mais d'un facteur capital de l'activité économique dont l'importance ne peut guère se mesurer par des chiffres. Dans les premiers mois de son séjour au ministère des travaux publics, M. Buron affirmait avec force que la civilisation présente était au premier chef une civilisation des transports. J'accepte volontiers cette affirmation. Nous pouvons en tirer cette conclusion parmi d'autres que de la dotation d'une région en moyens de communication dépend son activité actuelle et son potentiel de développement. Un simple coup d'œil sur la carte de notre pays montre d'ailleurs que les zones en pleine expansion sont celles qui disposent de la meilleure infrastructure en matière de communications. Quand un gouvernement fait la mise en valeur du territoire en fonction du principe d'une expansion régionale harmonieuse, le *leitmotiv*, je dirai presque la « tarte à la crème » des discours dominicaux, dans un plan auquel il déclare attacher tant d'espoir pour l'avenir, la conclusion est qu'il devrait logiquement faire des transports, de leur meilleur choix, de leur organisation rationnelle en fonction des nécessités présentes comme de l'évolution de l'économie, la pierre de touche et la base d'un plan de modernisation tourné véritablement vers l'avenir.

J'ai l'impression que nous en sommes assez loin. Peut-être ne sera-t-il pas inutile de rappeler ce qu'écrivait sur ce sujet, au XVIII^e siècle déjà, l'économiste Jean-Baptiste Say, que je ne cite pas seulement parce qu'il était mon compatriote :

« Les routes et les canaux sont des établissements publics très dispendieux, même dans les pays où ils sont établis judicieusement, avec économie. Néanmoins, il est probable que le service qu'en tire la société excède de beaucoup, dans la plupart des cas, la dépense annuelle qu'ils lui causent. C'est à tort qu'on dirait que, si la route n'existait pas, les frais de transport ne seraient pas si énormes qu'on le prétend parce que la plupart des transports n'auraient pas lieu et qu'on se passerait de la chose transportée. Ce n'est pas être riche, ajoutait Jean-Baptiste Say, que de se passer des choses parce qu'on n'en peut faire la dépense ».

Ce jugement vous paraîtra certes naïf. J'aurais cependant souhaité que le Gouvernement eût une plus claire conscience de la vérité qu'il contient. Pensant à notre réseau routier, surtout aux autoroutes, pensant à la navigation fluviale, spécialement à la liaison Rhône—Rhin, je ne puis que répéter avec lui que ce n'est pas être riche que de se passer des choses parce qu'on n'en peut ou qu'on n'en veut pas faire la dépense.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler maintenant brièvement le sort qui a été réservé aux transports dans le plan précédent. Les investissements réalisés durant la période 1958-1961 ont atteint, en gros, les prévisions faites en 1957 en ce qui concerne les routes, les chemins de fer et les transports aériens. En revanche, ils n'ont été que de 60 p. 100 pour les voies d'eau et de 50 p. 100 pour les transports parisiens.

Ces considérations pourraient paraître relativement optimistes, mais si l'on se reporte aux besoins de notre économie, l'appréciation qu'on peut porter sur feu le III^e plan est assez différente. Il apparaît que seuls les chemins de fer et les transports aériens internationaux ont pu faire face à l'augmentation du trafic, tandis que notre retard, déjà considérable dans le domaine des voies navigables, allait s'aggravant et que, jusqu'à ces tout derniers mois, l'aviation intérieure française restait pratiquement inexistante.

Pour apprécier à sa juste valeur l'effort financier réalisé au cours de la période 1958-1961, nous mettrons en parallèle les crédits consacrés à l'infrastructure ferroviaire, aux routes nationales et à la navigation intérieure. Il nous semble difficile, en effet, d'établir une comparaison valable entre les dépenses en matériel roulant, ce procédé aboutissant, ainsi que vous pourrez le constater dans les titres récapitulatifs qui figurent dans le rapport du Gouvernement, à gonfler artificiellement la part de la route en y incluant les voitures particulières de tourisme, au demeurant assez peu assimilables aux wagons et aux péniches.

Ainsi ramenés à des données comparables, les investissements réalisés au cours de la période 1958-1961 s'établissent comme suit, en francs de 1957 : Société nationale des chemins de fer français, 183 milliards d'anciens francs ; routes nationales, 86,6 milliards ; voie d'eau, 44 milliards en y comprenant d'ailleurs les travaux de canalisation de la Moselle en aval de Thionville et les travaux engagés essentiellement par Electricité de France sur le grand canal du Rhin.

En bref, seul notre réseau ferré a été maintenu en état et modernisé, grâce à ses possibilités d'autofinancement, grâce à la remarquable générosité de l'Etat à son égard, grâce aussi, je m'empresse de le dire, à la très haute qualité technique et à la cohésion de son personnel.

Chez nos voisins, un développement plus éclectique et plus réaliste des moyens de transport a pour résultats, alors que le Marché commun va favoriser l'écoulement des marchandises, de nous mettre dans une situation nettement défavorisée pour les routes et surtout pour les voies navigables. Nous avons 200 kilomètres d'autoroutes contre 2.900 en Allemagne, 740 aux Pays-Bas et 1.100 en Italie.

Si nous disposons, donc de la nature ou héritage des siècles passés — c'est ainsi qu'il faut parler quand on évoque les voies navigables — de 7.800 kilomètres de voies d'eau, il n'en est que 617 qui admettent les péniches de 1.000 tonnes ou plus contre 3.000 en Allemagne fédérale, 400 en Belgique, près de 2.000 au Pays-Bas. Ce retard de notre infrastructure explique notamment que le trafic fluvial allemand soit en moyenne trois fois et demie plus important que le nôtre.

Pour résumer la situation, en ce qui concerne l'effort poursuivi jusqu'à ce jour dans le domaine des transports, viennent aux lèvres les trois jugements suivants : insuffisance, incohérence et déséquilibre, refus de tenir compte des mutations économiques et techniques...

M. Edouard Bonnefous. Très bien !

M. Auguste Pinton, rapporteur. Ces jugements me paraissent peut-être sévères, mais je ne vois pas d'autre moyen de définir les caractéristiques de la situation actuelle en espérant que le IV^e plan nous permettra de réviser ce jugement.

Or, nous a-t-on dit, ce plan est tourné résolument vers l'avenir et prétend déterminer l'orientation économique de la France pour les quinze prochaines années. Qu'en devons-nous penser ? Certes, nous ne pouvons que souscrire aux considérations générales qui ont été prodiguées par le Gouvernement. Celui-ci a très justement fait observer que le but à atteindre dans le domaine des transports était, d'une part, de répondre à la demande et de la faire dans les meilleures conditions, d'autre part, de favoriser par des investissements la création d'activités économiques nouvelles. Je salue volontiers ces bonnes intentions ; le Gouvernement effectivement en est pavé, comme l'enfer.

En ce qui concerne les grands investissements, ceux qui engagent et orientent l'avenir, j'évoquerai les très hautes paroles qui, fin décembre 1961, souhaitant une bonne année aux Français, les conviaient à de grandes pensées et de vastes espoirs, autour des grandes réalisations communes du Plan, afin de créer ce grand courant d'opinion, ce large enthousiasme créateur d'action, ce ferment de force. Mes chers collègues, je suis bien obligé de dire que, malgré de si remarquables promesses, les grands investissements sont absents et, même quand ils étaient possibles, soigneusement écartés. En bref, la montagne a accouché d'une souris.

On se contente dans la plupart des cas d'aménager et de moderniser les voies les plus utilisées et encombrées en acceptant le risque d'aggraver encore la concentration économique et démographique. Voyez, par exemple, ce qui est prévu entre le Havre et Paris où l'on mène de front l'électrification de la voie ferrée, l'aménagement de la voie fluviale et maritime, le doublement de l'oléoduc et la mise en chantier d'une autoroute. Tout cela est utile naturellement et nous sommes disposés à y souscrire d'enthousiasme. Mais, pour le faire, on refuse des crédits propres à favoriser la politique de décentralisation et de développement des économies régionales, cependant qu'on affirme à chaque occasion qu'on entend développer ces économies régionales et notamment celles qui jusqu'ici ont été les plus défavorisées.

Ce plan, paraît-il — je l'ai dit tout à l'heure, mais je ne puis que répéter ce que nous avons pu lire — est appelé à remodeler le visage de notre pays pour les quinze années à venir. Qu'il est donc facile d'avoir une bonne opinion de soi !

En conséquence, notre première observation, c'est le manque de coordination et de pondération des investissements. Après avoir constaté le retard pris par ce pays dans le domaine de la voie d'eau et de l'autoroute, le Gouvernement reconduit en fait les errements antérieurs que consacrait le déséquilibre des investissements par rapport aux besoins précédents et surtout par rapport à l'évolution évidente de l'économie.

Deux exemples de cette carence sont particulièrement frappants : les autoroutes et la liaison Rhin-Rhône. Nous y reviendrons dans un instant. Pour le moment, je n'entends pas, bien entendu, vous lire ni même vous résumer une étude qui aborde successivement les points suivants : les routes, les chemins de fer, les transports parisiens, la navigation intérieure, l'aviation civile et, enfin, le tourisme. Si — et je m'en féliciterais — j'avais éveillé votre attention, je ne pourrais que vous renvoyer au rapport de la commission.

J'en viendrai immédiatement aux conclusions. Elles sont incontestablement pessimistes, pour ne pas dire désabusées. La commission des affaires économiques et d'abord son groupe de travail des transports et du tourisme estiment plus que jamais indispensable, dans ce domaine, une véritable coordination des investissements et l'établissement d'un ordre de priorité des travaux à entreprendre. A leur sentiment, cet ordre de priorité devrait être fondé sur les deux critères fondamentaux suivants :

1° Contribution à l'activité économique générale et en particulier à la décentralisation industrielle, en même temps bien entendu qu'à l'adaptation de la France aux perspectives du Marché commun ;

2° Coût de l'investissement par rapport aux autres modes de transport. Ce dernier entraîne comme corollaire que le jugement devra se faire en fonction du prix réel de revient — je dis bien du prix réel, et non pas du prix artificiel — de la dépense énergétique par unité de trafic et aussi des économies réalisées par l'amélioration de la sécurité.

Votre commission ne pense pas que le IV^e plan tienne suffisamment compte de ces différentes données. Bien loin d'avoir sérieusement pensé les transports de l'avenir, les dépenses sont calculées sur la base des situations acquises, l'importance de la proportion observée dans le passé continuant à peser d'un poids décisif dans les décisions et dans les propositions gouvernementales. Nous nous bornerons à en donner quelques exemples.

Dans le domaine routier, en dépit d'une augmentation du trafic voyageurs qui fait plus que doubler tous les dix ans et d'une augmentation corrélative, ne l'oublions pas, des ressources fiscales que l'Etat retire de cette activité, la progression des investissements est infime et j'ajouterais que les comparaisons faites avec les crédits antérieurs n'ont guère de sens. Un effort à peu près nul ne peut servir de terme de comparaison, et moins encore de justification, à une tentative de redressement évidemment insuffisante.

L'effort envisagé dans le IV^e plan conduira à la mise en service en 1965 de 200 kilomètres nouveaux d'autoroute, mais, dans le même temps l'Allemagne ou l'Italie dont l'avance est déjà considérable, en auront chacune aménagé trois et quatre fois davantage. Nous ne pouvons approuver une méthode, une répartition des efforts qui conduiront, non pas au comblement, non pas même à l'atténuation, mais à l'aggravation de notre retard. Je suis très surpris d'avoir entendu dire ce matin que la France était en train de devenir le premier pays industriel de l'Europe. Cela me semble au moins singulier car, en considérant l'expansion actuelle et quel que soit l'optimisme officiel, nous sommes bien obligés de considérer que l'expansion est plus forte en proportion chez les autres que chez nous-mêmes, ce qui me rend un peu perplexe sur la méthode que nous pourrions employer pour les dépasser, particulièrement dans le domaine des transports et spécialement pour les autoroutes.

Notre seconde observation concerne les voies navigables. Elle sera brève, non pas qu'elle nous paraisse peu importante, mais c'est justement parce que nous l'avons jugée capitale que nous nous réservons d'y revenir en détail lorsque nous discuterons des articles. Le réseau navigable français et ce n'est pas d'aujourd'hui, sous la pression irrésistible des dirigeants du chemin de fer, qu'il s'agisse des anciennes compagnies privées, ou de notre société nationale, a été presque complètement abandonné depuis le début du siècle et cela représente un lourd handicap pour notre économie.

Nous avons essayé de montrer dans notre rapport l'intérêt que présenterait pour nos régions de l'Est et du Sud-Est et pour la France entière la réalisation d'une liaison à grand gabarit reliant la Moselle et le Rhin d'une part au Rhône d'autre part. J'ajouterais même que, par son caractère européen, par la largeur de vues qu'elle ouvrirait, cette opération pouvait être comme le symbole du IV^e plan, comme le fer de lance que la France avancerait vers l'avenir. Or, cette opération a été écartée dans l'immédiat et au mieux remise à quatre ans sans qu'aucune justification sérieuse ait été donnée à cet ajournement car — et notre collègue M. Pellenc l'a démontré — le rapport de ce qu'on appelle la commission Bouloche ne peut pas être considéré comme une chose sérieuse. Nous demanderons jeudi au Sénat d'inviter fermement le Gouvernement à réviser, au moins sur ce point, sa position.

Nous devons dès maintenant déclarer, pour qu'on sache bien que nous l'avons tout de même lue, que la lettre dite rectificative n'apporte rien de tangible, qu'elle n'est qu'un attrape-nigaud et ne donne aucun apaisement à nos inquiétudes. Bien entendu, nous reprendrons tout cela à propos de l'amendement qui vous sera proposé par la commission des affaires économiques et du plan.

Notre troisième observation concerne le tourisme, pour lequel aucun effort coordonné ne paraît envisagé, en dépit du rôle économique très important qu'il joue et des ressources en devises qu'il nous procure.

Dans ce domaine, le haut-commissariat au tourisme ne semble disposer, ni de l'indépendance, ni des ressources nécessaires à une véritable action coordinatrice. Il se borne, en effet, à être, un peu trop, un organe de renseignements et de publicité fonctionnant sous l'égide d'un ministère accaparé par des activités jugées plus importantes.

L'exemple de l'Italie, qui retire de son tourisme des ressources plus de deux fois supérieures à celles de la France, montre que l'effort que nous pourrions, que nous devrions faire serait largement payant et l'on pourrait, bien qu'à une date plus récente, faire à peu près les mêmes constatations pour l'Espagne.

Ma dernière observation porte sur l'aviation intérieure. Totale-ment, systématiquement négligée pendant de trop longues années, elle vient enfin, depuis quelques mois, grâce aux efforts de la société Air-Inter, d'obtenir une sorte de reconnaissance ; mais là se pose le problème qui consiste à donner à l'aviation intérieure, en matériel et en équipages, les moyens nécessaires.

Il n'est pas normal, en ce qui concerne le matériel, que les crédits soient marchandés si chichement que la société Air Inter doive se contenter des laissés-pour-compte des autres.

Pour conclure, comment peut-on caractériser la réaction d'ensemble de votre commission en face de la partie du plan concernant les transports ? D'abord, sommes-nous véritablement en présence d'un plan, dans la mesure où un plan c'est l'engagement de crédits, c'est la décision d'investissements pour orienter l'avenir en fonction des nécessités reconnues et de l'évolution probable ?

L'exposé des motifs reconnaît assurément quelques-unes de ces nécessités, mais les moyens proposés ne correspondent à peu près en rien aux vues générales. Tout se passe en fait comme si l'on avait totalisé les budgets probables des années à venir en fonction des chiffres actuels. On a chiffré l'avenir en fonction du présent beaucoup plus qu'on n'a cherché à organiser cet avenir.

Certes, chacun est fondé à prêcher pour son saint et à ramener la couverture à soi. C'est évidemment la tentation commune à chaque rapporteur et je ne me flatte pas d'y avoir totalement échappé ; mais je dois dire que nous ne contestons pas, dans une proportionnalité nécessaire des dépenses, la nécessité de limiter le volume des crédits budgétaires consentis aux transports.

Ce volume est insuffisant certes, mais il l'est dans tous les autres domaines. Le jour où, renonçant à engloutir les finances de la nation dans des dépenses de prestige ou dans des générosités discutables, on se décidera à faire l'effort nécessaire, ce jour-là, des crédits suffisants pourront être consentis. Tout le monde en aura sa part, les transports comme les autres. Nous ne demandons rien de plus.

Du moins pouvons-nous souhaiter qu'à l'intérieur des crédits prévus une répartition plus rationnelle, plus novatrice, soit consentie, qui tienne compte de l'évolution technique irréversible, comme des conséquences économiques de l'engagement de la France, que nous souhaitons non moins irréversible, dans l'Europe en formation.

Telles étaient, mes chers collègues, les observations que je me devais de vous faire au nom de la commission des affaires économiques et du plan. Je souhaite que le ministre puisse nous répondre, sans que je me fasse d'ailleurs des illusions excessives sur les résultats que nous pourrions obtenir. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le rapporteur se félicite d'avoir donné un bon exemple en respectant l'horaire. J'espère qu'il sera suivi.

La parole est à M. Léon David.

M. Léon David. Je renonce à la parole, monsieur le président. (*Très bien ! très bien !*)

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

M. Emile Vanrullen. Monsieur le président, je ne suivrai pas l'excellent exemple que vient de nous donner M. David.

Je voudrais seulement, en quelques mots, attirer l'attention du ministre, en espérant que mes paroles lui seront transmises, sur certaines incohérences du plan en ce qui concerne les transports.

On a bien inscrit au IV^e plan d'équipement la réalisation, pour 1965, de l'important canal Dunkerque—Valenciennes au gabarit européen. Seulement, on a oublié que ce canal comportait une antenne, une dérivation qui dessert une agglomération particulièrement importante, celle de Lille, Roubaix, Tourcoing qui, avec plus de 700.000 habitants, constitue un centre industriel de tout premier plan.

Cette importance s'est déjà manifestée dans le passé puisque la déviation de Bauvin à Marquette-lès-Lille, qui dessert cette agglomération, assurait déjà en 1960 un trafic de plus de trois millions de tonnes, supérieur donc à celui de la partie du canal envisagée entre Béthune et Dunkerque.

Dans ces conditions, l'on conçoit mal qu'au moment où va se développer avec plus d'acuité que jamais la concurrence à l'intérieur du Marché commun l'on n'ait pas envisagé, au ministère, les conséquences d'un retard dans la mise au gabarit européen de ce canal particulièrement important.

En effet, rien qu'en ce qui concerne les produits pétroliers, on estime qu'avant 1965 c'est plus de 500.000 tonnes de produits qu'il faudra amener dans cette région de Lille, Roubaix, Tourcoing. Si nous ne réalisons pas le canal au gabarit européen il y a de fortes chances pour que l'alimentation de cette agglomération se fasse par une voie à peu près aussi courte, c'est-à-dire par le port d'Anvers, l'Escaut et les canaux belges, ces derniers étant déjà au gabarit européen. Le seul fait de ce détournement de trafic ferait perdre, rien que sur l'alimentation en combustibles liquides, la somme de 28 millions de nouveaux francs chaque année.

Or, la réalisation au gabarit européen de cette dérivation — d'ailleurs partiellement commencée puisque, depuis plus de dix ans, on parle de l'important ouvrage que constitue l'écluse de Don qui permet le passage de péniches de 1.350 tonnes — n'entraînerait qu'une dépense d'environ 85 millions de nouveaux francs. C'est dire qu'en moins de quatre ans l'ouvrage serait amorti. D'autre part, nous ne risquerions pas de voir s'instaurer une dérivation du trafic vers des ports, amis sans doute, mais étrangers, nous privant, de ce fait, de rentrées importantes de devises, sans compter que l'approvisionnement par le port d'Anvers se fera évidemment au moyen de pétroliers étrangers au lieu de faire travailler nos pétroliers sur Dunkerque.

C'est pourquoi je me permets de demander à M. le ministre de vouloir bien transmettre à son collègue des travaux publics la requête des habitants de la région du Nord demandant que soit inscrite, non pas à la tranche optionnelle, mais à la tranche ferme, la réalisation au gabarit européen de cette importante antenne.

Je crois qu'il serait récompensé d'une décision dans ce sens par un renouveau d'activité d'une région qui a déjà manifesté sa vigueur au point de vue économique et qui pourrait par conséquent, rapporter à notre pays des ressources substantielles qui ne sont pas à négliger dans les circonstances actuelles.

Je vous remercie, monsieur le président et monsieur le ministre. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Brégégère. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion du IV^e plan nous a amenés à traiter de diverses questions en des chapitres séparés qui, presque tous, auraient pu s'intégrer dans la discussion sur le chapitre de l'aménagement du territoire.

L'intervention que je vais faire sur le chapitre des transports relève uniquement des disparités régionales. Une région prospère ou disparaît selon les moyens de transport qu'elle a à sa disposition. Nous considérons, à ce sujet, que le problème des voies transversales est un des principaux éléments de survie de certaines régions en raison des difficultés et du coût des transports.

Je m'excuse de reparler à ce sujet de la réforme tarifaire que l'on veut nous imposer. Je ne reviendrai pas sur le fond du problème. J'en ai déjà traité les plus grandes questions ici même lors du dernier débat sur le budget.

Je dirai cependant que si, demain, la déperéquation des transports de chemin de fer est instaurée le sort que nous avons connu pour Decazeville sera celui de beaucoup de régions excentrées. L'industrie, le commerce et l'agriculture seront des activités tellement touchées dans ces régions qu'elles ne pourront survivre. Ces régions s'étendant à l'Ouest et au Sud-Ouest de la France vont subir les incidences désastreuses de la réforme.

On nous a dit que l'on examinera chaque cas particulier et que l'on apportera les correctifs nécessaires. Ce sont là des solutions que nous ne pouvons retenir. De plus, si l'on veut corriger les effets de la réforme, c'est qu'on admet qu'elle est néfaste. Sur le plan de l'égalité des hommes et de la plus élémentaire démocratie, cette réforme est insoutenable.

Des études qui ont été faites, des tableaux qui nous ont été communiqués, il ressort que les départements qui sont les plus enclavés vont avoir des difficultés très dures. Restant aussi objectifs que possible, nous devons reconnaître que ce sont les activités économiques les mieux placées qui seront bénéficiaires de la réforme. Par contre, celles de départements que je connais bien, comme la Dordogne, la Creuse, la Corrèze, le Cantal, le

Lot-et-Garonne — j'en passe et des meilleurs — verront leurs charges s'aggraver, leurs prix de revient augmenter, leurs possibilités d'expansion diminuer.

Après un examen attentif de cette situation, il semble absolument impossible que l'on puisse sacrifier les industries existant dans ces régions, ainsi que la production agricole de divers bassins.

Je veux bien admettre une politique de remise en ordre des transports, mais pas celle qui nous est proposée, parce qu'elle est contraire à tous les principes définis par la logique et par la raison et par les principes mêmes qui sont développés dans le IV^e plan, car je ne veux pas croire que celui-ci va isoler davantage les départements ou les régions que je viens de citer. Il est inconcevable que ce soient les régions défavorisées qui se voient ainsi pénalisées. J'ajouterais que, dans la conjoncture du marché européen, cette pénible expérience nous conduirait à de très lourdes conséquences en raison du bouleversement provoqué dont nul ne peut mesurer les effets.

La plupart des offices de transports sont franchement opposés à la réforme, notamment celui du Centre-Ouest auquel j'appartiens. D'ailleurs, je ne connais pas d'office en France qui se soit prononcé favorablement sur ce point.

Dans l'ordre des moyens de transport, je dois signaler la modicité des crédits prévus pour la construction des routes et chemins, aggravant, monsieur le ministre, les soucis des collectivités — et plus particulièrement des collectivités rurales — entraînant même la ruine des finances municipales. J'aurais aimé trouver dans le plan la recherche de moyens propres à atténuer ces préoccupations, en envisageant, par exemple, de laisser à la charge des communes rurales les seuls chemins ruraux.

J'ai encore le regret de constater que le programme routier réservé aux régions dont je viens de parler est d'une pauvreté affligeante. La réfection, l'aménagement, la construction vont terriblement souffrir de cette indigence et je ne parle pas des dangers que comportent les fatales carences qui en découleront.

Sans nier l'importance des autoroutes, nous voudrions être assurés que leur construction ne sera pas réalisée au détriment de l'ensemble du réseau routier.

En conclusion, et en m'excusant du cri d'alarme plusieurs fois lancé ici même concernant la réforme tarifaire de la S. N. C. F., je demande au Gouvernement de repousser cette mesure comme je lui demande instantanément d'augmenter, dans les plus grandes proportions souhaitables, les crédits pour assurer un bon entretien de notre réseau routier, et cela dans l'intérêt de toute l'économie française. (Applaudissements.)

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Monsieur le président, mes chers collègues, je voudrais profiter de l'intervention de M. Brégère pour apporter au Sénat quelques précisions sur ce problème de la réforme tarifaire que nous n'avons pas voulu aborder directement dans le rapport parce qu'il est difficile de considérer qu'une question de tarifs puisse être incluse dans un plan. Il n'en est pas moins vrai que c'est un problème important. Il me semble que je dois à mes collègues un certain nombre d'explications.

Je crois pouvoir, dans une certaine mesure, apaiser les inquiétudes que vous avez manifestées car, au demeurant, la Société nationale des chemins de fer vous fera toutes les concessions que vous souhaitez et qu'on vous promet d'ailleurs individuellement lorsque, représentant d'une région, vous allez exposer la situation dans laquelle vous vous trouverez. La Société nationale des chemins de fer français, non seulement vous donnera des assurances, mais encore les tiendra, car ce qui importe pour elle, c'est d'atteindre son but. C'est sur ce but que je vous donnerai quelques précisions.

En rapprochant ces tarifs du prix de revient réel du transport, assurément la Société nationale des chemins de fer français fait en apparence une opération absolument rationnelle et logique qui a d'ailleurs été clairement demandée et explicitée dans le rapport Rueff-Armand.

Mais en fait, elle cherche essentiellement à se placer dans la meilleure situation possible vis-à-vis de ses concurrents et il lui faut se battre sur deux fronts : d'un côté, la voie d'eau qui lui dispute une partie des marchandises pondéreuses de relativement faible valeur ; de l'autre, la route qui lui enlève

au contraire un tonnage important de marchandises chères. En associant habilement les notions d'équipement des voies et de volume du trafic, notre société nationale est parvenue à mettre au point un système de tarification qui aboutit en fait à abaisser les tarifs de 10 à 15 p. 100 partout où la voie ferrée se trouve en concurrence avec la voie d'eau ou la route.

Les mesures envisagées appellent de notre part un certain nombre d'observations. Nous ne croyons pas que la réforme tarifaire puisse être, comme on l'a prétendu, une opération blanche. Autrement dit, pour gagner d'un côté ce qu'elle abandonnera de l'autre, le déséquilibre des budgets de la Société nationale des chemins de fer français demeurera au même point ou plus exactement s'accroîtra du fait de cette nouvelle tarification. En effet, comment compenser une réduction de tarifs qui s'appliquera aux bonnes lignes, c'est-à-dire à 80 ou 90 p. 100 du trafic par une augmentation sur les autres lignes qui font à peine le dixième du trafic actuel de la Société nationale des chemins de fer français. Comme bien entendu, celles-ci desservent des régions qu'il faut aider.

La Société nationale des chemins de fer français sait parfaitement que l'augmentation du trafic, le réseau favorisé ne permettra pas de rétablir l'équilibre comme elle le prétend. Elle fera toutes les concessions logiques que vous souhaitez parce que le but qu'elle recherche est différent.

En tout cas, je puis vous assurer que si l'on avait voulu réaliser une opération blanche et que le prix de revient fût en effet choisi comme but à atteindre, ce n'est pas une différence de 0,8 à 1,3 qui aurait pu être envisagée mais de 1 à 7 ou 8, ce qui est bien évidemment impensable.

Je devrais attirer votre attention sur la situation telle qu'elle se présente. Si le tarif devait être appliqué sans correctif, il en résulterait des conséquences graves pour le développement de certaines économies régionales. Je ne crois pas que vos craintes soient justifiées.

La Société nationale des chemins de fer français entend poursuivre une politique qui ne date pas d'aujourd'hui : lutter contre les moyens de transport concurrents. Cela est défendable, puisque c'est le principe même de toute activité industrielle ou commerciale. L'inconvénient que je veux souligner ici c'est qu'elle ne peut atteindre son but qu'au prix d'une augmentation du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, c'est-à-dire par le moyen des contribuables français.

Voilà, mes chers collègues, sur un sujet qui n'a pas été abordé par la commission mais qui n'a pas cessé de nous préoccuper, quelques observations. Je vous remercie, monsieur Brégère, de votre intervention puisqu'elle m'a permis de les présenter.

M. Yvon Coudé du Foresto. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto pour répondre au rapporteur.

M. Yvon Coudé du Foresto. Monsieur le rapporteur, j'ai entendu votre exposé avec beaucoup d'intérêt, mais je voudrais présenter deux observations. En premier lieu, vous nous dites que la S. N. C. F. ne manquera pas de s'intéresser aux cas particuliers qui lui seront soumis. Alors je ne vois pas très bien pourquoi on a fait un nouveau tarif.

Je peux vous citer un exemple précis. On a indiqué que, dans notre région qui se trouve sous-développée, on pourrait nous faire un rabais de l'ordre de 10 p. 100, ce qui laisse à la charge de certaines entreprises et pour certaines relations un supplément qui n'est pas épongé, allant jusqu'à 15 p. 100.

Il y a encore plus grave, c'est qu'à partir du moment où sont enregistrés 15 p. 100 d'augmentation effective sur certains trajets, sur certaines relations ou pour certains transports de la S. N. C. F., les transporteurs routiers que j'ai vus m'ont déclaré qu'ils allaient augmenter leurs tarifs et nous perdrons strictement sur les deux tableaux.

C'est simplement sur ce point que je voulais vous éclairer, monsieur le rapporteur.

M. Abel-Durand. Je demande la parole.

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

M. Abel-Durand. Je voudrais poser une question à M. le ministre des postes, qui transmettra à son collègue des travaux publics. Il est bien placé pour poser cette question. On a installé à Nantes un centre de tri postal modèle, mais à côté de quelle gare ? D'une gare sinistrée et dans quel état ? M. le rapporteur la connaît bien pour y avoir été bénéficiaire d'un record.

Je voudrais demander à M. le ministre des travaux publics où en est l'achèvement de la reconstruction des gares sinistrées. Elle ne figure aucunement dans l'exposé du plan qui nous a été distribué.

M. le président. M. le ministre désire-t-il répondre maintenant ?

M. le ministre des postes et télécommunications. Non, monsieur le président.

M. le président. M. le ministre a noté la question. (Sourires.)

La parole est à M. Delpuech.

M. Vincent Delpuech. Monsieur le président, monsieur le ministre, mon intervention ne sera pas longue, puisque mes collègues ont déjà alerté l'Assemblée sur les difficultés qu'on peut dès maintenant entrevoir.

Je voudrais attirer l'attention sur les relations maritimes entre l'Afrique du Nord — notamment l'Algérie — et la métropole. Jusqu'à présent, nous avions le monopole du pavillon. Il est bien certain que la naissance de la République algérienne va modifier la situation. Il est utile et même indispensable que le Gouvernement se préoccupe de savoir de quelle façon nous pourrions maintenir le fret important transporté entre l'Afrique du Nord et la métropole, surtout par Marseille, Port-Vendres et Sète. Il serait peut-être souhaitable qu'il prenne quelques précautions pour les revendications qui pourront être formulées par la République algérienne auprès des pouvoirs publics. C'est une question presque vitale pour les ports de Marseille, de Sète et de Port-Vendres.

Je me permets d'insister. C'est un problème qui doit être vu de très près. Je vous demande, monsieur le ministre, de voir, sans attendre l'application du plan, comment vous pourrez sauvegarder les intérêts des ports de la Métropole.

Je m'étais inscrit sur le chapitre des transports pour intervenir au moment où l'on parlerait du canal de la Méditerranée à la mer du Nord. Je me réserve d'ailleurs la possibilité d'intervenir lorsque notre collègue, M. Colin, développera son amendement.

Je profite de cette occasion pour rappeler à l'Assemblée que nous réclamons le canal de la Méditerranée à la mer du Nord avec insistance. Si nous avons la chance qu'on veuille bien le mettre en train rapidement, nous aurons fait une innovation depuis cent trente ans. En effet, depuis cent trente ans, on n'a plus travaillé dans les canaux de France, on n'a plus rien créé, parce que la politique des transports était menée par les chemins de fer qui voulaient garder la suprématie. Nous ne leur reprochons pas, mais il est certain que si, depuis cent trente ans, on avait élargi le canal du Midi et d'autres canaux, on aurait servi le pays. Non seulement les chemins de fer ne seraient pas handicapés aujourd'hui, mais nous y trouverions tout notre compte.

Je vous demande, monsieur le ministre, ainsi qu'à M. le commissaire au plan, de bien vouloir tenir compte de ce désir que nous avons, non seulement de voir créer ce canal de la Méditerranée à la mer du Nord, mais surtout de prévoir l'extension des canaux, leur agrandissement, leur curage, afin qu'on puisse se servir de ce réseau de canaux qui, commencé sous Louis XIV, n'a plus changé jusqu'à Louis-Philippe. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à Mme Cardot.

Mme Marie-Hélène Cardot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais me féliciter à mon tour de l'importance qu'a pris, dans la discussion de ce IV^e plan, le problème des voies navigables.

Les interventions de plusieurs de mes collègues montrent que le Sénat a repris à son compte les observations faites à

l'Assemblée nationale sur le retard dramatique de la France dans ce domaine par rapport à ses partenaires du Marché commun.

Nous sommes nombreux à être satisfaits que le ministre des transports ait reconnu l'urgence d'aménager la grande voie navigable Nord-Sud en ses trois branches : la Moselle, le Rhin et la Meuse. Nous prenons acte avec satisfaction du fait que les crédits nécessaires à l'étude technique du projet ont été dégagés et que cette étude pourra ainsi commencer sans délai.

Je voudrais cependant, si vous me le permettez, insister tout spécialement ici sur l'intérêt véritablement national que revêt, aux yeux des spécialistes les plus avertis, l'aménagement de la Meuse.

Une vue superficielle de la carte et le libellé même de la lettre rectificative au IV^e plan pourraient laisser croire, en effet, que la Meuse s'ajoute en troisième voie et à titre complémentaire, à celles de la Moselle et du Rhin. Il n'en est rien. La canalisation de la Meuse possède son intérêt propre. Cet intérêt est immense.

Dès juin 1960, il y a donc deux ans, la commission des transports du Marché commun l'avait souligné en recommandant la mise au gabarit international du cours français de la Meuse.

Depuis, le Conseil supérieur de l'aménagement du territoire l'a réclamée à son tour. Quant à nos voisins belges ils ont achevé, en septembre 1961, de canaliser à 1.350 tonnes la partie du fleuve qui les concerne. L'entreprise a représenté un investissement considérable pour l'économie belge dont on connaît les problèmes. Elle montre à la fois l'importance que la Belgique attache à la Meuse et sa conviction de voir la France répondre à son effort.

Si la Meuse française n'est pas mise au gabarit de la Meuse belge, les investissements consentis par nos amis seront à peine rentables.

En fait, et fort heureusement, les ponts et chaussées français l'ont bien compris puisqu'ils ont déjà aménagé le cours du fleuve de la frontière jusqu'au port du Givet. Là cependant, continue de se poursuivre une rupture de charge paradoxale. Situation absurde en vérité, car la géographie fait de la Meuse le grand lien naturel de la Lorraine à la mer par la Belgique wallonne et la France, mais situation dangereuse surtout, car la Meuse est de tous nos fleuves européens celui dont le cours reste, et de très loin, le plus longtemps français.

On voit donc l'intérêt pour notre pays d'en tirer profit. Si la Meuse n'était pas aménagée, l'expansion industrielle de l'Europe du nord-ouest s'effectuerait inmanquablement le long de la Moselle et du Rhin, c'est-à-dire hors des frontières françaises. De même qu'une Lorraine coupée du sud reculerait nécessairement devant la pénétration italienne, de même sans débouché vers l'ouest cette même Lorraine sera tôt ou tard attirée par l'attraction du Rhin.

Ce n'est pas, croyez-le bien une crainte hypothétique. Le danger existe. La tentation est grande pour notre industrie lourde prisonnière de ses terres de sauter à pieds joints par-dessus frontières et provinces françaises pour s'installer le long de la mer en territoire étranger où des terrains et canaux l'attendent. La sidérurgie lorraine en expansion, notre collègue M. Jager vous l'a redit ce matin a besoin de zones de dégagement pour implanter les industries de transformation qui lui font défaut et se mettre au niveau de la sidérurgie allemande.

Or, où les implanterait-elle mieux que le long de la Meuse qui, partie des environs de Nancy, traverse le nord de la Champagne, région encore disponible et où les départements des Ardennes et de la Meuse lui offrent une main-d'œuvre hautement spécialisée ? D'ailleurs, les études faites par la commission Boulloche ont montré que les perspectives de trafic sur la Meuse canalisée étaient extrêmement favorables et dépassaient largement le seuil de rentabilité.

Attirée par le Rhin, relié bientôt lui-même au Danube, l'Europe des transports lourds penche vers l'Est. Seul le contrepoids français peut la redresser. Intérêt national certain, donc, de l'aménagement de la Meuse dans le cadre européen, mais aussi intérêt régional non moins certain dans le cadre de l'expansion des régions françaises.

La Meuse, en effet, n'est pas seulement orientée du Sud au Nord ; elle l'est aussi de l'Est à l'Ouest. Si l'on veut — et il le faut — relier la Lorraine à ces deux autres régions puis-

santes que sont le Nord de la France et la région parisienne, la Meuse constitue, là encore, le chemin de beaucoup le plus commode et le plus rapide. D'ores et déjà, la grande majorité des automoteurs qui relient le bassin lorrain au bassin parisien l'empruntent sur toute la partie supérieure de son cours.

Ainsi, qu'on l'envisage dans une perspective européenne ou strictement française, qu'on se place sur le plan national ou sur le plan régional, la Meuse apparaît comme le carrefour et la clé des liaisons fluviales qui réuniront demain le Nord et l'Est de la France à l'Ouest européen.

Ce double privilège justifié, il faut considérer son aménagement, non pas comme une œuvre seconde, mais comme un élément essentiel du grand axe vertical qui reliera demain le Nord au Midi. La modernisation de la Meuse n'est pas seulement un impératif du futur ; c'est une exigence inscrite dans le présent.

Le Gouvernement est trop averti pour ne pas le reconnaître et il doit prendre dès maintenant toutes les mesures nécessaires en vue de cette réalisation. Il doit prévoir et préserver les terrains — notamment en évitant les changements de propriétaires — qui seront indispensables pour la création et l'aménagement des liaisons fluviales, lesquelles contribueront à faire l'unité de l'Europe, si nécessaire pour la survie des peuples.

Monsieur le ministre, nous comptons sur vous pour demander à M. le ministre des travaux publics que ce projet devienne au plus tôt une réalité. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Lecanuet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon propos sera bref. Il touche à une matière dont je devrais presque m'excuser, puisque je suis censé représenter une région en expansion et pour laquelle aucun problème ne se poserait.

Mon propos est, tout au contraire, d'appeler l'attention des pouvoirs publics sur le fait que cette région — il s'agit en l'espèce de la Haute-Normandie — qui connaît une certaine expansion a, du fait même de la dynamique qui s'attache à cette expansion, des problèmes aigus à régler.

La deuxième raison de mon intervention à cette tribune, c'est d'anticiper dans notre discussion générale sur les délibérations que nous aurons à propos de l'amendement déposé par la commission des finances et qui a trait à l'ensemble des voies navigables et non plus seulement à la seule liaison Rhône-Rhin.

Mes chers collègues, je crois que c'est M. Vincent Delpuech qui évoquait, voilà quelques instants, la situation qui fut celle de la France à la fin de l'ancien régime. Il est certain — c'est un fait et un républicain le reconnaît bien volontiers — qu'à cette époque la France, réserve faite peut-être des Pays-Bas, était le seul pays qui avait avancé le plus ses travaux d'organisation fluviale.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Je n'entrerais dans aucun détail — je n'en ai pas le temps — mais j'avoue que je suis effrayé, précisément parce que je représente une région à la fois maritime et fluviale, par l'ampleur des travaux et des réalisations qui s'effectuent en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas.

Si je compare ces réalisations avec celles que nous avons entreprises, malgré certains progrès enregistrés durant ces dernières années, je ne puis pas ne pas éprouver une très grande inquiétude.

Une autre remarque que je ferai, c'est que ces planificateurs — du temps où le mot n'était pas versé au dictionnaire de l'académie — ces planifications du XVIII^e et du XIX^e siècle ont suivi la géographie. Ils y ont obéi et ils ont inscrit l'essentiel de nos réseaux navigables à l'intérieur d'un certain périmètre qui est défini par la Seine et les frontières du Nord et du Nord-Est. Je crois que cette leçon, encore qu'il y ait quelque impertinence à parler ici de la région parisienne et de la Basse-Seine qui en est le prolongement, cette leçon, dis-je, des planificateurs des XVIII^e et XIX^e siècles pourrait être conservée de quelque manière.

Où en sommes-nous en ce qui concerne notre réseau navigable ? Il comporte 4.000 kilomètres de rivières navigables et à peu près autant de canaux. De ces voies navigables, 5.000 kilomètres sont accessibles aux bateaux de 300 tonnes et mille kilomètres seulement aux bateaux de 600 tonnes. Pourtant, la batellerie

française s'est modernisée. Au lendemain de la dernière guerre, notre flotte a triplé ses effectifs sur la Seine. L'adoption des convois poussés n'a cessé d'accroître sa souplesse et sa rapidité.

Devant ces résultats et devant l'ampleur de l'effort accompli à l'étranger, chez nos concurrents du Marché commun, un réaménagement du réseau français devient indispensable. Le recalibrage des canaux, la reconstruction des escaliers d'écluses et leur simplification permettraient déjà d'obtenir d'importants résultats.

Il faut cependant faire davantage et j'en arrive au point le plus sensible de notre discussion en cette matière.

Il ne serait pas digne d'une planification qui se veut réaliste et juste — d'ailleurs, je suis convaincu que ce n'est ni dans l'intention du rapport ni dans celle du Gouvernement — de concentrer la totalité des efforts financiers du pays sur un seul de nos systèmes d'eau. Je ne crois pas qu'on ait prêté jusqu'à présent suffisamment d'attention, encore que je compte sur le nouveau ministre des transports pour compenser cette lacune, aux liaisons intérieures entre la Seine et la Moselle, dont peuvent bénéficier, certes, la Normandie, mais aussi la région parisienne et la Lorraine ainsi que toutes les régions intermédiaires.

Ces liaisons existent. Elles sont l'œuvre de cette planification, que j'évoquais tout à l'heure, des siècles passés. Seulement, en raison de leur faible gabarit, elles portent beaucoup moins de trafic qu'elles ne pourraient le faire si l'on tient compte de l'ampleur des deux courants qui circulent à leurs deux extrémités, à l'Ouest, vers la Manche, et à l'Est, vers la mer du Nord.

Il ne s'agirait, en réalité — croyons-nous — que de recalibrer et d'aménager les voies d'eau déjà connues et, également, de donner à la Seine les prolongements assurant sa percée vers l'Est, de manière à lier par un courant continu d'échanges la Basse-Seine, la région parisienne et la région de l'Est.

Bien entendu, je me rends compte que le problème ainsi posé postule l'idée que l'on veut bien se faire et du rôle dans la France de demain de la région parisienne et de celui du bassin de la Seine dans cet ensemble, notamment dans la région normande.

Tout de même, quels que soient les correctifs que l'on veuille apporter à l'excès d'expansion parisienne — je le comprends fort bien — il n'en reste pas moins qu'on trouve, dans cette région parisienne et dans son prolongement de la basse Seine vers la mer, l'une des plus grandes concentrations humaines du monde. Il convient d'en tenir compte et de prendre des dispositions à partir de cette réalité.

Je constate, en m'en réjouissant d'ailleurs, que la décentralisation de la région parisienne à une tendance naturelle à s'effectuer pour une part seulement, mais pour une part dont j'apprécie toute l'importance, le long de l'axe séquanien. Ce fait est une chance pour la France, mais elle doit être saisie pour être transformée par la planification.

Je voudrais apporter à cet égard quelques précisions supplémentaires qui établissent, me semble-t-il, la vocation européenne de cet axe séquanien.

En premier lieu, il faut observer que l'expansion démographique commande, exige une expansion économique et qu'à l'heure du Marché commun cette expansion ne peut s'épanouir que dans le cadre européen. Or la population de la haute Normandie augmente en proportion plus vite que celle de l'ensemble de la France. Cette région aura, dans les dix prochaines années, une proportion de jeunes supérieure à celle de l'ensemble de la France. Cette dynamique des besoins, qui est une chance et un fardeau, exige une dynamique de l'expansion et, par suite, l'insertion du développement de cette région dans l'ensemble européen.

La deuxième observation consiste à observer que la Seine offre une voie de pénétration vers le Marché commun pour peu qu'elle soit raccordée au réseau fluvial de l'Est et du Nord. Je n'entends pas mésestimer le rôle de la Loire et, sur un autre plan, celui de la Garonne. Dans ma conclusion, je souhaiterais que le gouvernement utilise toutes les chances que présente le réseau hydrographique français et pas spécialement une branche de ce réseau. C'est même là l'objet essentiel de mon intervention à cette tribune.

Seulement ne parlant que de ce que je connais, j'observe, d'une part, que la Seine offre une voie de pénétration, la voie la plus courte, entre l'Atlantique, la Manche et la zone indus-

truelle la plus active du Marché commun; d'autre part, que la haute Normandie, avec son hinterland de la région parisienne offre à l'Europe du Marché commun un axe transversal est-ouest indispensable à son équilibre.

Je comprends et même j'approuve le point de vue de ceux, si nombreux, de nos collègues qui ont montré la précarité des communications par voie d'eau entre l'Europe du Nord et la Méditerranée et, pour ma modeste part, j'appuie leurs revendications. Permettez-moi cependant, mes chers collègues, de m'étonner qu'au souci de doter la France d'un axe vertical fluvial ne corresponde pas, tout au moins au même degré et avec la même force, la volonté de donner, à mon avis aux moindres frais, un axe transversal que la nature offre et que l'économie française réclame.

Si la France décidait de réserver tous ses efforts pour une seule liaison, pour la liaison Rhin-Rhône, d'une manière massive, sans étaler dans le temps les sommes nécessaires à cet investissement, nul doute que non seulement la région limitée que j'ai l'honneur de représenter, mais tout l'Ouest français ainsi livré à lui-même subirait une aggravation de son handicap. Je dis que pour ma part, tout comme un grand nombre de nos collègues, je n'ai pas à souscrire à une opération de cette nature.

Il est néanmoins une troisième raison qui devrait nous réconcilier, quelles que soient les préférences régionales que nous pouvons éprouver: il s'agit de rechercher le meilleur équilibre économique et humain possible dans le cadre de cette planification.

Or, si la France a intérêt à se donner cet axe vertical, elle ne doit pas non plus laisser passer sa chance de l'axe transversal qui, à mes yeux, devrait se situer le long de la Seine, mais que d'autres collègues peuvent apercevoir dans d'autres directions.

L'objet essentiel de mon intervention était d'appeler l'attention du Sénat et du Gouvernement sur la nécessité que les études qui sont promises portent, certes, là où déjà elles sont commencées — je pense à la liaison Rhin-Rhône — mais également sur l'ensemble du réseau hydrographique français de telle sorte que, les études étant faites, les pouvoirs publics — avec, je l'espère, l'aide du Parlement — puissent décider, en connaissance de cause et en fonction de la rentabilité, de la percée qui est à effectuer, verticale peut-être, transversale peut-être, les deux s'il le faut. Ce que je souhaite, c'est qu'il n'y ait pas une étude privilégiée au détriment des régions de l'Ouest et que l'ensemble du problème soit examiné.

C'est la raison pour laquelle je voterai — si tant est que le Gouvernement nous permette de le faire — l'amendement qui a été présenté par la commission des finances dans la rédaction que j'en ai lue sous la signature de M. Armengaud.

Cet amendement stipule expressément que le Gouvernement devra dégager les crédits nécessaires pour l'étude de la liaison Rhin-Rhône, mais il ajoute — ceci fait la synthèse que je souhaitais et sur laquelle j'insiste en terminant — que les autres voies d'eau, la Seine, la Loire, la Garonne, devront faire l'objet d'études, elles aussi, de telle sorte que l'ensemble du réseau hydrographique français soit examiné, en vue d'une planification plus humaine, plus juste et plus équilibrée. (*Applaudissements.*)

(*M. Geoffroy de Montalembert remplace M. Gaston Monnerville au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE M. GEOFFROY DE MONTALEMBERT

vice-président.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. André Pinton, rapporteur. Je voudrais, au nom de la commission, répondre brièvement aux observations de M. Lecanuet. J'espère qu'il n'était pas présent en séance lorsque j'ai présenté mon rapport...

M. Jean Lecanuet. Mais si!

M. Auguste Pinton, rapporteur. ...ou qu'il ne m'a pas entendu, car j'ai l'impression d'avoir bien fait remarquer que la région de Normandie, au moins dans la partie qui la lie à la région parisienne, n'était pas précisément défavorisée.

Cela étant, je voudrais faire quelques commentaires à cette intervention.

Le premier de ces commentaires, c'est que, pour moi, l'effort d'équipement fluvial à réaliser en France ne correspond pas à une ligne ou à une autre ligne. J'ai dit tout à l'heure, lorsque j'ai présenté mon rapport, que nous étions en présence, en France, d'une volonté délibérée depuis près d'un siècle de sacrifier tous les systèmes de transport existants à un seul. Cela implique que si l'on veut aujourd'hui rétablir un équilibre économique rationnel, il faut reconsidérer les structures. Si, parce qu'on ne pouvait pas faire autrement, on a fait quelque chose pour la route dans le passé, il est bien certain qu'on n'en a pas fait autant pour les voies navigables. Il y a donc un problème d'ensemble qui comporte une articulation harmonieuse des transports fluviaux français.

Nous sommes convaincus que c'est par l'axe Rhône—Rhin qu'il faut commencer, mais nous estimons que cela n'est pas suffisant. Il en est un peu comme d'une artère, au sens propre du terme, qui permet à un membre du corps humain de vivre. Si ne se greffent pas sur cette artère un certain nombre d'artérioles, le membre dépérira, quelle que soit la quantité de sang qui affluera dans l'artère.

Vous avez dit tout à l'heure que si vous n'aviez pas satisfaction, vous vous refuseriez à voter... (*M. Lecanuet fait un signe de dénégation.*)

Laissez-moi finir, vous allez voir que nous sommes presque d'accord.

Vous avez déclaré que vous étiez prêt à voter l'amendement de la commission des finances (*M. Lecanuet fait un signe d'approbation*), dont je vous signale qu'il est aussi, qu'il est même surtout celui de la commission des affaires économiques, lequel amendement comporte effectivement les deux phrases relatives à l'équipement de la liaison Rhône—Rhin et à la nécessité d'études immédiates concernant les autres liaisons.

Seulement, si chacun veut que l'on commence à faire ce qui l'intéresse le plus particulièrement, je crains que ce soit le meilleur moyen de ne rien faire du tout. Sans vouloir discuter de la priorité à donner à l'un ou à l'autre projet, j'ai le sentiment que nous en sommes à un point où nous devons commencer par quelque chose, en sachant que ce n'est qu'un début. On ne peut pas travailler autrement pour arriver à doter le territoire français d'un ensemble fluvial qui, jusqu'à présent, lui a fait défaut.

M. Jean Lecanuet. Je demande la parole pour répondre à M. le rapporteur.

M. le président. Je veux bien vous donner la parole, mais en souhaitant que votre réponse soit très brève. Nous sommes dans la discussion générale, je le rappelle.

M. Jean Lecanuet. Je vous remercie, monsieur le président, de votre obligeance.

Si je me suis permis d'évoquer ma région, c'est que M. le rapporteur y a fait allusion dans son rapport et dans des termes qui n'avaient pas tout à fait mon accord. Je n'aime pas qu'on dise que, dans ces régions en expansion, toutes les facilités sont réunies. Au contraire, les régions en expansion démographique et même en expansion économique ont des difficultés tout à fait différentes de celles que connaissent les régions sous-développées. Elles n'en existent pas moins. Je crois que vous êtes trop avertis de ce genre de difficultés pour que j'insiste. C'est ma première remarque.

Voici la seconde. Il ne faut pas qu'il y ait de malentendus entre nous. Je n'ai pas dit — ce serait me prêter des intentions que je n'ai pas, que je ne peux avoir — que je ne voterai pas les crédits nécessaires à la liaison Rhône—Rhin si telle ou telle exigence qui peut m'être propre n'est pas satisfaite. C'est absolument faux. Je les voterai avec empressement, persuadé que ce projet correspond à un besoin national.

Le point de désaccord entre votre position et celle que je défends, c'est que vous semblez admettre que d'ores et déjà une priorité dans la réalisation est envisagée et qu'elle découlerait du texte de la commission des finances dont je conviens bien volontiers qu'il n'est pas tout à fait identique au texte que vous avez vous-même déposé.

Sans anticiper sur la discussion de cet amendement, je constate qu'il entraîne non pas une priorité en faveur d'une liaison

ou d'une autre, mais uniquement l'obligation pour le Gouvernement d'examiner l'ensemble des besoins et des possibilités hydrographiques françaises, cet ensemble comprenant bien entendu la liaison Rhône-Rhin.

Encore une fois, cela n'implique pas une priorité pour la réalisation. C'est au vu de cette étude et ultérieurement que, sur proposition du Gouvernement, nous serons amenés à rendre les arbitrages nécessaires. Voilà ce qui me paraît ressortir des conclusions de votre rapport et comment j'ai compris l'amendement important qui sera mis en discussion devant notre assemblée.

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

M. Louis Jung. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je m'excuse d'allonger ce débat en prenant la parole après de nombreux collègues qui ont déjà, d'une façon excellente, soutenu la nécessité de régler le problème des transports fluviaux. Je n'ai d'ailleurs pas l'intention de revenir sur le fond du problème.

Si je me félicite que le Gouvernement nous ait donné satisfaction en ce qui concerne le problème de la liaison Rhin-Rhône et qu'il ait pris une option capable de garantir le développement économique de notre pays dans la perspective de l'économie européenne, je voudrais attirer l'attention du Sénat et de M. le ministre sur quelques questions intéressant les voies navigables de l'Est de la France.

Je voudrais d'abord faire une remarque préliminaire. Je pense que ce IV^e plan, que nous considérons comme positif, ne devrait pas suivre l'exemple des plans précédents. Le programme d'amélioration des voies fluviales de la région de l'Est desservant notamment le port de Strasbourg avait été inscrit dans son ensemble au II^e plan. Malheureusement, après huit ans, nous constatons qu'à peine 30 p. 100 de ce projet ont été financés. Je crois que ces retards nous mettent en très mauvaise posture face à la concurrence européenne. Si les services du ministère du transport avaient bien voulu reconnaître publiquement l'intérêt national de l'aménagement des voies d'eau au gabarit européen, ils auraient pu inscrire dans ce plan quelques réalisations partielles de cette nature.

Nous sommes toutefois dans l'obligation de constater que l'Alsace n'a obtenu qu'une très modeste part des crédits affectés aux voies répondant au gabarit de 1.350 tonnes.

Par ailleurs, la masse de crédits réservés à la poursuite des travaux d'amélioration à 2,20 mètres sur les voies qui resteront au gabarit de 38,50 mètres est vraiment réduite et aucun crédit n'est prévu pour achever les travaux en ce qui concerne le canal des Houillères, travaux dont le montant total se chiffre à près de 38 millions de nouveaux francs, ce qui est minime si on le compare aux investissements prévus par les sociétés pétrolières d'une part, et les charbonnages lorrains d'autre part.

Et pourtant, cette voie d'eau intéressée par un trafic de près de 2 millions de tonnes serait susceptible non seulement de donner une chance aux raffineries alsaciennes d'assurer la desserte en produits pétroliers de la région lorraine, mais surtout d'améliorer les conditions de desserte des houillères de Lorraine et des industries installées le long de ce canal.

A un moment où l'on craint une concurrence très vive entre le charbon et les produits dérivés du pétrole, où certaines menaces de récession pèsent sur les houillères du bassin de Lorraine, il ne serait pas sans intérêt d'améliorer à peu de frais un outil qui peut encore rendre de bons services.

Si je me permets d'insister sur l'urgence de ces travaux, ce n'est pas seulement dans l'intérêt immédiat de l'économie de ces régions, mais parce que nous sommes persuadés qu'un effort dans ce domaine permettrait de rassurer les milieux industriels et économiques sarrois qui demandent une liaison à grand gabarit entre la Sarre et le Rhin.

Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que deux thèses s'affrontent dans ce domaine. Vous savez que l'industrie sarroise a demandé au Gouvernement fédéral la création d'une liaison directe avec le Rhin.

Si une telle liaison en territoire allemand, et le plus probablement entre Sarrebruck et Ludwigshafen, devait se réaliser, elle détournerait la majeure partie des trafics importants — 3 à 4 millions de tonnes de charbon et de coke ; 1 à 2 millions

de tonnes de produits sidérurgiques ; 1 million de tonnes de produits industriels ; 1 million de tonnes de sable, gravier et ciment — sans parler des hydrocarbures et des produits de la carbochimie particulièrement poussés dans les houillères du bassin de Lorraine. Je crois que cette énumération montre l'importance de la question et le bien-fondé de la ténacité des Sarrois qui se rendent compte du potentiel économique dont ils seraient les bénéficiaires.

Or, cette thèse s'oppose à celle qui a été étudiée par d'éminents spécialistes du ministère des travaux publics et des transports, spécialistes qui méritent notre reconnaissance et qui, tout en acceptant le principe de la nécessité de cette liaison, ne contestent nullement les chiffres avancés, lesquels démontrent la rentabilité immédiate d'un canal à gabarit européen, mais qui pensent que cette liaison devrait se faire en France par la Sarre vers Strasbourg, jonction latérale entre Strasbourg et Metz, avec antenne vers la Sarre.

Nous sommes assez réalistes pour ne pas demander la construction d'une voie d'eau à grand gabarit, car nous savons que, pour le moment, même si cette voie d'eau pouvait être financée à l'échelon européen, nos moyens financiers sont quand même limités. Mais nous nous permettons d'insister sur l'urgence des travaux d'amélioration des canaux existants, notamment celui des houillères.

Monsieur le ministre, si je me suis permis d'intervenir dans ce débat, ce n'est point pour une défense égoïste des intérêts de la région que j'ai l'honneur de représenter, mais pour rappeler à nouveau l'importance et l'urgence de cette liaison Sarre-Rhin qui se règlera, si nous n'y veillons pas, au détriment de nos provinces de l'Est, du port de Strasbourg et de notre économie nationale dans son ensemble. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le président, mes chers collègues, l'étude du IV^e plan nous donne l'occasion d'analyser les résultats de la politique du Gouvernement dans le domaine du tourisme. Le commissariat général au tourisme a été réorganisé il y a quatre ans et nous pouvons aujourd'hui nous demander quels sont les résultats de la politique qu'il a suivie, je dis « qu'il a suivie » parce que s'il y eut indiscutablement — et je tiens à lui en rendre hommage — une politique du commissariat général au tourisme, il semble bien que le tourisme n'intéresse pas trop l'actuel Gouvernement, qui le considère comme une activité mineure.

Le ministre des travaux publics tient jalousement à conserver, on ne sait trop pourquoi, le tourisme dans ses attributions ministérielles, mais il est tellement occupé par ailleurs qu'il ne s'y intéresse que deux fois par an, le jour de l'assemblée générale des hôteliers et, quelquefois, le jour de l'assemblée générale des maires des stations classées.

Le commissariat a indiscutablement fait du travail alors qu'il n'était pas très bien placé, car un commissaire général n'est pas un ministre, et il lui a fallu mener une âpre bataille au sein des comités interministériels pour obtenir quelques satisfactions.

En matière d'investissements, des résultats positifs ont été obtenus dans deux domaines importants, dont l'un est essentiel. D'abord une aide efficace et certaine est accordée à l'hôtellerie grâce à l'octroi de crédits au taux de 3 p. 100 avec une durée d'amortissement de vingt ans pour les hôtels de tourisme international. Cela constitue un progrès certain, de même que constituera un autre progrès l'application des articles 72 à 85 de la dernière loi de finances, à la condition que les services intéressés n'oublient pas de publier les textes nécessaires. En effet, les changements de régime et de constitution n'ont apporté aucune amélioration dans ce domaine. Le monde va de plus en plus vite, mais les services ministériels ont besoin de délais de plus en plus longs, ce qui est décevant pour tout le monde.

La conséquence de cet effort est que les capitaux privés qui s'étaient détournés de tout investissement hôtelier depuis des dizaines d'années commencent, je ne dirai pas à s'y intéresser, mais à étudier la possibilité de s'y intéresser, ce qui est notable.

Il faut noter aussi l'immense retard pris avant la guerre et depuis 1946. Le premier plan — vous n'en n'êtes pas responsable, monsieur le commissaire au plan — n'avait prévu aucun crédit d'équipement ou d'investissement en matière de tourisme. Certes, on avait comptabilisé, supputé, évalué les devises et les revenus que le tourisme pouvait apporter à la France, mais

on ne s'était pas préoccupé de faire la contrepartie, c'est-à-dire d'investir ! Il a fallu rattraper ce retard. Des efforts lents mais indiscutables sont accomplis — ce qui est à marquer d'une pierre blanche — et, bien qu'ils ne nous permettent pas de combler un retard catastrophique de l'hôtellerie française par rapport à quelques jeunes hôtelleries étrangères, il permettent d'éviter que ce retard ne s'accroisse.

En ce qui concerne les stations de montagne, il a été fait un emploi judicieux de crédits collectifs relativement importants. Je noterai au passage que ces investissements sont presque tous dirigés vers les Alpes et que les Pyrénées ont été quelque peu oubliées. Bien qu'aucune notation particulière les concernant ne soit faite dans le plan qui nous est soumis, j'espère que les stations pyrénéennes pourront prendre le train en marche. Sinon, ce serait un désastre pour une région à vocation montagnarde où il existe la possibilité de créer ou d'améliorer des stations, je ne dirai pas de standing international, mais de bon standing national.

En ce qui concerne la propagande, il faut encore noter à l'actif du commissariat général au tourisme la mise en place de nouveaux bureaux à l'étranger et l'amélioration du fonctionnement des bureaux existants, ce qui a eu pour conséquence une plus grande efficacité dans la formation de représentants qualifiés et des rapports plus compréhensifs entre les services officiels du tourisme et les organismes locaux et régionaux. Le commissariat général au tourisme a su apporter un soutien modeste — en rapport avec la modestie de ses crédits — mais important tout de même aux initiatives locales.

Voilà l'actif.

Il me faut maintenant porter un certain nombre de critiques. Nous savons — M. le rapporteur l'a noté en une ligne, mais c'est une constatation si évidente que personne ne peut la discuter — que le thermalisme français est en perte. Il y a à cela d'innombrables raisons, notamment des raisons que j'appellerai techniques ou médicales, mais également des raisons d'ordre administratif. Le thermalisme semble souffrir d'une mauvaise coordination entre le ministère de la santé et le ministère des travaux publics. Si le ministère de la santé exerce une tutelle médicale — parfois, d'ailleurs, un peu « tâtillonne » — sur les établissements thermaux et les cures thermales, il se désintéresse totalement des investissements et de l'équipement, laissant ce soin au ministère des travaux publics qui n'a aucun crédit pour le faire.

En ce qui concerne l'hôtellerie, j'ai noté ce qui a été fait et ce qui est fait, mais il faut tout de même considérer que, jusqu'ici, on n'est parvenu qu'à sauver quelques-uns des hôtels qui étaient menacés de disparition, à améliorer un équipement désuet dans d'autres hôtels, mais qu'on ne construit guère d'hôtels nouveaux et qu'on ne lance aucune opération d'envvergure, alors qu'à l'étranger les hôtels ne cessent de pousser et qu'il suffit de revenir au bout de deux ou trois ans chez l'un de nos concurrents étrangers pour constater que de nombreux hôtels neufs, modernes et « fonctionnels » — comme l'on dit aujourd'hui — ont été construits. On conçoit donc qu'une propagande intense puisse s'exercer à l'étranger puisque l'objet en faveur duquel elle est menée est bon, alors qu'il est vétuste chez nous. Les quelques initiatives individuelles que l'on voit poindre sont loin de compenser l'affaiblissement de notre capacité hôtelière, résultant de la transformation d'hôtels en appartements.

Pour ce qui est des crédits collectifs, ils demeurent absolument squelettiques : 138 millions de nouveaux francs ! Or, le conseil général des Basses-Pyrénées vient de charger la S. C. E. T. et la S. C. E. T. O. de procéder à une étude approfondie des besoins en équipement du département pour faire face à la concurrence intérieure et surtout à la concurrence étrangère et il résulte de cette étude très sérieuse, dont on peut cependant discuter les conclusions, que 70 millions de nouveaux francs seraient nécessaires pour l'équipement du tourisme dans le seul département des Basses-Pyrénées.

La France entière disposerait donc de 14 milliards de francs alors que le département des Basses-Pyrénées, à lui seul, aurait besoin de 7 milliards de francs. Cela souligne la carence totale de notre politique touristique en matière de crédits d'équipement !

Pour les ports de plaisance, le thermalisme, la thalassothérapie, le plan ne prévoit que des poussières de crédits. On objecte à cela, je le sais, le manque de dossiers. Mais, si on n'en présente pas, c'est d'abord parce que les charges financières sont beaucoup trop lourdes. Dans tous les cas il s'agit de prêts. Pour le tou-

risme et le thermalisme, il n'existe pas, en effet, de subvention, sinon dans certains cas particuliers quelques bonifications d'intérêt, ce qui est totalement insuffisant, notamment dans le cas des ports de plaisance qui sont absolument indispensables au développement du tourisme sur nos côtes, surtout sur celles qui ne sont pas tellement hospitalières comme les côtes de la Manche ou de l'Océan Atlantique.

Pour les ports de plaisance, on ne trouve pas de maître de l'œuvre parce que les annuités ne peuvent être couvertes par une quelconque rentabilité. Par conséquent, parler des ports de plaisance dans le plan alors que personne ne sera capable de financer leur équipement est une véritable dérision.

Si on ne présente pas de dossier c'est aussi parce qu'il existe trop d'obstacles administratifs. Je pose immédiatement une question : pourquoi le tourisme est-il considéré comme tellement mineur et pourquoi ces investissements sont-ils placés sous la tutelle de groupes de travail dirigés en fait par le ministère des finances, tels que le groupe 1 bis et le groupe 1 ter, dont la doctrine n'est pas toujours cohérente, s'ils en ont une ? Si leur compétence financière ne peut pas être discutée, il semble qu'un très grand nombre de problèmes de tourisme leur échappent !

On se demande pourquoi le tourisme est ainsi frappé d'une sorte d'incapacité, pourquoi, malgré les études approfondies de tous les dossiers d'investissements auxquelles se livrent les services, malgré les travaux effectués par les groupes de travail spécialisés de la Caisse centrale d'équipement hôtelier, industriel et commercial, il est absolument nécessaire de passer par ce filtrage des groupes 1 bis et 1 ter qui ne semblent avoir pris conscience que tout récemment des nécessités impérieuses du tourisme et dont j'ai été bien souvent témoin de leur méconnaissance complète de ses problèmes.

Qu'on nous débarrasse, je vous en prie, de cette tutelle !

Je dirai aussi que notre législation est arriérée. Elle a besoin d'être mise à jour. Il nous faudrait une véritable loi de programme, une loi-cadre du tourisme.

J'ajouterai que nos sites ne sont pas mis en valeur par la construction de routes touristiques. Si, avant la guerre, surtout avant la guerre de 1914, on a construit un certain nombre de routes touristiques, de routes de montagne, je vous demande quelles sont celles que nous avons construites depuis quelques années.

C'est pourquoi je me permets de demander au Gouvernement d'examiner ce problème et de nous présenter un véritable plan et non plus des fragments juxtaposés ; il est en effet nécessaire d'élaborer une véritable doctrine du tourisme.

Dans le passé, la France disposait d'un énorme potentiel hôtelier et touristique, sans doute le premier du monde ; depuis 40 ans, ce potentiel, ce capital subit une dégradation continue et seules des initiatives locales, notamment municipales — et je suis un peu gêné pour le dire puisque je dois parler de mes collègues maires de stations et de moi-même — ont empêché le tourisme de sombrer.

Je me suis permis de dire un jour que les maires de stations, pendant une quinzaine d'années, ont tenu le tourisme français à bout de bras devant la totale incompréhension des pouvoirs publics.

J'ai noté à cet égard une amélioration considérable, mais il s'agit de rattraper le retard, de faire le relais et d'aider tous ceux qui sont sur le tas, tous ceux qui connaissent les problèmes à mener une véritable politique d'équipement touristique.

Le potentiel dont je viens de parler existe encore — malgré une diminution certaine, surtout au point de vue thermal — dans des régions de tourisme ou de thermalisme traditionnel, cela pour des raisons de thérapeutique, de climat, de sites et non par le fait du hasard. Pendant quelques années, on s'est au contraire acharné à créer une sorte de tourisme dispersé, en poussière, on s'est acharné à créer de nouvelles régions touristiques là où il n'y avait aucun élément de base et aucun élément de fond pour le faire !

Dans le passé, un certain nombre de stations françaises avaient un caractère bivalent ; aujourd'hui, par suite des événements, ces stations sont si l'on peut dire monovalentes, c'est-à-dire qu'étant stations saisonnières leur capital ne produit que pendant une période de l'année beaucoup trop courte. Or, il est absolument impossible de donner à un capital aussi important

une rentabilité suffisante en le faisant « travailler » deux mois, trois mois ou quatre mois par an. La politique touristique doit donc tendre — et cela est une question de doctrine — à instituer cette bivalence des stations, par exemple en relançant le thermalisme et le climatisme, l'été dans la montagne, si possible dans les régions où les sports d'hiver assurent déjà une exploitation de plusieurs mois, d'autre part, en créant de nouveau des saisons d'hiver là où les avantages du climat peuvent se conjuguer avec des installations thalassothérapeutiques ou avec le thermalisme.

Pour atteindre ces objectifs, on peut disposer de divers moyens pratiques et là je me contenterai, car je ne voudrais pas abuser de mon temps de parole, de quelques têtes de chapitres : augmentation substantielle des crédits collectifs du tourisme dans les secteurs auxquels on n'attribue aujourd'hui qu'une poussière ; simplification des procédures, et je rappelle la suppression des groupes 1 bis et 1 ter ; promulgation des textes déjà élaborés depuis plusieurs mois par le conseil supérieur du tourisme concernant les stations classées et dépôt d'un projet de loi donnant un statut aux stations classées et en particulier un régime financier qui leur soit propre — car, je le répète, le drame des stations classées c'est qu'il leur faut des moyens permanents fort coûteux pour faire face à des besoins saisonniers, ce qui met les stations bien souvent dans l'impossibilité de réaliser les équipements indispensables ; enfin extension de la notion d'utilité publique au tourisme et au thermalisme.

Sur ce dernier point, très important à mon sens, je vais m'arrêter un instant, en vous priant, monsieur le ministre, de faire en quelque sorte office de facteur auprès de votre collègue M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

L'expropriation pour cause d'utilité publique est admise lorsqu'il s'agit de la construction d'une route ou de bien d'autres choses, mais elle n'est pas admise lorsqu'il s'agit de la modernisation, du sauvetage ou de la création d'entités touristiques ou thermales vers lesquelles cette route conduit. Cette extension pourrait être obtenue par de légères additions à l'article 47 du code d'administration rurale ainsi qu'à l'ordonnance du 23 octobre 1958 et au décret du 19 mai 1958.

Enfin il faudrait, au budget des travaux publics, l'inscription d'un chapitre spécial concernant les routes touristiques. Pendant longtemps, alors qu'il était ministre et encore depuis lors, M. Edouard Bonnefous a défendu et appliqué sur ce point une politique sélective en matière d'autoroutes, une politique sélective pour l'ensemble du réseau routier, mais il sera absolument impossible de construire des routes touristiques si les crédits qui peuvent leur être attribués sont noyés dans l'ensemble des crédits routiers et sont attribués *in globo* aux ingénieurs en chef des départements.

Si nous voulons sur ce point avoir des routes comparables à celles que nous trouvons à l'étranger, parfois dans des pays beaucoup plus pauvres, où les sites sont mis en valeur dans des lieux souvent bien escarpés, où les routes sont difficiles à construire ; il faut prendre un moyen qui est une procédure administrative. Si l'on ne prend pas ce moyen, nous n'aboutirons pas.

Enfin, en matière de propagande, les crédits sont insuffisants, notamment pour l'accueil. Il n'y a absolument pas un centime pour une politique d'accueil, alors qu'elle donne toujours des résultats féconds. Il est bon que le commissariat général au tourisme, soit par lui-même, soit avec le concours des organismes locaux, reçoive des écrivains, des journalistes, des personnalités qui peuvent s'intéresser à notre tourisme. Pour cela, il faut évidemment quelques moyens ; il n'y en a aucun. Les résultats, ai-je dit, sont toujours excellents. Bien souvent, en effet, on provoque ainsi, de la part des réseaux de télévision ou de radiophonie étrangères, des émissions qui ont une valeur beaucoup plus grandes que les maigres dépenses d'accueil dont il serait nécessaire de disposer en France.

Je note aussi que les congrès internationaux se détournent de notre pays, qui n'a aucune politique en la matière et qui perd ainsi un double bénéfice, d'abord parce que les congressistes laissent toujours pas mal d'argent là où ils passent et ensuite parce que c'est le meilleur moyen de faire connaître un pays dont les avantages naturels sont certains. Et bien ! voulez-vous me dire dans quelle ville en France — pas à Paris en tout cas ! — on trouve un équipement rationnel permettant de recevoir des congrès internationaux ? Vous ne le pourrez, car il n'y en a pas. Certes, les initiatives locales sont indispensables. Elles existent déjà, elles sont prêtes à se manifester, mais une aide des pouvoirs publics sur ce point est indispensable.

De cette organisation rationnelle des congrès internationaux dont je proclame l'utilité, vous direz : « Ce n'est pas touristique ». J'affirme le contraire. Le tourisme consiste à accueillir des gens qui se déplacent hors de chez eux. Il y a donc une liaison étroite entre le tourisme et l'organisation rationnelle des congrès.

Pour terminer je voudrais, à titre d'exemple, souligner — et je retrouve là M. Lecanuet qui disait tout à l'heure qu'on ne parle bien que de ce qu'on connaît — que dans le département des Basses-Pyrénées presque toutes les routes de montagne sont à construire. En outre, il y a une route à grande circulation qui constitue un grand itinéraire international ; elle est prévue, les études sont faites, le montant des crédits est fixé. Cette route, dite « route des crêtes », qui, entre Bayonne et Hendaye, doit permettre de dégager la seule voie de communication actuellement existante — la route nationale numéro 10 assurant la desserte de la Côte basque proprement dite — cette grande route ne sera, paraît-il, réalisée qu'en 1975. Eh bien ! s'il faut attendre 1975, je puis vous affirmer que l'une des plus belles régions touristiques de France sera morte parce que, pendant le mois d'août, les automobilistes seront bientôt dans l'incapacité de circuler à une vitesse supérieure à celle du pas de l'homme.

Cela est très grave. Il s'agit tout de même de la porte de la France vers l'Espagne, vers le Portugal et vers le Maghreb, sur un grand itinéraire international qui se trouve bloqué par un véritable goulot d'étranglement. Il s'agit d'un investissement de cinq milliards d'anciens francs qu'il faut absolument dégager si l'on veut éviter que tout ceux qui viennent en France par l'une des portes du Sud y renoncent, ce qu'ils font de plus en plus en période d'intense circulation estivale.

Autre point important pour la Côte basque : l'aménagement du port de Socca en port de plaisance est pratiquement impossible, parce qu'il n'y a pas de maître de l'œuvre. Les communes de Ciboure et de Saint-Jean-de-Luz ne peuvent emprunter une somme de l'ordre de 300 millions d'anciens francs et supporter les annuités d'amortissement alors que manquera la contrepartie. Il s'agit cependant d'un aménagement d'intérêt national. Il existe en Espagne, pas très loin de nos côtes, des ports très bien aménagés pour la plaisance. Il est tout naturel que notre région offre au moins un port de plaisance à la navigation à voiles.

Enfin je parlerai des projets de thalassothérapie. Ils se heurtent à l'impossibilité juridique de procéder aux expropriations indispensables et, de ce fait, on assiste à une spéculation sur les terrains, sur certains immeubles en raison de leur emplacement. Il faudra pour cette raison renoncer à des projets fort intéressants, à moins que la législation ne soit modifiée d'une façon aussi simple que celle que je me suis permis de vous indiquer tout à l'heure.

Ma conclusion, mes chers collègues, c'est que le tourisme, qui a été qualifié par votre rapporteur de première industrie exportatrice — et cela est vrai — ne bénéficie pas d'une politique sérieuse et cohérente, qu'en France il piétine alors qu'à l'étranger il avance à pas de géant, qu'il n'est ni à l'heure de l'expansion de notre pays, ni à l'heure du Marché commun, au moment où de nouvelles clientèles peuvent s'offrir à lui. Je souhaite que ces quelques observations soient entendues et que, le plan ne constituant pas tout de même un cadre absolument immuable, nous puissions obtenir des améliorations importantes au cours des prochaines discussions budgétaires, celles de cette année et des années suivantes. Sinon, le tourisme français ne fera pas de progrès ; il reculera et il sombrera. (*Applaudissements.*)

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

M. André Maroselli. Mes chers collègues, j'aurais mauvaise grâce à retenir longuement l'attention des représentants du Gouvernement et celle de nos collègues concernant un sujet dont il a été beaucoup parlé : l'axe fluvial Rhône-Rhin. Si je me permets de le faire, ce n'est pas parce que cet ouvrage intéresse au premier chef mon département, mais parce qu'il a un aspect hautement national, parce qu'il intéresse l'ensemble de l'économie du pays et qu'il n'a pas été, à mon sentiment, suffisamment évoqué. En tout cas, il n'a pas fait l'objet d'une décision et je me dois de le soumettre à l'appréciation du Gouvernement et aux suffrages de nos collègues du Sénat.

Auparavant, je voudrais cependant approuver M. le Premier ministre de son arbitrage. Placé devant des opinions diamétralement opposées, émanant les unes et les autres d'experts

éminents mais dont certains, peut-être parce que leur spécialisation ne leur procurait pas assez de recul, n'avaient pas su élever leurs conceptions au niveau de l'intérêt national. M. Pompidou a arbitré, il a tranché le débat et il l'a tranché dans le bon sens : celui des intérêts permanents de la Nation.

Peut-être les travaux solides du groupe d'études sénatorial, constitué à ce sujet dans une préoccupation exclusivement technique et animé par notre distingué rapporteur général, n'ont pas été étrangers à cette heureuse conversion.

A l'heure où s'ouvre le Marché commun, pour que notre économie puisse soutenir la concurrence il importe en effet que l'Etat mette à la disposition de nos producteurs une infrastructure équivalant à celle de nos partenaires. Or, concernant les moyens de transport, si nous disposons d'un réseau ferré excellent que le monde nous envie, on ne saurait que reconnaître la grande misère de nos autoroutes et de nos canaux. A côté des chemins de fer de milliardaires, les Français n'ont qu'un réseau fluvial de clochards.

La dernière fois que les pouvoirs publics se sont préoccupés de ce problème, ce fut sous l'impulsion de M. Freycinet, à l'époque de la pioche et de la brouette, autant dire de la lampe à huile. L'Etat, s'il se veut, comme il le dit, rénové, se doit de faire son entrée dans la civilisation du bulldozer. Ainsi le principe étant acquis je ne veux plaider que sur l'urgence.

La voie d'eau est l'auxiliaire indispensable des industries lourdes ; celles-ci ne s'appellent pas « lourdes » par hasard. C'est tout d'abord parce que les produits qu'elles déversent dans le circuit économique sont lourds ; mais c'est plus encore parce que pour produire une tonne à la sortie des usines celles-ci en avalent cinq tonnes à l'entrée. C'est dire que la grosse industrie moderne manipule et manipulera de plus en plus des tonnages fabuleux. C'est pourquoi les usines lourdes ne sauraient se localiser que près de la voie d'eau dont les tarifs sont à peu près du quart de ceux de la voie ferrée.

Ces produits finis lourds, il faut bien les transformer et c'est alors qu'intervient l'industrie de transformation — je devrais dire « les » industries de transformation, tant l'éventail en est vaste — dont le principal critère économique est d'offrir des emplois nombreux.

Cependant si, théoriquement, les industries légères peuvent s'implanter n'importe où, n'étant pas grevées de frais de transport, il n'en subsiste pas moins que l'existence d'une industrie lourde dans une région y favorise la création d'industries de transformation et ceci pour trois raisons : d'abord, parce qu'entre le lourd et le léger se trouve le semi-lourd — c'est le cas de la fonderie et de la chaudronnerie — c'est-à-dire des activités pour lesquelles les frais de transport, dans une compétition serrée, doivent être réduits au minimum ; ensuite parce que l'existence d'usines lourdes suppose des opérations d'entretien, de fonctionnement, d'adaptation, qui constituent pour le secteur plus léger une clientèle ; enfin, parce que l'implantation d'hommes nouveaux, cadres, techniciens, ouvriers spécialisés, que requiert l'industrie lourde, fussent-ils en faible nombre, provoque dans la région, sur le plan intellectuel, un effet de catalyse. Détournant leurs regards du passé, les jeunes générations s'orientent résolument vers l'avenir. C'est un fait d'expérience que le paysan des régions industrielles a évolué plus vite — et pour son profit — que celui des départements exclusivement agricoles.

Ainsi, la voie d'eau moderne, c'est le fait nouveau qui doit provoquer dans les départements traversés une profonde transformation et matérielle et intellectuelle.

Or, tout cela est urgent, que dis-je, très urgent. Dans nos départements, voués principalement à l'agriculture, la forte natalité de l'après-guerre fait que dans quelques années, une foule de jeunes, l'espoir de la nation, va arriver à l'âge d'homme. A tous ces jeunes, nous avons le devoir de donner des emplois. Ce n'est pas certes dans une agriculture aux effectifs pléthoriques qu'ils trouveront les moyens de fonder un foyer, les moyens de vivre, j'allais dire les raisons de vivre.

Au surplus, ce sont les mêmes qui se pressaient en vain aux portes d'écoles trop peu nombreuses parce que les gouvernements de l'époque n'avaient rien prévu.

Ces bambins n'ont pas cassé les écoles parce qu'ils étaient trop petits ; mais prenons garde que, devenus adultes, exaspérés par cette imprévision renouvelée dont ils seront une deuxième fois les victimes, il ne leur vienne, dans une légitime colère, la volonté de casser quelque chose. De casser quoi ? Qui sait ? Peut-être les institutions ?

Ainsi, il est urgent, très urgent, de faire tout le nécessaire pour créer des emplois pour la jeunesse rurale ; c'est en quelque sorte une course contre la montre.

Or, monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire que dans cette course, vous perdez deux ans. En effet, le Gouvernement a prévu que les études du tracé et des ouvrages seraient exécutées en un délai de quatre ans. C'est beaucoup trop ; techniquement, deux ans suffisent. Quant aux crédits, n'en parlons pas ! Il faut en tout six milliards d'anciens francs pour faire les études ; qu'on consomme ce crédit en deux ans ou bien en quatre ans, nul ne saurait sérieusement soutenir que cela pose un problème d'équilibre budgétaire.

Tel est, d'ailleurs, le point de vue de notre commission des affaires économiques qui a déposé l'amendement n° 13 rectifié, tendant à ce que, les études étant effectuées en deux ans, le Gouvernement et le Parlement, alors complètement informés, soient en mesure de décider si le début des travaux doit trouver place dans ce « plan intérimaire » qui tendrait, sans qu'il y ait là quoi que ce soit de péjoratif à l'égard des auteurs du quatrième plan, auxquels il convient de rendre hommage, à rajuster les deux dernières années du quatrième plan aux nécessités d'un monde moderne dont la caractéristique essentielle est la rapidité d'évolution, ce qui commande la vigilance des gouvernements et des assemblées.

Nous ne sommes ici que pour donner satisfaction à nos populations. Tout ce qui sera fait aujourd'hui pour réduire les délais prévus ira dans ce sens. (Applaudissements.)

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

M. Paul Piales. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je voudrais une fois de plus — veuillez m'en excuser, mais c'est à force de frapper sur un clou qu'on l'enfoncé — formuler quelques observations sur le nouveau projet de tarification ferroviaire des marchandises qui doit entrer en application au mois d'octobre et qui a suscité dans le Centre, le Sud-Ouest, le Massif Central, le Midi et la Bretagne les plus vives protestations.

Parmi les raisons de cette nouvelle tarification, le Gouvernement, considérant que la Société nationale des chemins de fer français n'est pas un service public puisqu'elle n'a pas de monopole, comme les postes et télécommunications ou Electricité de France, invoque surtout la nécessité « d'adapter les tarifs aux prix de revient et d'éviter les distorsions dont les prix de transport arbitraires affectent les échanges », c'est M. Buron qui parle.

Mais alors on se demande pourquoi ne pas généraliser cette notion de prix de revient, pourquoi ne pas l'appliquer aux transports des voyageurs et en particulier aux transports des voyageurs de banlieue de la région parisienne dont on connaît le déficit permanent ; pourquoi ne pas l'appliquer aux transports urbains, à la R. A. T. P. par exemple ? Nous connaissons trop les raisons qui s'opposent à cette déperéquation. Il n'y en a pas moins là une contradiction évidente.

En effet, en vertu de ce même principe du prix de revient, les industries de la région parisienne bénéficieront de la déperéquation au détriment de leurs concurrents provinciaux. C'est un encouragement supplémentaire donné aux industriels pour s'installer dans cette région. Nous voilà bien loin de la stabilisation souhaitée jeudi à cette tribune par notre éminent collègue M. Edouard Bonnefous !

Une fois de plus, les provinces éloignées ou dont le relief est trop accusé sont pénalisées par rapport aux riches plaines situées sur les grands axes de circulation et à la région parisienne.

Cette tarification de déperéquation est en contradiction complète avec la politique poursuivie par le Gouvernement en matière d'expansion régionale. Tout cela a été dit et redit et je m'excuse d'y insister à nouveau.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Paul Piales. Je vous en prie.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Mon cher collègue, en vous écoutant il m'est venu à l'esprit une observation qui n'est pas

sans intérêt, du moins j'ai la faiblesse de le penser. Vous avez évoqué cette situation qui fait que la déperéquatation de la S. N. C. F. va exactement à l'encontre des intérêts évidents des régions que vous avez citées et que je connais bien.

Mais nous constatons que, dans le même temps où l'on entreprend la déperéquatation des tarifs ferroviaires, on accentue la péréquation des tarifs de l'électricité. Or, il se trouve que les régions défavorisées au point de vue des communications ferroviaires ou routières sont en général assez riches en électricité, tout au moins en électricité hydraulique. Si le Gouvernement était logique avec lui-même, les régions productrices d'électricité hydraulique récupéreraient en quelque sorte le désavantage qu'on leur fait subir. Or, je répète ce que je disais tout à l'heure, il ne s'agit pas en vérité d'être logique, car, si on l'était, la déperéquatation devrait jouer aussi pour la production électrique. Il s'agit en réalité de répondre, pour satisfaire la politique des chemins de fer français, à d'autres impératifs qui n'ont rien de commun avec ceux que vous exposez et que je crois, pour ma part, fort bons.

M. Paul Piales. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, et suis tout à fait de votre avis, la déperéquatation devrait être appliquée aux tarifs d'électricité. Il n'empêche que la situation de la S. N. C. F. et de l'E. D. F. ne peuvent être comparées puisque l'E. D. F. a un monopole et que la S. N. C. F. n'en a pas. C'est la raison invoquée par le Gouvernement pour appliquer la péréquation aux tarifs de l'E. D. F. et la déperéquatation à ceux de la S. N. C. F.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Me permettez-vous de vous interrompre à nouveau, mon cher collègue ?

M. Paul Piales. Je vous en prie.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je crois que ce problème est au fond très important. Vous dites — et apparemment vous avez raison — que la S. N. C. F. n'a pas le monopole des transports, mais vous ajoutez tout de suite après que l'Electricité de France a le monopole de l'énergie. Elle ne l'a pas davantage, à mon sens.

M. Paul Piales. Le monopole de l'énergie électrique !

M. Auguste Pinton, rapporteur. L'électricité n'est pas la seule source d'énergie et l'on peut parfaitement imaginer une protestation de l'Electricité de France considérant que la concurrence de l'énergie provenant du pétrole ou du charbon est un élément qui doit entrer en ligne de compte. Je ne suis même pas sûr qu'un tel argument n'ait pas été invoqué lorsqu'on a procédé à la péréquation.

Par conséquent, dire qu'il n'y a pas analogie entre ces deux problèmes n'est pas tout à fait exact : l'Electricité de France n'a pas le monopole de la production de l'énergie que la S. N. C. F. n'a le monopole des transports. Chacune de ces sociétés a un monopole soit d'une forme de transport, soit d'une forme d'énergie. Cette comparaison est peut-être un peu facile. Elle m'est venue en vous écoutant, mais elle n'est pas absurde.

M. Paul Piales. C'est tout à fait exact, monsieur le rapporteur. Néanmoins, l'Electricité de France a le monopole de la production d'énergie électrique et il est normal que pour l'énergie électrique elle puisse faire la péréquation.

Quoi qu'il en soit, l'émotion soulevée par l'annonce de la déperéquatation a suscité les protestations des chambres de commerce des régions économiques, des conseils municipaux et des conseils généraux de toutes les régions particulièrement frappées.

L'assemblée générale des présidents des chambres de commerce de France — dans une séance particulièrement émouvante d'ailleurs, où notre collègue M. le président Schiaffino adressait les adieux inoubliables des chambres de commerce d'Algérie aux chambres de commerce de la métropole — a voté à une très forte majorité une motion demandant que ces nouveaux tarifs ne soient pas mis en application.

Mais tous ces appels sont restés lettre morte, toutes ces voix ne paraissent pas avoir été entendues.

Je sais bien qu'il est prévu un certain nombre de correctifs, qui sont de 15 p. 100 pour la région économique Auvergne, à laquelle j'appartiens, mais qui s'appliquent presque exclusivement à des produits agricoles. Par contre, la production industrielle importante des quatre départements formant cette région, Puy-de-Dôme, Allier, Haute-Loire, Cantal, ne bénéficiera que de certains correctifs particuliers n'ayant pas toujours un caractère régional.

Je demande donc au Gouvernement de prendre des mesures permettant de pallier l'atteinte très dure que portera à l'économie de nos régions la déperéquatation.

On nous a dit que des précautions seraient prises pour que cette réforme n'entrave pas la décentralisation. C'est mon ami et collègue M. le président Raymond Bonnefous qui citait jeudi à cette tribune le mot cruel d'un représentant de la S. N. C. F. parlant de sa sollicitude pour les industriels qui auraient l'idée saugrenue de s'installer à Rodez, Aurillac, Sainte-Affrique ou même à Cahors. Je n'insiste pas. Si la décentralisation dans nos régions se trouve ainsi freinée, il y a plus grave encore puisque l'existence même d'industries anciennes, installées dans les départements de la région économique Auvergne, pour ne parler que de celle-là, se trouve menacée. Tous les efforts faits dans nos régions par les comités d'expansion économique paraissent devenus vains et inutiles. Il y aura désormais en France des régions situées sur les grands axes de communication qui sont vouées à l'expansion économique ; les autres sont abandonnées au tourisme, à l'expansion agricole, à la forêt.

Comment ramener l'espoir dans nos régions qui se dépeuplent, comment concilier cette politique d'expansion régionale admise et préconisée par le Gouvernement avec le principe de la déperéquatation ? Il y a un moyen, je pense, c'est que le Gouvernement établisse pour les régions gravement touchées de véritables correctifs régionaux s'appliquant, à l'arrivée comme au départ, à toutes les marchandises sans exception, qu'elles voyagent par wagons complets ou par colis de détail. Que la S. N. C. F. établisse pour des raisons commerciales des correctifs pour certaines catégories de marchandises, c'est son droit et même son devoir. Mais le Gouvernement, qui a la responsabilité de l'économie nationale et de l'économie particulière de nos régions défavorisées, doit prescrire des correctifs s'appliquant à ces régions, sans distinction de marchandises ni de mode de transport ferroviaire.

Il est encore temps d'envisager ces mesures et d'éviter un ralentissement de l'activité industrielle de nos régions, qui se doublerait d'une augmentation anormale du prix des biens de consommation. Les petits et moyens industriels, qui forment avec les artisans l'armature et la trame de notre production, seraient particulièrement touchés, car le transport ferroviaire qu'ils emploient est très généralement le transport détail qui jusqu'à présent est resté en dehors de tout correctif.

Enfin, je voudrais, en terminant, évoquer la situation de la métallurgie du Centre-Midi, particulièrement inquiète de l'application des nouveaux tarifs. Je rappelle l'importance de cette industrie intéressant de nombreux départements qui compte 47 usines occupant 56.000 ouvriers et dont la production en aciers spéciaux a atteint en 1961 74 p. 100 de la production nationale. Un certain nombre de correctifs pour l'ensemble de cette industrie ont déjà été pris. Si la réforme était complètement appliquée, les majorations de frais de transport seraient de 270 millions environ et les charges d'alignement, pour permettre la compétition avec les concurrents de la C. E. C. A., grandement favorisés par la réforme, seraient de 300 millions, soit au total 570 millions.

Les correctifs annoncés réduiraient cette somme de 20 p. 100, soit à environ 450 millions. Des accords tarifaires individuels sont à l'étude, qui permettraient de réduire encore cette charge, ainsi que l'a annoncé M. le ministre des travaux publics à l'Assemblée nationale, et ils sont indispensables.

Toutefois, aucune de ces mesures ne devrait, en tout état de cause, conserver un caractère de précarité, car l'industrie lourde qu'est la sidérurgie du Centre-Midi ne peut bâtir sur des bases aussi mouvantes les programmes d'investissement qui s'imposent à elle pour maintenir sa position dans le Marché commun et réaliser les objectifs qui lui ont été fixés à l'intérieur du IV^e plan.

Aussi, monsieur le ministre, je serais très heureux que vous nous disiez si, dans le comité d'étude actuellement au travail sur cette importante question, vous envisagez l'établissement de correctifs véritablement régionaux pour tous les transports ferroviaires et si la sidérurgie du Centre-Midi peut compter

bénéficier d'accords tarifaires n'ayant pas le caractère de précarité et permettant à cette industrie, pour le plus grand bien de nos économies régionales, de conserver et d'accroître encore, si possible, son activité. (*Applaudissements.*)

M. le président. Dans la discussion de cette partie du plan, il n'y a plus d'orateur inscrit, sauf M. Bajeux qui vient de faire connaître à la présidence qu'il ne pourrait être présent au Sénat que vers 22 heures.

M. Etienne Restat, vice-président de la commission des affaires économiques et du plan. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le vice-président de la commission des affaires économiques.

M. le vice-président de la commission. Dans ces conditions, la commission des affaires économiques vous fera deux propositions.

La première, c'est de suspendre la séance jusqu'à 22 heures, ce qui permettra à notre collègue M. Bajeux de terminer la discussion générale et à M. le ministre des travaux publics et des transports de répondre aux différents orateurs.

Voici la seconde proposition : demain matin nous n'aurons pratiquement plus d'ordre du jour, puisque nous l'aurons épuisé ce soir. Par conséquent, je propose que n'ait pas lieu la séance prévue pour demain matin et que nous reprenions l'ordre du jour normal à quinze heures. Vous n'ignorez pas, mes chers collègues, que des orateurs doivent intervenir sur les départements et territoires d'outre-mer. Plutôt que dans une séance matinale, ces interventions trouveraient utilement leur place dans la séance de l'après-midi.

A un certain moment, nous étions en retard dans l'ordre de nos travaux. Nous sommes maintenant en avance. Nous devons tirer les conclusions logiques de cette situation.

Je propose donc, d'abord, que la séance soit suspendue jusqu'à 22 heures, pour entendre alors notre collègue M. Bajeux et la réponse du ministre aux divers orateurs, ensuite que la séance prévue pour demain matin soit supprimée et que nous siégeons à 15 heures avec l'ordre du jour prévu par la conférence des présidents.

M. le président. Vous avez entendu les propositions de M. le vice-président de la commission, qui tendent à renvoyer le débat à 22 heures et à supprimer la séance prévue pour demain matin.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Il n'est que dix-huit heures trente. Ne pourrions-nous poursuivre le débat jusqu'à 20 heures et en renvoyer la suite à demain matin pour permettre à M. le ministre de préparer sa réponse ?

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

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

M. le vice-président de la commission. Mon cher collègue, j'accepterais volontiers votre proposition, mais je dois vous dire que le conseil des ministres siégera demain matin. Si donc vous voulez entendre la réponse de M. le ministre des travaux publics, il vous faut tenir séance ce soir.

M. le ministre des postes et télécommunications, qui a eu l'obligeance d'assister à nos débats, pourra transmettre à son collègue des travaux publics les questions qui lui ont été posées. Il convient de réserver le temps d'une prise de contact entre ces deux ministres pour que M. Dusseaulx prépare sa réponse, qu'il ne pourra produire que ce soir, puisqu'il sera retenu demain à la réunion du conseil des ministres. Telle est la raison pour laquelle je maintiens ma proposition de suspendre la séance maintenant, pour la reprendre à vingt-deux heures.

M. le président. A l'heure présente, vous avez à vous prononcer sur la proposition de M. le vice-président de la commission tendant à renvoyer dès maintenant la séance à 22 heures. Le Sénat décidera ce soir s'il siège ou s'il ne siège pas demain matin.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets cette proposition aux voix.

(*Cette proposition est adoptée.*)

M. le président. En conséquence, la séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures trente-cinq minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi portant approbation du plan de développement économique et social, section transports et tourisme.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Méric.

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais intervenir au cours de ce débat sur l'activité de la batellerie des canaux du Sud-Ouest limitée par suite des difficultés de remontée du Rhône au trajet Bordeaux—Sète—Marseille—la Nouvelle, les autres bateaux du reste de la France ne pouvant emprunter les canaux du Midi, notamment à cause du manque de longueur des écluses.

Je voudrais parler ce soir non seulement au nom de mes collègues sénateurs de la Haute-Garonne, mais aussi au nom de tous les sénateurs de Bordeaux à Sète.

M. Georges Portmann. Très bien ! Je vous remercie.

M. André Méric. Le trafic total de cette batellerie pour l'année 1961, monsieur le ministre, est de 500.000 tonnes environ et de 100 millions de tonnes kilométriques. Il était de 272.000 tonnes et de 50 millions de tonnes kilométriques en 1952, soit une augmentation de 70 p. 100 en neuf ans. Il représente le centième du trafic de la batellerie française et le 1/500 du trafic total batellerie et Société nationale des chemins de fer français.

On a pris conscience de la nécessité d'améliorer les canaux du Midi et latéral à la Garonne vers la moitié du XIX^e siècle : depuis on n'a rien fait d'ailleurs. L'essor industriel résultant de l'avènement du machinisme a très rapidement conduit à l'augmentation du tonnage des bateaux de mer et, de la sorte, il n'a plus existé de commune mesure entre ce matériel et les caractéristiques des ouvrages des voies de navigation intérieure.

Un gabarit national des embarcations fut adopté conformément à la loi du 5 août 1879 dite loi Freycinet relative à l'amélioration des voies navigables françaises.

La Compagnie des chemins de fer du Midi, concessionnaire du canal latéral à la Garonne, fermière du canal du Midi, maîtresse à la fois de ses chemins de fer et des canaux recherchant avant toute chose la prospérité de son réseau, n'a eu d'autre souci que celui de détourner à tout prix le trafic des canaux et de l'amener à la voie ferrée.

Cette gestion, intentionnellement partielle, parut choquante aux pouvoirs publics et une loi promulguée le 22 décembre 1903 prescrivait au nombre des améliorations à apporter au réseau fluvial français la mise au gabarit de 300 tonnes des canaux du Midi et latéral à la Garonne.

D'autres perspectives ont été à diverses reprises examinées sans toutefois apporter jusqu'à ce jour la solution concrète aux intentions les meilleures.

Ces attermoissements, ajoutés à l'insuffisance des crédits d'entretien courant, posent le problème de l'existence même de cette voie d'eau. En effet, au risque d'interdire tout trafic, il est nécessaire d'engager une dépense immédiate de remise en état de l'ordre de 10 milliards d'anciens francs.

L'acuité d'une telle nécessité n'a pas échappé aux promoteurs du IV^e plan.

On relève en effet dans le cadre des propositions pour le IV^e plan des voies navigables un montant de dépenses d'investissements de l'ordre de 10,6 millions de nouveaux francs, afin de procéder à la défense des berges, à la réfection des chemins de halage, à la restauration des ouvrages et des souterrains. Mais une fois encore ces propositions n'ont pas été retenues pour inscription au IV^e plan.

Cet entêtement d'une partialité exagérée à ne vouloir rien entreprendre en faveur des canaux du Midi, entraîne du point de vue navigation intérieure l'isolement de trois régions : Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc, du reste de la France.

D'une manière délibérée, cette navigation limitée au tronçon Bordeaux-Marseille est appelée à disparaître, si on ne la relie pas au reste du réseau français, si on ne la désenclave pas. Il est certains conseillers généraux qui votent des subventions spéciales pour désenclaver les villages de montagne et l'Etat ne pense pas à désenclaver trois régions fort importantes dans le reste de la France ! Il est de toute urgence indispensable de réaliser le raccordement de l'antenne Bordeaux-Rhône à l'axe Rhin-Méditerranée.

La nécessité de l'amélioration des voies d'eau du Midi ainsi posée et admise d'ailleurs par l'ensemble, elle engendre corrélativement un autre problème : celui du choix du tonnage des bateaux.

La réussite du Marché commun est telle que l'on peut affirmer aujourd'hui qu'un marché de 160 millions d'habitants se substitue progressivement à celui de 46 millions qu'offrait la France.

Ce marché de 160 millions d'habitants ira en progressant du fait que d'autres nations adhéreront à plus ou moins brève échéance à l'Europe des Six. Inéluctablement, les données économiques de notre région du Sud-Ouest, de notre pays, seront bouleversées. L'expansion qui en résultera sera d'autant plus croissante, d'autant plus fructueuse que toutes les forces vives, que toutes les activités de ce pays coordonneront leurs efforts dans un but commun.

Dans le cadre régional, national et européen ainsi tracé, le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne ont par vocation leur mission à remplir, et pour ce faire, ils doivent être reliés à l'axe Rhin-Rhône.

Eu égard à ces objectifs éminemment vastes, un choix paraît s'imposer : c'est la création d'un canal au gabarit international de 1.350 tonnes.

Ce point de vue est à l'échelle des réalisations possibles. Toutefois, l'évolution de la technique de laquelle procède la construction du matériel fluvial comme les réalités économiques offertes par la région desservie par les canaux du Midi et latéral à la Garonne, font penser pour un aménagement de ces voies navigables au gabarit de 350 tonnes, qui correspond à une utilisation à pleine capacité de la péniche de 38,50 mètres.

Les considérations qui conduisent à cette conclusion se déduisent : en premier lieu, des récentes possibilités offertes par le passage sur les voies navigables à grande section et de la souplesse que permet la constitution ou l'éclatement de convois de berges poussées ; en second lieu, de la nécessité d'exploiter dans les meilleures conditions d'autonomie les unités fréquentant la voie d'eau du Midi en raison du tracé et du nombre important des ouvrages ; en troisième lieu, du caractère essentiellement agricole et commercial des trois régions desservies par cette voie d'eau sur le territoire desquelles n'est encore installée aucune industrie lourde.

Il convient de signaler, en effet, que seulement deux industries régionales occupent plus de 2.000 salariés.

D'autre part, les péniches de 350 tonnes correspondent au type d'unités les mieux adaptées aux transports fluviaux du Sud-Ouest. Elles permettent, dans des conditions économiques, d'assurer des transports par unités autonomes, automotrices ou propulsées entre l'Atlantique et la Méditerranée. Elles offrent également l'avantage de pouvoir être groupées en convois dès le moment où elles parviennent sur les voies aménagées au gabarit international de manière à bénéficier des facilités de poussage.

Il est remarquable, d'autre part, que même sur les voies à grande capacité, qu'il s'agisse des réseaux français ou des réseaux européens pourvus d'un parc fluvial de grande envergure, le trafic est assuré à raison de 80 p. 100 par des bateaux de 350 tonnes.

Ce choix est encore plus justifié lorsqu'on examine les conditions économiques de ce projet.

L'aménagement des canaux du Midi et latéral à la Garonne au gabarit de 350 tonnes ne représente qu'un modeste travail d'amélioration des ouvrages actuels : écluses et ponts.

L'essentiel de l'ouvrage en service subsisterait, le tracé restant sensiblement celui des canaux actuels, sans modification essentielle de structure et d'emprises.

La dépense au prix de laquelle pourraient être aménagés plus de 400 kilomètres de voie navigable, soit 220 millions de nouveaux francs, serait modeste comparée à la dépense qu'entraînerait la réalisation du canal fluvial de 1.350 tonnes, soit 2 milliards de nouveaux francs.

Cette dernière considération d'ordre financier, ajoutée aux nécessités, aux besoins économiques de notre région, fait que la décision d'exécution du canal au gabarit international n'interviendra pas avant plusieurs années.

Dans l'immédiat, il faut donc s'en tenir au choix du gabarit de 350 tonnes, parce qu'il est le moins coûteux, en même temps que le plus près des réalités.

Monsieur le ministre pour affirmer cette thèse, il est bon de se rapporter à l'étude statistique effectuée par M. Abel Thomas, commissaire général à l'aménagement du territoire, relative à l'influence économique, social et financière de la navigation intérieure en Allemagne.

De cette étude, il ressort que le chiffre d'affaires moyen des industries situées le long de la voie d'eau représente 154.000 deutschmarks par travailleur et seulement 40.000 deutschmarks dans les régions privées de voie d'eau. De même, le nombre des emplois industriels le long d'une voie d'eau s'élève à 54 par kilomètre carré, tandis qu'on ne trouve que 20 emplois seulement dans les régions privées de voie d'eau.

Ces deux exemples sont significatifs et démontrent l'intérêt, la nécessité pour notre région du Sud-Ouest d'améliorer au plus vite les canaux du Midi. Au moment surtout où, d'après les études démographiques effectuées par M. Lajugie professeur à la faculté de droit et des sciences économiques de Bordeaux, directeur de l'institut d'économie régionale du Sud-Ouest, il faut créer dans les trois régions : Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc, 150.000 emplois au cours des cinq années à venir et 250.000 emplois au cours des quinze années à venir.

A cet égard, il n'est pas tenu compte des rapatriés d'Afrique du Nord qui arrivent chaque jour à Toulouse où atterrissent de nombreux avions.

Ces créations d'emplois industriels ne sont possibles dans une faible mesure, que par une extension des activités industrielles existantes.

Il convient de compter principalement dans ce domaine, sur l'installation dans la région de nouvelles industries favorisant le peuplement et le progrès. Or, ces nouvelles industries, auxquelles s'attache un intérêt capital, ne pourront s'implanter dans le Sud-Ouest que si les liaisons avec les grandes zones du Marché commun sont faciles et peu coûteuses : liaison avec l'Atlantique par Bordeaux, cabotage vers les pays nordiques et l'Angleterre, utilisation des lignes maritimes régulières vers l'Afrique du Nord et l'Afrique noire en particulier.

La voie fluviale, si elle était modernisée, pourrait rendre de grands services dans ce domaine, grâce à ses tarifs peu élevés — sur les canaux du Midi aménagés en 350 tonnes, le prix de revient de la tonne/kilométrique passerait de 0,027 à 0,019 nouveau franc, soit la moitié du prix de revient de la S. N. C. F. et six fois moins que celui des transports routiers — et aussi grâce aux possibilités de chargement « bord à bord » qu'elle offre dans les ports.

L'industrialisation du Sud-Ouest doit être basée, en premier lieu, sur l'intensification du trafic avec l'Europe du Nord et l'Europe centrale, eu égard aux besoins nouveaux de la population ; en second lieu, sur l'intensification du trafic actuel avec la péninsule ibérique, l'A. O. F. et l'Amérique du Sud et surtout la création de nouveaux trafics liés aux besoins considérables des pays intéressés ; en troisième lieu, sur l'intensification du trafic actuel avec les pays bordant la Méditerranée et, surtout, la création de nouveaux trafics liés comme précédemment aux besoins importants desdits pays. Tous ces pays intéressés représentent une population de 390 millions de consommateurs.

Au trafic qui en découle, notre région peut prendre part : d'une part, en exportant 1 million de tonnes d'équivalent acier, 1 million de tonnes de ciment, 1 million de tonnes d'engrais, 1 ou 2 millions de tonnes de produits alimentaires ; d'autre part, en recevant sur la façade atlantique 2 millions de tonnes de minerais, 1 million de tonnes de matières à engrais, 2 ou 3 millions de produits pétroliers et divers, de 200.000 à 300.000 tonnes de bauxite, et sur la façade méditerranéenne : 4,5 millions de tonnes de minerais, 2,5 millions de tonnes de matières à engrais, de 4,5 à 7 millions de tonnes de produits pétroliers, de 450.000 à 700.000 tonnes de bauxite.

En premier lieu, de tels échanges conduiraient à une industrialisation de base : raffineries de pétrole, qui doubleraient la production actuelle, usines de matières plastiques — de 6 ou 8 unités de 50.000 à 150.000 tonnes — usines orientées vers le caoutchouc — une unité de 50.000 à 100.000 tonnes — usines

orientées vers la métallurgie — une unité de 2 ou 3 millions de tonnes — usines orientées vers la chimie organique — de 12 à 15 unités de 50.000 tonnes en moyenne chacune — usines orientées vers les détergents et les solvants — 4 unités de 100.000 tonnes.

Cette industrie de base, eu égard aux sujétions qui lui sont imposées quant aux nécessités d'importation et d'exportation, pourrait se trouver sur les sites des ports et des avant-ports de Bordeaux, du port de Marseille, du golfe de Fos, de l'étang de Berre et du port de Sète.

Partant de cette industrie de base, il est possible de créer une industrie de transformation disséminée le long de l'axe Est-Ouest, ou à quelque distance de celui-ci, là où des sites favorables sont susceptibles de la recevoir.

En second lieu, ces échanges conduiraient à une industrie de transformation : industrie des engrais — 7 unités de 100.000 à 500.000 tonnes — en sus des unités existant actuellement à Bordeaux, Lacq, Toulouse et Sète ; industries mécaniques, avec des unités occupant de 500 à 2.000 ouvriers et utilisant chacune de 50.000 à 100.000 tonnes d'acier et fabriquant des machines-outils, du matériel de transport, du matériel de travaux publics, du matériel agricole, etc.

Le long du canal, les industries de matériaux de construction — usines de cimenteries, de produits rouges, de béton préfabriqué, de porcelaine sanitaire — et les industries de diverses transformations — matières plastiques, maïseries, produits d'alimentation animale, semouleries, produits d'entretien — bénéficieraient du ravitaillement des produits semi-finis par voie d'eau.

A ces prévisions, qui concernent les possibilités ouvertes à la création d'industries nouvelles, il convient d'examiner les incidences que risquent d'avoir le développement du Marché commun sur les industries existantes : les usines travaillant le bois, les industries agricoles, etc.

Dans l'étude qui précède, il n'a été tenu compte que de l'incidence directe sur l'industrie de l'ouverture du Marché commun combinée avec la modernisation des canaux.

Le Marché commun pourrait apporter à la région un supplément de tonnage équivalant à une fois et demie le tonnage actuellement transporté sur les canaux.

Leur modernisation conduirait, en relevant le tonnage supplémentaire résultant de l'augmentation du trafic actuel — 1.300.000 tonnes — et en y ajoutant celui qui résultera de l'incidence du Marché commun — 700.000 tonnes — à fournir aux canaux un trafic supplémentaire quatre fois supérieur à celui qu'ils assument aujourd'hui et qui s'élève à 2 millions de tonnes.

Il convient, en outre, d'y ajouter le trafic à provenir des industries nouvelles et à créer, que dans l'état actuel des études il n'est pas possible d'évaluer.

D'autre part, il faut indiquer que pour des raisons d'ordre technique, aucune quantité d'eau ne peut actuellement être distraite des canaux du Midi.

Leur aménagement en 350 tonnes permettrait d'irriguer 80.000 hectares de terre par simple gravité et 200.000 hectares en utilisant le procédé du pompage, cela sur tout son parcours, de sorte que cette eau ainsi domestiquée ferait de l'agriculture du Sud-Ouest une vaste entreprise-pilote, en même temps qu'elle permettrait de fixer de 7.000 à 8.000 travailleurs le long de la seule moyenne Garonne.

Voilà, définies dans leurs grandes lignes, les conséquences bénéfiques qui résulteraient de l'amélioration des canaux du Midi et latéral à la Garonne. Elles sont d'ordre démographique puisqu'elles permettront de fixer la population active qui cherche à s'employer en émigrant, mouvement qui ne pourrait que s'amplifier en cas d'immobilisme général.

Sur le plan économique, ce moyen de communication le moins coûteux de tous, pour transporter les matières premières et certaines marchandises lourdes, favorisera les échanges entre industriels, fournisseurs et consommateurs. C'est parce qu'il est nettement compétitif que des pays voisins réservent au trafic fluvial une place de choix.

Voilà tracés les objectifs et les buts de ce vaste projet. Cette analyse s'inspire de vues réalistes et réalisables. Elle réfute d'une manière péremptoire les points de vue des administrations centrales opposées à la réalisation du projet et notamment du plan d'après lequel l'aménagement même limité aux

unités de 350 tonnes doit s'inspirer d'une plus grande prudence du fait que la rentabilité sera de toute manière faible et inférieure à celle qui est généralement admise pour l'amélioration des voies de transport.

A ces affirmations pessimistes, on peut opposer l'opinion que M. Bellet, inspecteur général de l'agriculture, qui a indiqué que 80.000 hectares de terres irriguées augmenteraient le revenu brut de ces voies de 10 milliards d'anciens francs par an et leur revenu net de 2,5 milliards d'anciens francs par an.

De ce seul point de vue, la dépense de 22 à 25 milliards d'anciens francs pour la seule amélioration en 350 tonnes serait d'une exceptionnelle rentabilité.

De plus, dans l'immédiat, la modernisation des canaux permettrait d'atteindre un tonnage quatre fois supérieur à celui d'aujourd'hui.

A une échéance plus lointaine, la création du canal au gabarit international de 1.350 tonnes permettrait à la région du Sud-Ouest d'atteindre le plein épanouissement de son agriculture et de son industrie.

Voyez-vous, monsieur le ministre, j'appartiens à une région qui est riche en électricité. On nous l'a prise, et on l'a amenée dans d'autres régions, mais le prix du courant est à peu de chose près partout le même et nous sommes victimes de ce fait.

Dans l'Aquitaine, on a trouvé du gaz de pétrole ; on l'a amené dans la région parisienne, plutôt que d'en faire bénéficier le bassin méditerranéen ; nous avons été une nouvelle fois victimes.

Maintenant, pour que nous soyons des victimes totales, on nous impose la déperéquation des prix de transport des marchandises de la S. N. C. F. C'est là une injustice à l'égard des populations que mes collègues et moi nous représentons, injustice qui est inacceptable et qui devient, je dis bien, intolérable.

Enfin vous êtes, monsieur le ministre, de par vos fonctions, un homme qui doit s'occuper de l'aéronautique. Je voudrais vous demander de reprendre un certain nombre de mesures que nous avons réclamées à cette tribune pour assurer le développement de l'industrie aéronautique. Je dois informer mes collègues du Sénat que, compte tenu de la diminution des charges de travail dans les usines aéronautiques, on ne reprendra pas à Toulouse les jeunes gens qui rentrent du service militaire et qui ont fait leur devoir de citoyen en Algérie. C'est sans doute pour les remercier de l'avoir fait !

Pourtant, depuis 1958, à cette tribune, nous demandons aux gouvernements qui se succèdent de rechercher une solution de remplacement à ce qui a été un des grands succès français dans le domaine de l'aéronautique : « Caravelle ». On nous promet une super-Caravelle en 1965. Si l'on nous avait écoutés depuis 1958, monsieur le ministre, on aurait pensé à super-Caravelle immédiatement et nous aurions aujourd'hui une possibilité de production de remplacement. Mais on ne l'a pas fait.

En attendant, il va y avoir un vide. On nous parle de possibilités militaires ; je le veux bien. Mais, pour le moment, dans la ville de Toulouse, plus de 600 jeunes gens ne retrouveront pas leur emploi à Sud-Aviation, dans les usines Bréguet ou ailleurs.

Ce qui est vrai dans ma région est vrai ailleurs. C'est pour quoi, en fonction de ces impératifs, je pense qu'il serait utile de vous pencher sur une décentralisation de l'industrie aéronautique. Les projets gouvernementaux d'installation d'écoles aéronautiques à Toulouse ne sont pas encore réalisés. Il faudrait savoir pourquoi. Il y a aussi la S. N. E. C. M. A., qui cherche une région pour accueillir son service de recherches spatiales. Compte tenu de la qualité des ouvriers de l'aéronautique de notre région, il serait peut-être utile que vous songiez à la région toulousaine ou à la région d'Aquitaine, au Languedoc.

Je pense aussi à un certain nombre de sociétés qui s'occupent de navigation intérieure, en particulier Air-Inter qui cherche depuis plusieurs mois un terrain pour l'implantation de ses ateliers d'aviation. Là aussi, compte tenu des subventions qui sont données par les conseils généraux, par les communes et peut-être par le Gouvernement à Air-Inter, il serait possible d'orienter cette société vers les régions que nous représentons. Cela permettrait ainsi de développer les charges de travail dans l'industrie aéronautique.

Je vous parle de cela, monsieur le ministre, parce que l'économie de notre région est basée, en dehors de l'agriculture, sur deux industries. Mise à part l'industrie portuaire — si vos représentants au plan ne vous l'ont pas indiqué, je vous le dis — l'économie de notre région est équilibrée par l'industrie chimique

et par l'industrie aéronautique et il suffit que l'une ou l'autre de ces industries n'aient plus de charge de travail pour que le chômage s'installe dans notre région, avec toutes les difficultés que cela représente.

Voilà, monsieur le ministre des transports, ce que je voulais vous dire ce soir. En terminant, je voudrais me permettre de donner un conseil au Gouvernement. Celui-ci parle de créer un million d'emplois nouveaux par le développement de la production et de la productivité. Or, ce n'est pas un million d'emplois nouveaux qu'il faut dans notre région. Avec les centaines de milliers de nos compatriotes rentrant d'Algérie, il en faudrait davantage. Comme nous n'avons pas toujours affaire à du personnel qualifié et qui peut se reclasser immédiatement, il faudrait envisager de nouvelles méthodes économiques, des méthodes qui dépassent le cadre serrané d'aujourd'hui. Il faudra également envisager une politique de hauts salaires et une politique de développement du crédit à seule fin d'intensifier la consommation, car la consommation reste à la base de la production, et la production reste à la base du développement des charges de travail.

C'est le conseil que je me permets de donner au Gouvernement en terminant ma modeste intervention. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

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

M. Octave Bajoux. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais en quelques mots très brefs attirer votre attention sur un problème qui intéresse au premier chef l'importante agglomération lilloise.

Le IV^e plan de modernisation et d'équipement admet que la réalisation de la voie d'eau Dunkerque-Valenciennes au grand gabarit constitue un élément indispensable au maintien et au développement du potentiel industriel de la région Nord-Pas-de-Calais. Il l'admet d'autant mieux que ces deux départements devront faire face à une concurrence de plus en plus sévère dans le domaine des productions de base et de l'emploi de la main-d'œuvre.

On comprend assez mal dans ces conditions, monsieur le ministre, que le Gouvernement n'ait pas retenu en tranche ferme la mise au grand gabarit de la desserte fluviale de l'agglomération lilloise. C'est en effet cette partie de la région Nord-Pas-de-Calais la plus peuplée qui sera la plus exposée aux effets de la disparition des frontières.

Même sans tenir compte de cette situation géographique dont je souligne l'exceptionnelle précarité en ce qui concerne la desserte fluviale, je suis fermement convaincu que l'aménagement du canal Bauvin-Marquette-lès-Lille est inséparable de l'aménagement de l'artère principale Dunkerque-Valenciennes.

Je relève tout d'abord que cette agglomération est la seule de sa taille, avec plus de 700.000 habitants, à n'être pas desservie par une voie d'eau importante. Pourtant l'activité du port fluvial de Lille, non seulement dépasse celle de la majorité des ports fluviaux français, mais encore se situe à la hauteur de nombreux ports maritimes. On y a enregistré en effet en 1961 un total de chargements et de déchargements de 1.400.000 tonnes et ce tonnage ne représente du reste qu'une petite moitié du trafic total de l'antenne Bauvin-Marquette, laquelle s'élève, dans les conditions actuelles, 3 millions de tonnes et représente, par kilomètre de rive, le rapport le plus élevé des voies navigables françaises.

Ces simples considérations suffiraient à justifier l'intérêt que représente la modernisation immédiate de ce canal. A cet égard, je crois utile d'appeler l'attention du Gouvernement sur le fait qu'une importante partie des travaux est déjà terminée. Il s'agit d'une des deux écluses et de certains aménagements de la voie sur environ un tiers du parcours, huit kilomètres sur vingt-quatre, ces réalisations auront bientôt pour avantage de ravitailler en charbon à un coût très économique une des deux plus importantes centrales électriques du Nord.

Il serait vraiment regrettable qu'il ne soit pas possible de desservir au plus tôt et dans les meilleures conditions le complexe urbain et industriel de la région lilloise. Cela serait d'autant plus regrettable, monsieur le ministre, que l'ouverture des frontières sera d'une importance capitale en matière de transports, spécialement de transports fluviaux, pour l'agglomération lilloise. Les projets et les travaux en cours de réalisation de l'infrastructure navigable belge risquent d'avoir pour effet de détourner au profit des ports belges le trafic que Lille confie actuellement à la voie d'eau et au port de Dunkerque. On admettra aisément que

la desserte de ce port doit être la plus large possible si l'on veut que les travaux considérables que l'on y réalise soient rentables. Il s'agit sans doute, au premier chef, des produits pétroliers dont il importe de réserver à l'économie nationale le raffinage, le transport et la distribution. Mais il faut également éviter que les grands produits de base, agricoles, alimentaires, industriels et les matériaux de construction viennent d'autres pays, parce que les coûts de transport s'y révéleraient plus avantageux.

On doit enfin considérer que la grande voie d'eau qui aura à desservir une agglomération de plus de 700.000 habitants devient un élément prépondérant de la réussite que se doit d'accomplir toute région industrielle soucieuse de se maintenir en expansion.

Monsieur le ministre, vous avez le moyen d'apporter la seule solution valable au problème d'intérêt général que je viens d'évoquer : c'est de décider l'inscription en tranche ferme de la mise au gabarit européen de la liaison fluviale dont je viens de vous entretenir, liaison dont vous avez d'ailleurs vous-même reconnu l'urgence en l'inscrivant au premier rang de la tranche optionnelle.

Je me permets donc d'insister tout particulièrement, monsieur le ministre, pour que vous acceptiez de reconsidérer la question dans ce sens et, d'avance, je vous en remercie. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Nayrou. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je me garderai d'allonger inutilement le débat, mais j'ai le devoir de vous signaler quelques points particuliers qui sont pour ma région d'une très grande importance.

Tout d'abord, il s'agit du délicat problème de la déperdition des tarifs de transports qui ne peut qu'accroître les difficultés des activités existantes, déjà bien handicapées, et ne peut que décourager les initiatives tendant à créer de nouvelles entreprises. D'autres orateurs ont parlé de cette question cet après-midi, M. Piales et, tout à l'heure, M. André Méric. Ils l'ont fait avec éloquence et avec beaucoup de précision. Aussi je n'insisterai pas. Je vous exprime très simplement mon angoisse et celle des commerçants et industriels de ma région.

Pour de nombreux Parisiens, pour de nombreux étrangers, qui dit tourisme dit Alpes et c'est ainsi que dans la distribution de la manne de l'Etat, les Pyrénées, et plus particulièrement les Pyrénées ariégeoises, ont été négligées. Nous avons pourtant des richesses qu'il convient de mettre en valeur : richesses préhistoriques, archéologiques, stations thermales, hauts lieux historiques, paysages et montagnes pittoresques, pentes enneigées bien situées pour les sports d'hiver.

Hélas, on ne nous connaît pas ! J'ai cité le cas de ce guide touristique qui ignore pratiquement le Sud-Ouest. Je citerai aujourd'hui un autre exemple : consultez, l'hiver, les bulletins d'enneigement de la grande presse ; aucune trace des Pyrénées, ou si peu.

Nous n'avons pas les moyens d'intéresser la presse extra-régionale à notre existence. Ne serait-ce pas le rôle du commissariat général au tourisme de nous aider, d'être à la fois notre interprète et notre tuteur ? Il y a dans nos syndicats d'initiative des gens dévoués qui travaillent pour leur cité, pour leur canton, pour leurs vallées ; il y a à Toulouse une fédération Pyrénées-Languedoc-Rousillon, qui coordonne de son mieux leurs activités. Dans la mesure où vous dirigez l'organisation touristique, monsieur le ministre, faites que la sollicitude d'en haut se répande jusque sur les plus modestes.

A ce sujet, je vais me permettre une suggestion. Je demandais hier à M. le ministre de l'agriculture de donner une impulsion plus vive à la construction des chemins d'accès en montagne. Je pense qu'il devrait y avoir une coordination étroite entre vos deux services, l'intérêt pastoral n'ayant rien à perdre à éveiller l'intérêt touristique.

Puisque j'évoque cette question des chemins de montagne, il me sera permis de rappeler qu'on parle depuis longtemps d'une route des Pyrénées parallèle à celle qui longe le pied de la chaîne. Elle existe dans les Basses et Hautes-Pyrénées, est ébauchée dans la Haute-Garonne, mais elle est inexistant en Ariège. Le conseil général de ce département, soucieux d'expansion et de progrès a, malgré la modestie de ses ressources, consenti un très gros effort et petit à petit la route avance dans divers secteurs. Ne pensez-vous pas que, dans le cadre du plan, il eût été logique de prévoir l'avancement de la liaison Océan-Méditerranée par la montagne ?

Toujours dans le même ordre d'idées, je dois soulever la question du franchissement de la chaîne des Pyrénées. Ce n'est pas nouveau. En 1957, le plan national routier a prévu une route vers l'Espagne par la région de Mauléon. Ces jours derniers, nous avons voté la réalisation d'une route et d'un tunnel d'Aragnouet à Bielsa. Je m'en réjouis. Mais il est un département français qui a une longue frontière commune avec l'Espagne et qui, par plusieurs voies naturelles, offre des possibilités de relations très intéressantes. Il s'agit de l'Ariège.

Ce n'est pas que l'on n'ait pas songé aux possibilités qu'il offrait. Déjà un décret du 7 janvier 1813 de Napoléon-I^{er} reconnaissait que le Port de Salau était le plus bas, le plus accessible et le mieux protégé des Pyrénées centrales. En 1842, on pensa à utiliser l'itinéraire pour la construction d'un chemin de fer qui fit l'objet d'une convention en 1885.

Après un commencement d'exécution, c'est le projet de route qui a été repris en 1934. Il s'agit de la route Saint-Girons-Lérida. Cette route, si elle était construite, réduirait la distance Toulouse-Lérida à 309 kilomètres par une voie sans lacets, débouchant à peine à 1.070 mètres d'altitude et praticable toute l'année. Ce serait la voie la plus directe et la plus commode pour prolonger vers l'Espagne la route Paris-Toulouse. Le conseil général, la chambre de commerce, de nombreuses municipalités, les syndicats d'initiative souhaitent cette réalisation, qui est la suite logique de celles qui ont été décidées et qui est très attendue des autorités espagnoles, tant provinciales que nationales.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir étudier cette affaire qui est de nature à compléter valablement l'équipement économique et touristique de toute la région Midi-Pyrénées. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Dusseaulx, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais d'abord, en tant que ministre des travaux publics et des transports, remercier très vivement les commissions du Sénat qui ont présenté des observations sur le plan de développement économique et social dans les domaines qui sont de ma compétence. Je veux remercier notamment MM. Pinton, Yvon, Longchambon et Armengaud qui, au nom de leurs collègues, ont présenté des rapports ou des avis qui seront très précieux pour le ministre et pour son administration.

En fait, c'est là, de la part des assemblées parlementaires, notamment du Sénat, un élément très utile de travail et de collaboration avec le Gouvernement. Je tiendrai le plus grand compte de ces observations ainsi que de celles qui ont été formulées par les différents orateurs qui se sont succédé à cette tribune.

Je vous prierai d'abord de m'excuser de n'avoir pu assister à la séance cet après-midi. J'avais accepté depuis un certain temps déjà de me rendre à l'invitation de mon collègue de la République fédérale allemande et de mon collègue du Luxembourg pour la visite annuelle des travaux de canalisation de la Moselle, visite que j'ai effectuée aujourd'hui, et c'est après avoir appris l'avancement des travaux du Sénat que j'ai fait en sorte d'être présent ce soir.

Il intéressera certainement le Sénat de savoir que ces travaux avancent suivant le plan prévu. Vous savez qu'une convention entre les trois gouvernements a prévu qu'en sept années on canaliserait la Moselle de Thionville à Coblenz et que seraient réalisés treize ouvrages d'art comprenant des barrages, des écluses et, en République fédérale allemande, un certain nombre d'installations hydroélectriques.

Les travaux, si importants pour nos collègues de la région de l'Est, sont en bonne voie de réalisation. Je crois que les délais seront respectés et que le canal pourra être ouvert au trafic normal, à la grande navigation, aux barges de gabarit international, au début de 1964.

Le coût des travaux, chiffré un peu trop rapidement, reste néanmoins dans les limites d'une rentabilité très satisfaisante, notamment pour la sidérurgie lorraine. C'est un instrument intéressant, qui permettra un amortissement très rapide des frais qui ont été engagés par la société internationale chargée de la réalisation des ouvrages, à laquelle nous apportons d'ailleurs 65 p. 100 des crédits nécessaires. Si cet ouvrage intéresse surtout notre région lorraine, il résulte de la coopération internationale et constitue un des éléments de l'économie européenne telle que

nous l'avons définie dans le cadre du traité de Rome. Les liens seront améliorés entre la région de l'Est et le grand bassin allemand de la Ruhr.

Je vous ai donc ainsi présenté le compte rendu de cette visite tout en vous priant de m'excuser qu'elle ait été la cause de mon absence cet après-midi.

Mme Cardot a évoqué le problème de la liaison de la Meuse avec le réseau fluvial de la Belgique et de la Hollande. Je traiterai donc d'abord des voies navigables en répondant aux très nombreux orateurs qui ont évoqué ces questions.

La canalisation vers le Nord de l'Europe pose un certain nombre de problèmes importants.

La liaison Coblenz-Thionville est prolongée par une voie qui va jusqu'à Metz. Il est envisagé de relier également cette voie — c'est une simple possibilité — au canal de la Marne au Rhin, c'est-à-dire de relier la région parisienne à l'Est de la France. Cela ne se ferait pas dans l'immédiat, en raison de l'importance des travaux et des dépenses nécessaires pour franchir le seuil des Vosges, mais il s'agit malgré tout d'un ensemble cohérent qui s'inscrit dans les perspectives des travaux de mon ministère.

La branche Nord, celle de l'Oise, de l'Aisne, de la Meuse peut être reliée au réseau de la Moselle et du Rhin. Pour cette liaison, les études sont poursuivies très activement par mes services.

En cette matière — j'y reviendrai tout à l'heure — tout se ramène à un problème de choix. Etant donné l'importance des dépenses à effectuer, l'on ne peut tout réaliser simultanément et il faut en quelque sorte faire un échelonnement. Mais il est naturel que chacun plaide pour sa région !

Nous devons faire des études économiques assez poussées car les gabarits des canaux, ainsi qu'on le disait tout à l'heure, sont différents et doivent être adoptés aux trafics que l'on prévoit.

Au fond, c'est cela la grande difficulté. La modernisation d'un canal entraîne une augmentation du trafic, mais dans des proportions différentes selon les canaux. Le Gouvernement doit donc définir un cadre de priorité de façon à affecter les crédits disponibles aux projets les plus urgents.

Ce travail est fait d'une façon très opiniâtre pour les voies navigables et je me réserve d'apporter des précisions dans un instant pour quelques-unes d'entre elles. Etant à la tête du ministère des travaux publics et des transports depuis peu de temps, je ne peux pas dire que j'aie encore beaucoup réalisé, mais mon désir serait d'amorcer une rénovation de nos canaux.

En France, on a pris beaucoup de retard dans ce domaine et je crois qu'un ministre des transports doit avoir le souci d'assurer la meilleure coordination entre tous les modes de transport, comme le disait tout à l'heure M. Méric. C'est là, en effet, une voie qu'il ne faut pas négliger, tout en ne méconnaissant pas que c'est une voie très onéreuse quant à sa réalisation, délicate quant aux choix techniques à formuler en fonction des impératifs économiques, qui doivent être étudiés. Je voudrais néanmoins donner à tous les orateurs qui ont parlé des voies navigables cette assurance.

Je dirai évidemment quelques mots de la liaison Rhin-Rhône, dont M. Pinton, dans son rapport, a longuement évoqué les réalisations et les perspectives.

Bien entendu, je répondrai essentiellement au titre de ministre des travaux publics et des transports et je ne m'exprimerai que brièvement en tant que membre du Gouvernement, autre aspect des fonctions que j'exerce. (*Sourires.*)

En tant que ministre des travaux publics et des transports, j'ai le devoir, et je m'y emploie, de faire étudier le plus rapidement possible les conditions de cette liaison Rhin-Rhône, et — je voudrais faire cette confiance — j'ai le sentiment, au vu des documents qui m'ont été fournis, que des avis multiples sont formulés à l'occasion de cette liaison. Il y a — la presse en est d'ailleurs le reflet très fréquent — les adversaires, les partisans, ceux qui sont tout à fait « pour », ceux qui sont peut-être « pour », d'autres qui sont tout à fait « contre ».

Le rôle du ministre des travaux publics est d'essayer de réaliser non seulement l'étude technique, mais également l'étude économique de ce problème, qui doit permettre, en liaison avec le Premier ministre, notamment avec le commissariat général au plan qui lui est rattaché, de déterminer la nécessité des diverses réalisations en fonction des grandes perspectives nationales.

Comme l'a indiqué le ministre des finances à l'Assemblée nationale, je veux assurer le Sénat qu'au point de vue technique je ferai face aux possibilités qui me seront offertes.

En tant que membre du Gouvernement, ainsi que tous mes prédécesseurs dans ce ministère, je me trouve dans une situation cornélienne (*Sourires*) lorsqu'il me faut choisir entre ce que je désirerais faire, entre ce que mes services sont en mesure de réaliser, et, malheureusement, les limitations qui résultent d'une répartition des fonds publics en faveur des différentes opérations d'équipement du pays.

Je plaiderai cette cause particulière et j'essaierai de faire en sorte que des efforts importants soient accomplis en faveur de nos infrastructures économiques, canaux ou autres. Nous sommes dans un monde où la technique et l'équipement compteront énormément demain. Si le Gouvernement doit procéder à des affectations du produit du revenu national, il doit le faire hardiment dans le domaine de l'infrastructure. C'est de cette infrastructure que dépendra probablement demain la prospérité économique. En effet, si nous avons pris du retard, et nous en avons pris dans le domaine des voies navigables notamment, nous sommes certains de ne pas être à même de faire face aux confrontations économiques de demain.

Parmi les ministres économiques, je serai peut-être celui qui plaidera pour son ministère, mais certainement avec la conviction que si le Gouvernement s'oriente vers un renforcement des crédits affectés aux voies navigables, il mise sur l'avenir d'une façon beaucoup plus sûre.

Dans la répartition des produits du budget annuel et des plans à longue échéance, les équipements doivent prévaloir et il faut peut-être leur consacrer des pourcentages plus importants que dans le passé. Mon opinion, après avoir examiné les dossiers relatifs aux travaux publics et aux transports de France et d'autres pays, est que nous pouvons affronter la compétition dans les meilleures conditions possibles.

Avant même que l'on discute de l'amendement voté à l'Assemblée nationale, auquel d'ailleurs des modifications ont été apportées par la commission des finances, pour plus de clarté dans l'expression parlementaire, j'indique que j'ai la possibilité de poursuivre et de réaliser, dans le délai normal du plan en discussion, les études relatives à la liaison Rhin-Rhône, de façon à permettre les options nécessaires et les affectations de crédits. Si les crédits d'études étaient plus importants, chacun sait ici que les techniciens du ministère des travaux publics et des transports seraient tout à fait en mesure de déposer plus tôt leurs conclusions. Je peux toutefois assurer, je le répète, que dans les perspectives budgétaires actuelles, je dispose des moyens pour mener ces études, à la condition, bien entendu, que les votes des assemblées se traduisent, au sein du Gouvernement, par des affectations de crédits raisonnables.

Il y a, m'a-t-on dit, une sorte d'opposition de points de vue entre M. Maroselli, qui indiquait qu'à son sens le vote de l'Assemblée nationale sur l'engagement pris par le Gouvernement signifiait que l'on ferait presque exclusivement les études de la liaison Rhin-Rhône, d'une part, et, d'autre part, M. Lecanuet et M. Méric insistant sur la nécessité d'autres liaisons.

Le ministre des travaux publics et des transports peut donner certains apaisements. En ce qui concerne les liaisons entre l'Ouest et l'Est dans la perspective de la liaison Rhin-Rhône, que ce soit au niveau de la Seine, de la Loire, comme on l'évoquait l'autre jour dans cette enceinte, et également au niveau de la Garonne, il est du devoir du ministère des travaux publics et des transports de les mettre à l'étude et de voir ce qu'il faudrait faire pour rattraper le retard enregistré sur ces liaisons, du fait que l'on n'a pas modernisé au fur et à mesure ces fleuves et les canaux.

J'ai donné d'ores et déjà des instructions en ce sens et je me préoccupe des rouages administratifs nécessaires pour que, bien entendu, chacun puisse s'exprimer et notamment les collectivités locales intéressées. Ces rouages administratifs permettront d'étudier non seulement la liaison Rhin-Rhône, mais également la liaison Seine-Moselle, dont d'ailleurs j'évoquais tout à l'heure dans mon exposé sur la Moselle, les perspectives qui s'ouvriraient pour toute cette région. J'ai visité le chantier de cette liaison fluviale aujourd'hui. Elle sera mise en service très prochainement.

Je crois que, là encore, il faut pousser les études. Certes, nous ne pourrions faire que des études tout à fait techniques, mais nous pourrions les mener en parallèle avec celles qui seront faites à propos de la liaison Rhin-Rhône.

Il y a pour cette liaison un petit problème particulier, c'est celui de la réservation des terrains. D'ailleurs, vos commissions des finances et des affaires économiques ont attiré l'attention du Sénat sur ce sujet, notamment M. le rapporteur Pinton. Pour procéder à cette réservation, des crédits peut-être plus importants devront être affectés de façon à éviter toute spéculation.

Nous sommes en mesure de mener à bien les études économiques dont je disais un mot il y a un instant. Les rouages administratifs nécessaires sont en place et je puis donner tous apaisements à ceux qui sont intervenus sur ce sujet. Il ne doit donc pas s'établir une sorte de rivalité entre différents membres du Sénat ou entre différents membres de l'Assemblée nationale à ce propos. Le ministre des travaux publics sait trop les préoccupations des différentes régions françaises et la nécessité de désenclaver l'Ouest de la France pour ne pas mener, avec la plus grande célérité, les études nécessaires à toutes décisions gouvernementales ultérieures.

Je voudrais d'ailleurs, pour en terminer avec le problème des voies navigables, qui, étant donné le nombre et la qualité des orateurs qui sont intervenus, apparaissent bien comme l'un des modes de transport qui pour l'instant posent des problèmes, problèmes dus à l'accumulation du retard, je voudrais, dis-je, répondre à M. Vanrullen et à M. Bajeux au sujet de la liaison qui joindrait le canal de Dunkerque—Valenciennes à la région de Lille.

Il se trouve en effet que cette liaison à grand gabarit, qui d'ailleurs est presque terminée maintenant et qui est extrêmement intéressante pour l'ensemble de la région du Nord, ne figurait que dans une tranche optionnelle du plan. Il est évident que s'il y avait des options à lever en matière de voies navigables, la première est celle qui assurerait cette liaison de la région de Lille avec la voie Dunkerque—Valenciennes.

La démonstration de son utilité n'est pas à faire. Tout à l'heure on nous a apporté quelques chiffres. J'admets très volontiers qu'elle est extrêmement importante pour la région lilloise, qu'elle est extrêmement précieuse pour l'ensemble de la région du Nord, qui se trouve maintenant équipée d'une façon tout à fait satisfaisante.

Il est donc bien certain que, dans le cadre du plan et si la situation financière le permet, comme je le souhaite et comme je le pense, nous pourrions non seulement accomplir les objectifs prévus, mais peut-être sur certains points les dépasser.

Il y a d'ailleurs d'autres domaines dans lesquels je souhaiterais, pour ma part, les voir dépasser, ne serait-ce que celui des autoroutes dont j'ai eu déjà l'occasion de m'entretenir dans cette enceinte.

Il est bien certain que, dans le domaine des voies navigables, la liaison de Lille au canal Dunkerque—Valenciennes sera retenue en priorité. Les études sont achevées. Nous connaissons les modalités de réalisation, les coûts de construction. Vous pouvez donc avoir tous apaisements sur la vigilance dont je ferai preuve en la matière.

J'en viens au domaine de la marine marchande. Je voudrais, remerciant M. Yvon de son très intéressant rapport, répondre à quelques questions qui m'ont été posées. D'abord une question qui préoccupe non seulement des sénateurs mais aussi, je le sais, des députés, et parmi les plus éminents : la suppression, dont on a parlé, de l'école navale de Bordeaux. Je voudrais dire à M. le président Portmann que la vocation d'un ministre qui est le tuteur de la marine marchande n'est pas de fermer les écoles navales mais au contraire de les rendre prospères. Notre marine marchande, vous le savez, mesdames, messieurs, a beaucoup de difficultés, car elle est confrontée sur le plan international à une situation extrêmement tendue qui se traduit par une concurrence redoutable.

Eh bien ! nous devons tout faire pour que la marine marchande française s'adapte à cette situation et l'un des meilleurs moyens probablement pour qu'elle puisse s'adapter, c'est non seulement de la moderniser, de rendre les unités plus rentables, mais aussi de faire en sorte que tout ce qui vit autour d'elle, et notamment les chantiers maritimes, puisse par une réorganisation adéquate faire face à la situation nouvelle née des circonstances. Ce n'est pas tout, il faut agir aussi sur les personnels. Il est bon de maintenir la tradition de la marine marchande française par la qualité des personnels qui la servent. Les écoles de la marine marchande, qui ont de très longues traditions derrière elles, sont les plus à même de former ainsi les cadres qui sont absolument indispensables au maintien de notre pavillon sur les mers.

Malheureusement, l'école de Bordeaux, par suite d'un certain nombre de circonstances qui se sont ajoutées les unes aux autres, a vu son rythme de vie ralentir depuis quelques années. Il faut donc la faire revivre et je m'y emploie activement. Soyez assuré, monsieur Portmann, que je m'efforce de faire en sorte qu'elle puisse se maintenir avec des effectifs suffisants, car tout est une question d'effectif et actuellement nous devons tenir compte des possibilités de recrutement.

Bien entendu, on m'a soumis beaucoup d'enquêtes administratives, mais, comme toutes les enquêtes de ce genre, elles ont une part d'incertitude, car on peut faire dire aux chiffres beaucoup de choses suivant la base de son raisonnement. J'ai donc demandé de ne pas conclure au vu des premières constatations, qui résultent des circonstances. Il faut faire preuve au contraire d'un peu de dynamisme et d'invention et essayer de donner à cette école toutes les possibilités de se maintenir; c'est ce que je ferai, bien entendu, dans toute la mesure du possible. En tout cas, pour l'instant, je peux donner l'assurance qu'aucune décision de fermeture n'a été prise par moi. Il n'en a pas été question du tout dans mon bureau où au contraire on s'efforce de maintenir cette école pour perpétuer la tradition maritime de la région bordelaise.

M. Georges Portmann. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'indiquerai à M. Golvan qui — ainsi que M. Yvon — a parlé des petits ports, que ce problème est délicat. S'il ne l'était pas, il serait déjà résolu, car mes prédécesseurs ont entendu parler de très nombreux ports, de leur vocation, et l'évolution née des circonstances, mais très rapide. Un port est évidemment un instrument qui se meut lentement, pourrait-on dire, qui se transforme difficilement, dont les installations demandent à être amorties sur des temps très longs. Dans ces conditions, il semble bien que l'évolution de la marine et des pêches, l'industrialisation, les conditions mêmes dans lesquelles s'effectue l'exploitation de la mer, ont précédé à grands pas les transformations des ports. Les ports sont restés probablement aménagés en fonction d'impératifs qui aujourd'hui n'existent plus. Alors je crois qu'un ministre chargé de la marine marchande doit avoir deux soucis : le premier est de donner à la France une politique portuaire qui lui permette d'affronter la compétition internationale.

J'étudie actuellement un statut des grands ports qui devra tenir compte de cette nécessité de lutter contre les ports étrangers, contre les ports de l'Europe qui sont des fenêtres ouvertes sur le large. Souvent un pays tout entier dépend d'un port plus ou moins bien organisé en fonction de ses besoins de relations extérieures. Certains détournements de trafic peuvent très rapidement être constatés. C'est la raison pour laquelle nous devons faire très attention aux conditions de « compétitivité » — je m'excuse de cet affreux néologisme — internationale des grands ports.

En ce qui concerne les ports qu'on appelle secondaires, combien de vos collègues sont venus me trouver parce qu'ils avaient le sentiment que tel ou tel port de leur région était abandonné. C'est un problème difficile auquel mes prédécesseurs ont apporté quelques solutions partielles, il faut bien le reconnaître. L'activité de certains ports secondaires a été développée. D'autres périlient. Il faut attaquer le problème très franchement. Il n'y a pas de miracle en la matière. Les ports secondaires — c'est un qualificatif que je n'aime pas, je préfère régionaux — doivent être étudiés en fonction d'une région et leurs installations doivent être adéquates.

J'ai demandé que l'on étudie l'organisation portuaire dans ce sens, de façon que ces ports continuent d'être dans la mesure du possible des voies ouvertes vers le large pour une région déterminée sans pour cela concurrencer d'une façon normale des ports qui, eux, ont un caractère de stimulants de l'économie nationale. Ce qui compte, ce n'est pas la dimension du port, mais sa fonction économique.

M. Golvan a évoqué un volet tout naturel, celui de la plaisance. Beaucoup de ports bretons voient fleurir tout le long de leurs quais toute une flottille d'embarcations de types divers qui va chaque année grandissant. J'ai constaté les efforts faits par les industriels français fabriquant de tels navires dans de petits chantiers. Leurs modèles sont adaptés à un tourisme nautique plus accessible à un grand nombre de Français, et je m'en réjouis. C'est la raison pour laquelle nous devons, aux moindres frais sans doute, aménager des ports qui pourront avoir vocation de plaisance, de tourisme nautique et sur ce plan

mon travail, en liaison avec le commissaire général au tourisme, est de nature à apporter un certain nombre de satisfactions à ces ports. Je puis, en tout cas, donner l'assurance à M. Golvan que le Gouvernement se préoccupe de cette question.

M. Yvon a parlé plus spécialement du complexe sidérurgique envisagé sur le littoral atlantique, pour renverser la balance. Je sais que le ministère de l'industrie se préoccupe de cette réalisation qui, actuellement, fait l'objet d'études assez poussées. Malheureusement, cela ne dépend pas de moi. Je ne manquerai pas d'en faire part à mon collègue de l'industrie qui, certainement, pourra donner à M. Yvon toutes précisions sur ce sujet. Mais il va de soi que le ministère des travaux publics et des transports ne pourrait que seconder l'action du ministère de l'industrie à ce sujet si c'est nécessaire.

Ce problème du tourisme nautique nous ramène au tourisme tout court qui a été évoqué, non seulement dans le rapport, mais également par M. Guy Petit qui a, à ce sujet, fait d'assez longs développements. Je ne lui répondrai pas en détail car ce serait très long. Je pense qu'en effet, un jour, j'aurai l'occasion d'aborder d'une façon plus précise, et en liaison avec les assemblées parlementaires, le problème du tourisme.

Je voudrais lui dire, répondant par là même à la partie du rapport de M. Pinton qui vise cette activité, que les résultats du commissariat général au tourisme ne sont pas négligeables — il a bien voulu le noter — qu'ils ne représentent pas des initiatives seulement individuelles, mais également une volonté du Gouvernement.

En effet, le tourisme qui est rattaché à mon département ministériel a une structure particulière et il y a certainement des réformes à faire sur le plan administratif. J'en ai bien le sentiment moi-même, et je pense que je pourrai apporter là, peut-être, des solutions.

La volonté de développer le tourisme est manifeste. Je ne veux pas citer de trop nombreux chiffres, mais ils sont tous en très notable augmentation en ce qui concerne tous les concours que l'Etat apporte, soit directement par le budget, soit par le biais du crédit hôtelier, à l'équipement hôtelier et à l'équipement des stations de tourisme. Il convient de citer certains chiffres. Par exemple, la somme affectée au crédit hôtelier est passée d'un million et demi de nouveaux francs en 1959 pour 44 prêts à plus de 6 millions de nouveaux francs en 1961 pour 128 prêts. Cela montre l'effort du Gouvernement en la matière. Je pourrais donner éventuellement à M. Guy Petit un certain nombre d'indications, mais il connaît certainement tous ces chiffres, d'autant plus que, pour les routes touristiques qui ont été évoquées ici, son département, à juste titre d'ailleurs, bénéficie d'une part importante, puisqu'elle représente plus de 15 p. 100 de l'ensemble, ce qui traduit un effort particulier. J'ai indiqué, lors de ma réponse à une question orale qui m'était posée dans cette enceinte, que je m'efforcerais de faire un effort en faveur des routes alpestres, mais celles-ci soulèvent un problème particulier que j'ai déjà évoqué.

En ce qui concerne la politique du Gouvernement, il faut peut-être ne pas se contenter de la faire, il faut aussi l'exprimer. Il est probablement nécessaire que le Gouvernement apporte aux assemblées parlementaires une définition de sa politique du tourisme, notamment en matière de tourisme social et des réalisations qui peuvent permettre à un plus grand nombre de nos concitoyens de bénéficier des possibilités que peut leur offrir le potentiel touristique de la France. Mais cela n'est pas directement inclus dans le plan ni même dans le budget. C'est une question de technique. Le ministre qui a la tutelle du tourisme doit s'efforcer de dégager une solution, pour apporter aux assemblées parlementaires et à la nation une définition de sa politique du tourisme; j'ai bien l'intention de le faire dans les délais les plus brefs.

M. Guy Petit et M. Pinton ont exprimé le souhait que le tourisme s'évade de la tutelle des finances. Cela est valable, non seulement pour le tourisme, mais aussi pour bien d'autres secteurs d'activité. Ainsi que je le rappelais précédemment, il y a, dans le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, deux hommes, l'un qui a effectivement le devoir de défendre ses dossiers, l'autre qui doit être solidaire de la politique du Gouvernement. J'espère être un avocat suffisamment efficace pour faire en sorte que cette tutelle qu'on a voulu voir peu favorable au tourisme se transforme finalement en un moyen de promouvoir une politique touristique que je m'efforcerais de définir et de présenter au Gouvernement d'abord, au Parlement ensuite.

J'aborderai brièvement le problème de l'aviation. M. Méric a attiré mon attention sur les programmes envisagés par Sud-

Aviation, qui auront une très grande importance pour l'emploi du personnel et pour l'économie de toute cette région. Le problème de Supercaravelle est très avancé, celui du Supersonique l'est beaucoup moins, mais ces problèmes n'ont pas été négligés et actuellement nous examinons un « plan de charge » pour ces entreprises afin qu'elles puissent faire face à un emploi normal de la main-d'œuvre de *Sud-Aviation* jusqu'en 1966.

Bien que je ne sois pas le seul utilisateur ni même le tuteur de ces entreprises aéronautiques qui dépendent de mon collègue des armées, je m'efforcerai pour ma part de leur fournir les commandes nécessaires pour que ce « plan de charge » soit respecté. Le problème sera de relayer ensuite le « plan de charge », peut-être par le Supersonique, mais les décisions ne sont pas prises. Je peux toutefois assurer M. Méric de mon souci de faire travailler dans de bonnes conditions *Sud-Aviation*. J'ai eu personnellement l'occasion, depuis que je suis à la tête du ministère des travaux publics, de prendre un certain nombre de décisions extrêmement profitables à l'activité de cette entreprise.

M. Méric a aussi appelé mon attention sur la nécessité de décentraliser l'industrie aéronautique. Beaucoup d'efforts ont été réalisés dans le passé pour que ces usines soient implantées dans différentes régions de France, mais on a voulu lier à cette question le problème de l'école de l'aéronautique civile. Je dois dire très honnêtement que mon choix n'est pas fait. Je ne sais quelle sera la meilleure décision à prendre, au vu du dossier qui m'a été soumis. Peut-être l'honorable sénateur pourrait-il m'aider à la prendre ?

Il est bien certain que l'on pourrait décider, comme cela a été demandé par le comité de décentralisation, d'installer l'école d'aéronautique à Toulouse, par exemple. C'est ce qui était prévu. Mais cette réalisation, qui paraît un excellent moyen de décentralisation, se heurte à certaines difficultés que je vais vous exposer tout simplement, pour vous montrer que les solutions sont souvent plus difficiles à prendre qu'il n'y paraît.

D'abord, les professeurs qui exerceront dans cette école d'aéronautique civile doivent être très qualifiés. Or, chacun sait que l'Université a concentré à Paris ses meilleurs éléments. En conséquence, cette école de Toulouse sera obligée de faire appel à des professeurs de Paris. Sans doute pourront-ils faire le voyage en avion ? Mais il faudra envisager un horaire très strict, qui pourra gêner la participation d'éléments qu'il serait pourtant souhaitable de retenir.

Par ailleurs, il sera sans doute très facile d'envoyer à Toulouse les jeunes étudiants qui fréquenteront cette école. Mais cette école donnera aussi des cours de perfectionnement, car le personnel aéronautique doit se perfectionner continuellement. Il faudra donc distraire de l'exploitation normale de l'aéronautique civile un certain nombre d'éléments pour les envoyer faire des stages et suivre des cours. Là encore, l'éloignement de Toulouse est un problème difficile à résoudre. C'est une des raisons, encore une fois, pour lesquelles la décision n'est pas prise.

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

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

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

M. André Méric. Il y a des professeurs de Toulouse qui vont donner des cours à l'école nationale de l'aéronautique de Paris, il n'y a pas de raison pour que ceux de Paris ne viennent pas à Toulouse. En ce qui concerne les travaux pratiques, Toulouse dispose d'assez d'industries aéronautiques pour satisfaire les besoins de l'école nationale.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ce sont des éléments, si je puis dire, du dossier de l'administration. Je voulais indiquer seulement au Sénat que toutes ces décisions sont très difficiles à prendre, et que rude est la tâche des membres du Gouvernement qui ont à les suggérer.

En ce qui concerne la S. N. E. C. M. A., vous savez, monsieur Méric, que cette question n'est pas de ma compétence. Le Gouvernement fait des efforts dans le sens que vous souhaitez.

Je voudrais maintenant répondre à ceux des orateurs qui ont évoqué la tarification de la S. N. C. F. Ce n'est pas la première

fois que j'en parle dans cette enceinte et je crois que tout le monde connaît bien ma pensée, mais je veux redire les raisons de ma décision et répondre éventuellement, une fois de plus, à des observations qui reviennent souvent à propos de ces nouveaux barèmes. D'abord, je rappelle que le Gouvernement a pris une décision importante : reporter au 1^{er} octobre l'application de cette tarification et profiter de ce délai pour faire étudier la question. Une commission a été désignée par mes soins à cette fin. Elle est au travail actuellement, en liaison avec le commissariat au plan pour étudier les répercussions régionales de la modification de la tarification et examiner si les critiques qui ont été faites et suivant lesquelles cette tarification irait à l'encontre de la politique voulue par le plan dans ce domaine étaient justifiées ou non. Toutes les observations faites par cette commission, étroitement liée au Premier ministre et au commissariat général au plan, devraient être examinées par moi-même et par le Gouvernement, de façon à tenir compte de ces nécessités dans la décision du Gouvernement qui, en homologuant cette tarification, a précisé qu'il ne pourrait accepter de défavoriser les régions que, par ailleurs, on cherche à stimuler.

Cette tarification de la S. N. C. F. s'inscrit, avec un certain nombre d'autres tarifications, dans le cadre d'une politique d'ensemble. Il y a la tarification routière, qui est intervenue depuis un an et qui, grâce à des crédits budgétaires, va pouvoir entrer en application d'une façon très précise par la création des bureaux de frets. Cette tarification va donc pouvoir être appliquée d'une façon très stricte dans les prochains mois.

Déjà elle a porté ses fruits et a permis de rationaliser le coût des transports dans certaines régions.

Cette décision fait suite également à la réforme tarifaire réalisée par l'E. D. F. M. Méric disait tout à l'heure que le prix du courant est le même partout. Non, monsieur Méric, vous savez bien qu'il y a en ce qui concerne le courant électrique des différences considérables suivant ses utilisations, suivant le prix de revient de l'énergie qu'on emploie. Dans ce domaine également, la politique du Gouvernement est la bonne, j'en suis convaincu.

C'est dire que la tarification S. N. C. F. qui se rapproche des coûts de rentabilité s'inscrit incontestablement dans ce programme. D'ailleurs — je veux le rappeler une fois de plus car on semble l'oublier — le Parlement a voté en 1949 une loi que mes prédécesseurs ont appliquée, et que je suis amené à appliquer moi-même. Cette disposition a pour objet de faire en sorte que les transports soient payés suivant leur prix de revient par les utilisateurs. Ce texte de loi n'a pas encore été modifié, à ma connaissance. Je dirai un mot tout à l'heure à M. Méric sur sa suggestion d'uniformisation et de péréquation totale, mais je veux déclarer, en tout cas, que l'application de la tarification S. N. C. F. suivant son prix de revient est incontestablement dans l'esprit de la loi et que les méthodes qui ont été mises en œuvre pour l'appliquer me paraissent parfaitement convenables.

Je rappelle, bien entendu, qu'il y a des correctifs départementaux ou spécifiques. Mais je ne veux pas revenir sur ce que j'ai dit à ce sujet ici même. Je dois dire aussi qu'il a été prévu que, pour des usines qui s'implantent dans certaines régions, des tarifs pourraient être établis pour la période d'adaptation de ces industries. Ainsi elles ne seraient pas empêchées de s'installer dans des régions dont le développement est souhaité. J'indique d'ailleurs que, même dans les cas très difficiles, comme celui qui intéresse la sidérurgie du Centre-Midi — dont les produits ressortissent en général à la C. E. C. A. — nous avons trouvé la possibilité d'appliquer des correctifs qui, je crois, sont parfaitement convenables et que, même s'ils sont limités dans le temps, nous pourrions maintenir si cela est nécessaire. Je déclare, une fois de plus, que les correctifs ont la même valeur que la tarification et qu'ils ne pourront être modifiés que suivant la procédure prévue pour la révision de la tarification elle-même.

M. Pinton a dit cet après-midi que cette modification tarifaire n'était pas une opération blanche. Je veux lui indiquer qu'en tout cas les études très poussées qui sont faites par la S. N. C. F. grâce aux machines électroniques qu'elle a mises en place, montrent que les coûts des transports sont parfaitement compensés, notamment — il faut le dire — par un léger renchérissement moyen des prix de transport des colis de détail qui coûtent très cher à la S. N. C. F. et qui, d'ailleurs, ne sont pas de son domaine. Il n'est pas douteux que le trafic de messagerie de détail n'est pas une opération naturelle pour la S. N. C. F. Ce renchérissement du détail et sur les petites distances apporte une recette qui compense très exactement les

correctifs que nous avons institués et qui permet d'aboutir, pour certains produits essentiels des régions défavorisées du Centre et du Midi, à des prix en diminution par rapport aux prix actuels.

Certes, monsieur Pinton, il serait présomptueux de dire que nous avons prévu les recettes et les dépenses de la S. N. C. F. en fonction de cette nouvelle tarification. Il est très probable que des changements interviendront. Je puis vous donner l'assurance, comme je l'ai donnée, à l'extérieur des enceintes parlementaires, aux organisations professionnelles qui sont venues m'entretenir de cette question, que nous examinerons très attentivement l'application de cette réforme. Nous en avons les moyens puisque nous disposons des procédés mécanographiques nécessaires.

Il va de soi que cette réforme n'est pas un tout en soi, qu'elle n'est qu'un instrument et que, si cet instrument se révélait défectueux sur certains points, nous ferions les modifications indispensables. Nous avons cependant pris toutes précautions pour la mise en œuvre de cette réforme, quitte à ce que la commission que j'ai désignée apporte encore quelques précisions d'ici au 1^{er} octobre.

Je répondrai brièvement à la question que m'a posée M. Abel-Durand sur les gares sinistrées. La reconstruction de quelques bâtiments de gares sinistrées sera achevée au titre du IV^e plan. A Boulogne, les travaux vont être achevés. A Besançon, ils sont avancés et seront terminés fin 1962. A Calais, ils seront achevés dans le courant de 1963. A Dunkerque, ils dureront encore quelques semaines.

A côté des opérations de reconstruction proprement dites, restent des opérations d'amélioration. C'est sur la gare de Nantes-Orléans, qui est vétuste et très exigüe, que M. Abel-Durand a sans doute voulu attirer mon attention. La recherche d'un mode de financement retarde la réalisation de ces travaux. C'est une opération dont la rentabilité n'est pas directe et que les insuffisances d'autorisations de programme ne nous permettent guère d'envisager facilement. Mais je peux donner l'assurance à M. Abel-Durand que rien ne sera négligé pour dégager les moyens de financement qui permettront d'aménager cette gare dans les plus brefs délais.

M. Pinton a indiqué que l'on avait probablement trop donné au fer par rapport à la route et à la voie navigable. Certes, la voie navigable me paraît en retard ; j'ai déjà eu l'occasion de le reconnaître. Il en est de même pour les autoroutes. Ces retards sont dus au niveau encore insuffisant, malgré les efforts très louables accomplis ces dernières années, de l'enveloppe des investissements à l'intérieur de la structure générale du budget. Après tout, les ministres successifs — et M. Pinton s'en souvient bien — ne peuvent gérer que la part de crédits qui leur est allouée. Il n'y a pas lieu à cet égard de faire le procès de la Société nationale des chemins de fer français. Je ne vais pas défendre en bloc cette société nationale ; comme toute œuvre humaine, elle comporte des imperfections qu'il faut pallier, en s'efforçant de faire rendre le maximum à ce grand instrument de notre économie nationale.

Il n'est véritablement pas raisonnable de prétendre que les investissements de la Société nationale des chemins de fer français sont excessifs. Je viens d'inaugurer, comme vous le savez, la ligne électrifiée Paris-Strasbourg. J'ai eu l'occasion de proclamer la nécessité des investissements de la Société nationale des chemins de fer français car, pour Paris-Strasbourg, le taux de rentabilité de l'opération dépasse 13 p. 100. Voilà un investissement parfaitement justifié qui nous pousse à poursuivre l'électrification des voies ferrées à un rythme qui corresponde au développement de voies à grande densité de trafic sur lesquelles le tonnage peut être accru utilement et où la rotation du matériel doit s'effectuer rapidement. Il y a là incontestablement des investissements à réaliser ; je m'y emploierai ; le Sénat, j'en suis persuadé, en est bien d'accord.

Je voudrais signaler à l'attention de M. Armengaud et à celle de la commission des finances que lorsqu'on examine le budget de la Société nationale des chemins de fer français à travers le budget de mon propre département ministériel il faut se rendre compte que les investissements de la Société nationale des chemins de fer français comportent, pour une part importante, le renouvellement du matériel, que, dans les années passées, on a certainement négligé d'assurer dans des conditions normales. Une partie importante du parc de wagons a plus de quarante ans d'âge ; ce n'est pas raisonnable. C'est une erreur économique d'ajouter ce renouvellement de matériel nécessaire aux investissements productifs.

J'ai demandé d'ailleurs que, dans la présentation du prochain budget d'équipement, apparaisse la différence entre les sommes

affectées à l'une et à l'autre de ces opérations. En effet, on ne verrait pas, dans le bilan d'une industrie, le renouvellement du matériel figurer dans le même chapitre que les investissements productifs.

Il faut aussi, il faut rendre justice à la Société nationale des chemins de fer français et ramener les investissements productifs à ce qu'ils sont réellement. On constatera que, dans l'ensemble, comme pour le parc des wagons de marchandises, des retards ont été enregistrés, qu'il faut combler sous peine de ne pouvoir faire face aux obligations du trafic ferroviaire qui se développe peut-être moins vite que celui de la route, mais néanmoins d'une façon sensible.

J'ai prononcé le mot « route ». Il va de soi qu'il ne s'agit pas, dans la politique de la Société nationale des chemins de fer français, d'empêcher le trafic routier de se développer. Le rôle du ministre des travaux publics et des transports est — tâche difficile, certes — de coordonner et d'adapter nos moyens de transports aux besoins de l'économie nationale, ce qui fut la tâche de tous mes prédécesseurs, ce qui demeure la mienne.

Tout à l'heure, M. Méric disait que je tenais la clef de la décentralisation industrielle par le biais des transports. Je veux lui dire que je ne crois pas qu'il doive s'agir seulement de décentralisation industrielle, mais de décentralisation économique, car l'économie harmonieuse d'une région compte plus que son industrialisation et que l'importance de cette industrialisation. Puisqu'on parle du plan d'équipement, c'est une notion qu'il ne faut pas négliger.

Mais franchement, monsieur Méric, je ne pense pas que les transports aient une incidence telle qu'ils conditionnent complètement la décentralisation industrielle. Certes, ils en sont en partie responsables, mais bien d'autres mesures qui existent, qui sont mises en œuvre tous les jours, permettent cette décentralisation économique au profit de régions moins développées que d'autres.

Si l'on suivait votre raisonnement en créant, comme vous le demandiez tout à l'heure, une caisse de péréquation des transports, ne croyez-vous pas que l'on serait ainsi conduit à opérer bien d'autres péréquations ? Il faudrait envisager des péréquations humaines et même des péréquations de la structure géographique de notre pays. Vouloir structurer, « péréquer » l'ensemble de l'économie d'un pays, c'est entreprendre une tâche impossible, inhumaine et probablement irréalisable dans l'état actuel des choses.

Malheureusement, les compétitions et les courants commerciaux sont plus forts que toutes les planifications et les ambitions de ceux qui sont chargés de la planification ou de la décentralisation, qui doivent se borner à corriger les conséquences de la géographie et compenser les faits économiques, pour tenir compte de la situation des hommes. Il est bien certain que nous devons agir dans ce domaine ; mais je ne crois pas qu'une péréquation générale des transports puisse à elle seule résoudre le problème. Il faudrait prévoir toute une série de péréquations, ce qui me paraît une tâche inhumaine et impossible pour un gouvernement.

M. André Méric. 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. Méric, avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Méric. Je m'excuse, monsieur le ministre, de vous interrompre à nouveau. Je continue à penser qu'une caisse de péréquation imposant les mêmes prix de transport sur l'ensemble du territoire pour les matières premières, les produits fabriqués, les produits alimentaires, serait un élément de décentralisation industrielle.

Aujourd'hui, la faiblesse de la production agricole dans certaines régions ne peut être compensée que par une décentralisation industrielle. Or, vous ne ferez pas cette décentralisation, contrairement à ce que vous affirmez, par la déperquation des tarifs marchandises de la S. N. C. F. en établissant des barèmes qui tiennent compte du prix de revient réel régional des transports par fer. Cette mesure aura pour effet de pénaliser, que vous le vouliez ou non, les usines de notre région déjà défavorisées par les distances qui les séparent des centres d'approvisionnement et de vente.

Ce ne sont pas les indices rectificatifs départementaux qui changeront quelque chose en la matière.

Je voudrais vous rappeler, monsieur le ministre, que des hausses sont intervenues sur les transports. La hausse moyenne est de 31,6 p. 100 depuis 1957. Pour un élément essentiel de l'industrie, la ferraille, elle est pour nos régions de 60 p. 100. La déperquation va encore aggraver ce décalage.

Vous parlez de péréquation humaine. Mais comment assurez-vous la réalisation de votre plan ? Par des contrôles physiques, des contrôles financiers, par des investissements du secteur public et nationalisé qui constituent un moyen direct d'intervention du Gouvernement d'une importance considérable pour l'activité des différentes branches d'industrie.

Vous avez des lois de programme pour l'agriculture, l'énergie, l'armée. Vous avez des stimulants directs, vous avez même des contrôles financiers par le fonds de développement économique et social. Ce n'est pas cela la péréquation à sens unique ? Pourquoi alors abandonne-t-on un certain nombre de régions ?

Veuillez excuser, monsieur le ministre, la longueur de cette interruption. Mais, pour présenter les objectifs du IV^e plan, on a lancé ce slogan : « Une vie meilleure plutôt qu'un meilleur niveau de vie ».

Une vie meilleure, nous voulons bien, mais dans la mesure où les populations de toutes les régions bénéficient de moyens de l'acquérir. Or, le plan actuel, que ce soit dans les transports ou dans n'importe quel autre domaine, n'a qu'un but : consolider l'économie des régions déjà prospères et abandonner celles qui ont déjà des difficultés. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il y a un certain nombre de points, monsieur Méric, sur lesquels le Gouvernement est d'accord mais sa tâche n'est pas si facile. Il ne faudrait pas en effet que l'on aille vers la péréquation des hommes et vers l'obligation qu'on leur ferait de suivre les courants économiques. Nous connaissons des pays socialistes où cette obligation fait partie du plan, mais elle n'est pas dans le plan français beaucoup plus libéral vis-à-vis de l'homme.

Je m'associerai à cette règle en tant que ministre des transports et des travaux publics, quoique le Gouvernement auquel j'ai l'honneur d'appartenir ait bien indiqué aux assemblées qu'il avait le souci d'établir avec elle le dialogue nécessaire en ce qui concerne le plan.

Je crois que les assemblées se réjouissent de voir que ce plan a pu être discuté au moment même où il entrait en application. Elles ont noté également que le Gouvernement avait l'intention de faire discuter des objectifs du V^e plan avant même qu'il soit déposé. C'est la bonne méthode. Je suis prêt à la suivre en ce qui me concerne. Nous établissons notre plan comme prévu nous en suivons l'exécution grâce à un commissariat général qui a maintenant l'expérience de nombreuses années d'exécution des plans précédents. Nous pouvons ainsi chaque année par le budget, dans la traduction budgétaire de nos objectifs du plan apporter des corrections nécessaires. Je suis persuadé pour ma part que si cela est fait avec la collaboration de tous — encore une fois je veux dire combien j'apprécie celle que m'a apportée aujourd'hui le Sénat — nous irons certainement dans la voie des vœux que vous avez exprimés. Incontestablement les transports sont un élément essentiel de notre vie nationale. Lorsqu'on établira les plans et lorsqu'on décidera les modifications à apporter aux objectifs primitifs, je suis persuadé que les secteurs des travaux publics, des transports et du tourisme trouvera les éléments nécessaires pour faire prévaloir les points de vue de mon département ministériel car comme l'a dit M. le Premier ministre, de cette collaboration résultera certainement une meilleure valeur humaine du plan. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je voudrais répondre à M. le ministre, mais je dois dire très honnêtement que j'en aurai pour plus de cinq minutes.

M. le président. La conférence des présidents a décidé que les séances ne s'arrêteraient pas forcément à minuit, mais se poursuivraient jusqu'au terme du débat engagé.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Dans ces conditions, sans aller jusqu'au fond du problème et tenant compte du fait, ainsi que je l'ai signalé cet après-midi, que ce n'est pas la faute de M. le ministre des travaux publics s'il n'a pas assisté à l'ensemble du débat, je voudrais simplement souligner un ou deux points. Nous aurons d'ailleurs à revenir sur ces questions après-demain, je voudrais signaler, sans y mettre de mauvaise intention, au terme de ce discours qui, en toute objectivité, m'a paru plus riche en bonnes intentions qu'en précisions, qu'il me paraît difficile de ne pas faire un certain nombre d'observations.

Vous avez fait une distinction que je connais bien entre le ministre des travaux publics et un membre du Gouvernement. Certains ici ont connu cette situation et je crois savoir ce que cela signifie. Mais j'ai à maintes reprises et notamment lorsque nous avons discuté le budget — c'était alors votre prédécesseur qui était à ce banc — regretté que nous ne puissions généralement nous adresser au ministre des travaux publics comme nous pouvons nous adresser au ministre des P et T ou au ministre de l'industrie. En fait, nos observations passent par-dessus sa tête pour s'adresser à quelqu'un qui, généralement, n'est pas là, je veux parler du ministre des finances. Nous l'avons pourtant aperçu ce soir, comme un météore jeune et brillant qu'il est. J'ai eu l'espérance que nous réussirions à l'accrocher, mais il a disparu. Je dois dire tout de suite, pour qu'il n'y ait pas de malentendu et qu'on ne me reproche pas d'accuser un absent, que lorsque nous discuterons des différents amendements et des articles du plan, j'ai parfaitement l'intention de le mettre en cause, présent ou absent. J'espère qu'il sera présent.

Ceci étant, je voudrais dire, monsieur le ministre, sans insister sur la question des voies navigables, où vous avez fait une profession de foi que j'accepte parfaitement, que vous avez attaqué en disant : bien, il n'y en a qui sont pour la liaison Rhône-Rhin, d'autres qui sont un peu moins ou tout à fait ou pas du tout...

Sans vouloir continuer à effeuiller la marguerite, j'observerai qu'au fond, s'il n'y avait pas le rapport Bouloche, je pense que la question serait totalement réglée, car il y aurait sur ce point et depuis des années, une concordance absolue.

Je me souviens encore de l'époque où j'étais — cela fait plus de cinq ans — dans le bureau du boulevard Saint-Germain, recevant la visite de M. Pflimlin, qui venait me reprocher de n'avoir pas le courage d'affronter le ministre des finances pour lui imposer un certain nombre de dépenses d'engagement pour l'aménagement de la liaison Rhône-Rhin. J'avoue que j'ai plaidé coupable, mais par la suite je me suis consolé en constatant qu'après cela M. Pflimlin, étant resté ministre des finances pendant six mois, n'avait pas, que je sache, consenti les crédits qu'il venait de me reprocher de n'avoir pas le courage de demander ni surtout la qualité d'obtenir.

Mais je prétends, j'affirme de la façon la plus catégorique qu'au point où nous en sommes, s'il n'y avait pas le rapport Bouloche, on pourrait considérer que la question de la liaison Rhône-Rhin est réglée par un accord unanime. Si les études techniques sont à terminer elles sont suffisamment engagées pour que l'option puisse entre temps être considérée comme levée.

Monsieur le ministre, vous avez dit en commençant quelque chose qui m'a paru absolument décisif et réglant la question. Vous avez évoqué la visite que vous avez faite aujourd'hui même et celle que votre commission des affaires économiques avait faite il y a quelques semaines, et, je dois le reconnaître, pour en tirer exactement les mêmes conclusions que vous. Vous nous avez déclaré que, de toute évidence, la canalisation de la Moselle était une opération rentable, encore que les prix aient considérablement dépassé le devis originel pour des raisons que nous pourrions d'ailleurs développer, puisqu'elles n'ont rien à voir avec les travaux du canal Rhône-Rhin.

M. Henri Longchambon. On ne peut pas encore parler de travaux !

M. Auguste Pinton, rapporteur. Vous avez évoqué la rentabilité, vous avez insisté sur l'importance de liaisons établies mais en direction du Nord, c'est-à-dire vers l'Allemagne et qui, par conséquent, risquent — c'est un point sur lequel nous pourrions revenir — d'orienter économiquement la région du Nord-Est de la France vers l'extérieur du pays et dans une certaine mesure de tarir des liaisons que nous croyons indispensables, qui sont possibles et qui peuvent être rentables avec le Sud et l'Ouest de la France.

Je vous le répète : si nous avions à porter condamnation du rapport Bouloche, je pense que la simple constatation toute fraîche que vous avez faite au retour de votre voyage, alors que peut-être vous n'aviez pas eu le temps d'être « chambré » (*Sourires.*) me paraît être décisive et emporter condamnation de ce même rapport Bouloche.

J'ajouterai seulement un certain nombre d'autres observations, car ce qui m'a tout de même inquiété, si j'ose dire, rentrant sous la contrainte de ce qui avait pu être dit ou de ce que l'on a pu vous dire, vous avez reparlé de l'option en déclarant que les études doivent être poursuivies car si le Gouvernement — je cite à peu près la lettre rectificative — a reconnu la nécessité d'une liaison entre les vallées de la Moselle et du Rhin, d'une part, et la vallée du Rhône et la Méditerranée, d'autre part, une option est encore possible.

Vous avez souhaité trouver des crédits. Je vais vous les indiquer, monsieur le ministre. En effet, je vois dès les premières lignes du rapport que les travaux d'électrification inspirés par la S. N. C. F. sont prévus pour 90 millions de nouveaux francs pour la ligne Neufchâteau—Dijon. Or, si l'on fait la canalisation, cette électrification n'apparaît plus impérieusement et immédiatement nécessaire.

Dans le même rapport, à la même page, nous constatons que, d'après le rapport de la S. N. C. F., la liaison entre Paris et la Haute-Marne, Belfort et Bâle ne paraît relever pour le moment que d'une simple dieselisation. Je pose alors la question : croyez-vous qu'une liaison entre la région parisienne et la Haute-Marne, qui est tout de même un centre important ou qui pourrait le devenir davantage, puis vers Belfort et Bâle puisse économiquement être considérée comme moins importante que la liaison entre Dijon et Neufchâteau qui ne peut prendre de sens que dans la mesure où, renonçant à faire la canalisation vers la Moselle, on entreprend de résoudre le problème en nous mettant en face d'une solution préétablie et en face du fait accompli.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Voulez-vous me permettre de présenter une simple observation ?

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je vous en prie.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais rappeler que les électrifications ou les dieselisations de la S. N. C. F. sont des opérations rentables en elles-mêmes, c'est-à-dire qu'une bonne gestion de la S. N. C. F. doit conduire à des électrifications ou des dieselisations qui sont retrouvées dans l'exploitation ultérieure de ses lignes ; qu'il y a là surtout un aménagement des investissements de la S. N. C. F. qui, même si l'on ne tient pas compte de leur utilité économique, ont une utilité à l'intérieur de l'entreprise. Il ne faut pas comparer des choses qui ne sont pas toujours comparables.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Cette liaison électrique ne sera pas en elle-même une mauvaise chose, mais je pense qu'est valable pour la S. N. C. F., comme pour les autres activités de notre pays, l'observation d'une certaine priorité.

La priorité de la liaison Dijon-Neufchâteau m'apparaît certainement moins évidente qu'une liaison par électrification sur la grande ligne dont j'ai parlé. Je le dis en tout liberté car je ne suis aucunement intéressé par cette liaison. Ceux de mes collègues qu'elles intéressent et qui voudraient la voir figurer dans le prochain plan n'ont qu'à proposer, nonobstant toutes les difficultés naturelles, notamment de relief, la canalisation des régions en cause et je suis convaincu qu'ils obtiendront un projet d'électrification à la plus prochaine occasion.

Après dix-huit mois d'expérience, de cohabitation plutôt que de direction de la S. N. C. F. j'ai été amené à cette conclusion que s'il était possible, à la rigueur, à un ministre des travaux publics, même actif, même plein de volonté — et je crois ne pas en avoir manqué — d'empêcher la S. N. C. F. de faire quelque chose, il lui était impossible de lui imposer un projet quelconque si elle n'en voulait pas. Votre prédécesseur et mon successeur M. Buron, au bout de quatre années, a affirmé en maintes occasions qu'il en était parvenu exactement aux mêmes conclusions.

Je n'insiste pas davantage et je voudrais revenir brièvement sur la déperdition.

Je ne l'ai pas évoquée dans mon rapport car le sujet ne me paraissait pas devoir entrer dans un plan d'investissement. Il était cependant dans la pensée de la plupart de mes collègues et j'ai été amené à intervenir deux fois à cet égard.

Je vous demande, si vous en avez le temps, de relire les observations que j'ai présentées sur le véritable sens de la péregrination. Je souhaiterais que vous puissiez y répondre et je doute que vous puissiez les démentir.

Pour le reste, je répète que ce ne pouvait pas être une opération blanche en dépit de toute l'électronique du monde. Je maintiens cette affirmation et, plutôt que de me référer à des calculs électroniques qui me paraissent être une utilisation scientifique de la statistique, avec toutes ses qualités et tous ses défauts, j'aime autant prendre rendez-vous pour dans un an — je suppose que vous y serez encore. (*Sourires.*) Nous constaterons alors qui de nous avait raison.

Je m'engage à revenir ici les pieds nus, en chemise et la corde au cou, si je m'étais trompé, mais cela m'étonnerait. (*Rires.*)

M. le président. Si vous veniez dans cette tenue, le président aurait son mot à dire, monsieur le rapporteur. (*Sourires.*)

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je pense effectivement qu'une politique doit être basée, non pas sur un texte de loi, mais sur le décret du 14 novembre 1949 qui a en effet valeur pour tous les ministres des travaux publics et que les uns et les autres se sont efforcés de mettre en application.

J'en viens à l'aviation et je vous prie d'excuser le décalage de mon intervention, mais je suis les notes que j'avais prises en vous écoutant ; vous avez d'ailleurs vous-même répondu un peu au gré des différentes observations qui avaient été présentées.

En matière d'aviation, si je n'ai rien dit au cours de mon exposé, c'est que je n'ai personnellement rien à reprendre sur les études qui se poursuivent dans le domaine de ce que j'appelle la *Supercaravelle* ou la *Caravelle* supersonique. Ce que je regrette profondément pour ma part, c'est qu'au terme de tant d'années on n'ait pas pu faire avancer davantage les études et la mise au point de l'appareil inférieur à la *Caravelle*, qu'il s'appelle *Super-Broussard* ou autrement.

Il est évident qu'on n'aboutira pas à une véritable aviation intérieure française, en dehors des lignes les plus importantes, si l'on ne met pas au point un avion rentable ou si, puisque, semble-t-il, cet avion existe ailleurs, le ministre des finances n'accepte pas de laisser acheter un certain nombre d'appareils qui procureraient incontestablement des avantages économiques importants et qui permettraient d'assurer, sans recourir systématiquement à la bonne volonté des collectivités locales, l'équilibre financier de lignes dont chacun a reconnu la nécessité et dont on peut dire que, pour la plupart, elles ont fait leurs preuves.

La preuve qui me paraît la plus évidente, c'est que, sur cette ligne Lyon—Paris, qui incontestablement, au point de vue ferroviaire, est la mieux desservie de France, l'une des deux liaisons aériennes voit pratiquement toutes ses places retenues huit jours d'avance. Si la seconde n'en est pas encore au même point, c'est simplement qu'elle a été créée plus tard et que les habitudes ne se sont pas encore prises. Dans mon pays, on se tient à ses habitudes, mais on les prend lentement.

Je suis convaincu que la preuve est faite qu'un transport aérien intérieur ne nuit pas à la S. N. C. F. et qu'il représente une nécessité, mais il faut que cette dernière corresponde à une gestion économique viable, qui ne peut être réalisée, non pas faute de bonne volonté de la part de la Compagnie Air-Inter, à laquelle je veux à nouveau rendre hommage, mais faute des moyens matériels convenant au service qu'on lui demande.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je suis d'accord avec vous.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Sur le tourisme, je voudrais simplement dire en passant que ce n'est pas moi, monsieur le ministre, qui ai dit qu'il fallait débarrasser le secrétariat général au tourisme de la tutelle des finances. Hélas, hélas !...

M. Etienne Dailly. Il faut le dire une troisième fois ! (*Sourires.*)

M. Auguste Pinton, rapporteur. Non, je ne le dirai pas une troisième fois.

... je sais ce qu'il en est. J'ai simplement souhaité que l'organisation du service soit sous une tutelle à la fois moins étroite et peut-être plus compréhensive du ministre des travaux publics lui-même.

Ce n'est pas un reproche que je vous fais, monsieur le ministre, car il pourrait s'adresser de la même manière à vos cinq ou six prédécesseurs, moi compris, mais c'est un vœu que je formule.

J'ai l'impression d'avoir ainsi fait le tour des différentes questions. Bien entendu, ainsi que je vous le signalais tout à l'heure, je réserve celle des voies navigables qui, dans cette discussion, a pris une place extrêmement importante.

Je souhaite simplement, en terminant, bien que je ne veuille pas intervenir directement, que vous puissiez méditer ce qui a été dit par les uns et par les autres sur le problème des autoroutes et sur l'incontestable retard qui va s'aggraver au cours de ce plan, comme d'ailleurs au cours des suivants, si l'on n'adopte pas des méthodes différentes.

Je répète ma conclusion. Il est normal, nous le savons bien, que chacun prêche pour son saint et que, par conséquent, le rapporteur chargé des transports, bien qu'il ait peu de fréquentations avec ces très honorables personnages, l'ait fait comme n'importe quel autre de ses collègues.

J'ai dit également que les crédits étant limités, il n'était peut-être pas possible, sans une modification, de les augmenter sans faire de même dans tous les autres domaines de l'économie.

Le principal défaut de ce plan, en matière de transports, est d'être une totalisation, reportée sur trois ou quatre années des budgets actuels. Nous ne croyons pas qu'il représente une option pour l'avenir tenant compte à la fois des progrès techniques et des nécessités politiques que comporte la création de l'Europe économique. Cela est vrai dans le domaine des autoroutes comme dans celui des voies navigables et dans un certain nombre d'autres domaines, bien qu'à un degré moindre.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais présenter. Je ne peux pas vous faire grief de n'y avoir pas répondu à l'avance.

Je voudrais simplement vous faire préciser que vous considérez le débat comme ouvert et qu'une fois le plan voté ou non, un certain nombre de questions devront être incontestablement reprises.

Je souhaite que le Gouvernement veuille le faire avec la collaboration du Parlement qui ne lui a jamais manqué lorsqu'on est venu lui proposer des choses raisonnables. (*Applaudissements.*)

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. Le Sénat me permettra de le retenir encore quelques instants.

Qu'il veuille bien m'excuser de n'avoir pas abordé la question des autoroutes. Je l'ai déjà évoquée ici en une autre circonstance. Elle reste présente à mon esprit et précise dans mon action.

Je puis indiquer au Sénat que, par rapport au plan que nous examinons en ce moment, je me suis fait l'avocat des sentiments exprimés tout à l'heure par M. Pinton, ainsi que par de nombreux sénateurs et députés, pour obtenir une accélération du programme d'autoroutes que j'espère voir se réaliser dans le budget de 1963. (*Applaudissements.*)

M. André Méric. Je demande la parole.

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

M. André Méric. Je m'excuse de retenir encore quelques instants l'attention du Sénat.

Habituellement, les ministres ne nous font pas de promesses, mais ce soir, nous somme comblés.

Nous prenons acte, monsieur le ministre, de vos observations, mais après vous avoir écouté je suis plus que jamais convaincu que le IV^e plan est la projection sur les quatre années à venir des résultats acquis à ce jour. Il ne changera pas grand-chose au développement harmonieux de l'économie nationale pour l'ensemble de nos régions.

En ce qui concerne l'aéronautique, on a employé l'argument suivant dans un journal paraît-il sérieux, appelé *Entreprises*. On y lit, en effet : « Par contraste, la construction aéronautique devrait poursuivre son expansion à l'exportation. Le succès de Caravelle autorise des prévisions optimistes. Pour l'ensemble du secteur, il est prévu un taux d'expansion de près de 10 p. 100 ».

Permettez-moi de faire observer qu'on a construit environ 180 Caravelles ; 10 p. 100 de plus, cela fait 18 appareils et ne représente que quatre mois de travail pour Sud-Aviation. Pour une expansion pareille, il vaut mieux ne pas utiliser l'argument, car il est sans valeur.

Je prends donc acte de vos déclarations car, monsieur le ministre, si vous vous préoccupez des charges de travail de Sud-Aviation, je voudrais vous informer que depuis plus d'un an les embauchages sont arrêtés. Les jeunes gens qui sortent des centres d'apprentissage devraient devenir des compagnons, mais ils ne peuvent entrer dans l'industrie aéronautique faute d'emploi. Pour ces jeunes gens, contrairement à ce qu'on prétend, le plein emploi dans nos régions n'existe pas. On condamne une partie de cette jeunesse au chômage.

J'attire votre attention sur ce point particulier, monsieur le ministre, avec l'espoir que nous reprendrons le dialogue.

M. le président. Le Sénat ayant achevé la discussion sur les dispositions du plan relative aux transports, il n'y a pas lieu, comme cela a déjà été indiqué, de maintenir la séance de demain matin. Celle-ci avait été, en effet, prévue pour la fin de cette discussion.

— 3 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La prochaine séance aura donc lieu cet après-midi, mercredi 11 juillet 1962, à quinze heures trente — car certains de nos collègues qui doivent présenter des rapports seront retenus au début de l'après-midi — avec l'ordre du jour suivant :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation du plan de développement économique et social (n^{os} 237 et 238 (1961-1962)). — MM. Henri Longchambon, Etienne Dailly, Jean-Marie Bouloux, Raymond Brun, Henri Cornat, Georges Bonnet, René Jager, Auguste Pinton, Joseph Yvon, Joseph Beaujannot, Maurice Lalloy et Henri Lafleur, rapporteurs de la commission des affaires économiques et du plan ; et n^o 247 (1961-1962), avis de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. — M. André Armengaud, rapporteur ; et n^o 243 (1961-1962), avis de la commission des affaires sociales. — MM. Roger Menu, André Chalazon, André Plait et Georges Marie-Anne, rapporteurs ; et n^o 239 (1961-1962), avis de la commission des affaires culturelles. — MM. Edgar Tailhades, Jacques Baumel et Charles Fruh, rapporteurs :

- énergie ;
- départements et territoires d'outre-mer ;
- problèmes financiers.

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 11 juillet, à zéro heure quinze minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 10 JUILLET 1962
(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

431. — 10 juillet 1962. — **M. Jacques de Maupeou** demande à **M. le Premier ministre** s'il estime suffisantes les mesures prises pour la protection et l'évacuation de la population française d'Algérie, et s'il ne compte pas utiliser tous les moyens que peuvent fournir l'armée, la marine et l'aviation, pour mettre fin, au plus tôt, à la situation tragique où se trouve cette population, et lui apporter toute l'aide que requièrent la défense de nos compatriotes et l'honneur de la France.

432. — 10 juillet 1962. — **M. Louis Jung** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que la non-reconstruction des ponts détruits par faits de guerre représente un danger et une entrave très grave à la circulation. Il lui demande quelles dispositions le Gouvernement pense prendre afin d'accélérer la reconstruction des ponts et dans quels délais ces travaux pourraient être réalisés.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 10 JUILLET 1962
Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 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. 75. — 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. »

2797. — 10 juillet 1962. — **M. Georges Rougeron** demande à **M. le Premier ministre** s'il ne lui apparaîtrait pas utile de publier, pour la documentation des parlementaires, un recueil chronologique des principales déclarations faites par le Gouvernement français, ainsi que par le F. L. N. et le G. P. R. A., sur la question algérienne, depuis le début de l'insurrection jusqu'à la conclusion des accords d'Évian.

2798. — 10 juillet 1962. — **M. Georges Rougeron** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il ne lui apparaîtrait pas opportun d'envisager la réintégration des fonctionnaires de son département révoqués en raison de leur action pour la paix en Algérie.

2799. — 10 juillet 1962. — **M. Georges Rougeron** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la publication suivante : « Programme des cours d'instruction religieuse au lycée de jeunes filles Joachim-du-Bellay, à Angers. Classes terminales. Octobre. Le Marxisme : exposé et critiques (deux cours). Marxisme et religion ». Il demande si ces cours sont admis comme n'enfreignant point la règle de neutralité de l'enseignement public et si, en se prévalant du précédent, il pourrait être envisagé de donner dans les lycées des cours de sociologie marxiste.

2800. — 10 juillet 1962. — **M. Georges Rougeron**, ayant appris par la presse qu'un magistrat pyromane reconnu comme irresponsable va être interné, demande à **M. le ministre de la justice** si les jugements auxquels a pris part ce magistrat pourront être éventuellement soumis à révision.

2801. — 10 juillet 1962. — **M. Georges Rougeron** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** s'il a été informé de l'étrange phénomène qui a vu, dans la journée du 9 juin 1962, le

niveau de la Seine baisser de 1,30 mètre en quelques heures entre Samois et Charrettes, cependant qu'arrivaient simultanément environ deux cents péniches et un certain nombre de photographes ; ensuite de quoi le niveau du fleuve se releva et les péniches repartirent sans que l'on ait su pourquoi elles étaient venues. Il souhaiterait connaître l'explication de ce phénomène et des coïncidences.

2802. — 10 juillet 1962. — **M. Jean Bertaud** signale à **M. le ministre des armées** que certaines familles de militaires servant en Algérie se plaignent de ne pouvoir écrire à leurs enfants en raison de l'impossibilité dans laquelle ceux-ci se trouvent de pouvoir leur indiquer rapidement, notamment à la suite de dissolution d'unités et de mutations nécessitées par le service, leur secteur postal. Il le prie de bien vouloir lui faire connaître les raisons de cet état de choses et les dispositions qu'il entend prendre pour y remédier.

2803. — 10 juillet 1962. — **M. Jean Bertaud** croit devoir attirer l'attention de **M. le ministre des armées** sur la situation des jeunes gens qui, ayant contracté un engagement de trois ans pour l'école spéciale d'éducation physique d'Antibes, ont été, après un stage de quelques mois, envoyés en Algérie et leur séjour en Afrique du Nord se terminant se voient mutés en métropole pour terminer leur engagement, non pas à l'école d'Antibes mais dans d'autres unités. Il lui demande s'il ne serait pas possible de prévoir la réaffectation de ces jeunes gens dans l'établissement militaire pour lequel ils ont contracté un engagement, ce qui leur permettrait de terminer dans les conditions les plus favorables leur temps de service.

2804. — 10 juillet 1962. — **M. Louis Jung** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de bien vouloir le renseigner sur les possibilités qu'ont les communes pour placer leurs disponibilités financières sous forme de bons du Trésor. Actuellement, dans toutes les communes où des projets importants demandent des efforts financiers considérables, il serait souhaitable que celles-ci puissent bénéficier des intérêts de l'argent qu'elles mettent en réserve pour faciliter le financement des travaux.

2805. — 10 juillet 1962. — **M. Louis Jung** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés** que dans de nombreuses communes, les municipalités pourraient aménager des logements destinés aux rapatriés d'Algérie. Il lui demande quelles dispositions le Gouvernement pense prendre pour garantir le remboursement des dépenses engagées.

2806. — 10 juillet 1962. — **M. Louis Jung** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le problème linguistique en Alsace demanderait que tous les enfants puissent fréquenter, soit une école maternelle, soit une classe enfantine ; que malgré les efforts louables importants réalisés dans les dernières années, on est loin du but à atteindre. Il lui demande si le Gouvernement envisage de prendre des dispositions afin de doter, dans un délai de quatre ans, toutes les communes des départements de l'Est de classes enfantines, chaque fois que le nombre de 20-25 élèves serait atteint.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N° 1917 Guy de La Vasselais ; 1918 Guy de La Vasselais.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DES DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

N° 2360 Alfred Isautier.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 767 Edmond Barrachin.

AGRICULTURE

N° 1767 Philippe d'Argenlieu ; 1946 Michel Yver ; 2085 Lucien Bernier ; 2232 Octave Bajoux ; 2283 René Tinant ; 2394 Jean Péri-dier ; 2553 Camille Vallin ; 2610 Roger Lagrange.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 2123 Camille Vallin ; 2446 Charles Naveau ; 2550 Jacques Duclos ; 2694 Marie-Hélène Cardot ; 2721 Georges Marie-Anne.

ARMEES

N^{os} 2440 Emile Dubois ; 2442 Emile Dubois ; 2708 Georges Marie-Anne.

CONSTRUCTION

N^{os} 2476 André Fosset ; 2562 Edouard Le Bellegou.

EDUCATION NATIONALE

N^{os} 2081 Georges Cogniot ; 2172 Etienne Dailly ; 2279 Georges Cogniot ; 2393 Adolphe Dutoit ; 2439 Emile Dubois ; 2520 André Monteil ; 2523 Marie-Hélène Cardot ; 2524 Jean Lecanuet ; 2525 Edmond Barrachin ; 2531 Jean Bertaud ; 2540 Jacques de Maupeou ; 2566 Lucien Berdureau ; 2588 Georges Cogniot ; 2710 Georges Cogniot ; 2722 Georges Rougeron.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

N^{os} 1091 Etienne Dailly ; 1111 Camille Vallin ; 1318 Paul Ribeyre ; 2146 Jules Pinsard ; 2168 Guy de La Vasselais ; 2238 Marcel Boulangé ; 2297 Pierre Metayer ; 2374 Etienne Rabouin ; 2400 André Armengaud ; 2457 Fernand Verdeille ; 2466 Antoine Courrière ; 2469 Jules Pinsard ; 2472 Victor Golvan ; 2481 Auguste Billiemaz ; 2500 Michel Yver ; 2549 Louis Namy ; 2572 Francis Le Basser ; 2579 Louis André ; 2620 Paul Mistral ; 2627 Yvon Coudé du Foresto ; 2640 André Armengaud ; 2662 André Méric ; 2667 Léon Jozeau-Marigné ; 2671 Charles Durand ; 2672 Charles Durand ; 2679 Alain Poher ; 2689 Marie-Hélène Cardot ; 2690 Alain Poher ; 2698 Bernard Chochoy ; 2699 Robert Chevalier ; 2701 Alain Poher ; 2703 Louis Courroy ; 2706 Gabriel Montpied ; 2713 Robert Liot ; 2728 Michel de Pontbriand ; 2729 Jean Bertaud ; 2731 François Montsarrat.

Secrétaire d'Etat au commerce intérieur.

N^o 2642 André Armengaud.

Intérieur.

N^{os} 581 Waldeck L'Huilier ; 2189 Bernard Lafay.

JUSTICE

N^o 2554 Jean Bertaud.

SANTÉ

N^{os} 2606 Yvon Coudé du Foresto ; 2661 Georges Marie - Anne ; 2723 Emile Hugues.

TRAVAIL

N^{os} 2564 André Méric ; 2651 Roger Menu.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

N^{os} 2630 Louis Namy ; 2725 Paul Ribeyre.

REponses DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

MINISTRE D'ETAT CHARGE DES AFFAIRES ALGERIENNES

2748. — M. Georges Cogniot demande à M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes si les enseignants et les autres fonctionnaires d'Algérie, qui ont fait grève pour protester contre la condamnation de l'ex-général Jouhaud, ont subi ou non la retenue d'une journée de grève sur leur traitement. (Question du 19 juin 1962.)

Réponse. — Les dispositions de l'article 4 de la loi du 29 juillet 1961 ont été appliquées en Algérie, chaque fois qu'il a été prouvé que l'absence d'un fonctionnaire démontrait sa volonté de s'associer à l'action du mouvement subversif.

2763. — M. Pierre de Chevigny demande à M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes s'il ne pense pas que les dossiers des Français expulsés d'Algérie devraient faire l'objet d'un nouvel examen tendant à autoriser le retour de plusieurs ou de beaucoup d'entre eux. Absents d'Algérie pendant les derniers mois de guerre civile, ces expulsés jugent les faits avec plus de raison et d'objectivité qu'on le leur prête généralement. Beaucoup d'ailleurs n'ont été expulsés que pour avoir émis des opinions ou des craintes dont les faits sont venus confirmer le bien-fondé. Certains pensaient que l'Algérie ne pourrait demeurer province française. C'est sur les dangers de la politique gouvernementale qu'ils entendaient attirer l'attention, notamment quant à l'avenir de la population française de souche et aussi quant à la construction d'une

autorité politique fondée sur la terreur et appelant la terreur en réponse. Aujourd'hui, plusieurs estiment utile leur retour en Algérie, quel que soit leur risque, pour servir la nécessaire coexistence des Français et des musulmans. (Question du 21 juin 1962.)

Réponse. — Tous les arrêtés d'interdiction de séjour en Algérie ont été rapportés à compter du 2 juillet 1962. A cette même date, le régime des autorisations de voyage entre la France et l'Algérie a été abrogé. Rien ne s'oppose donc au retour en Algérie des Européens à l'encontre desquels une mesure d'interdiction de séjour sur ce territoire avait été prise. Ceux qui font encore l'objet d'une assignation à résidence en métropole verront, sur leur demande, cette mesure levée au moment de leur départ pour l'Algérie.

2711. — M. Georges Cogniot expose à M. le ministre des affaires étrangères que plusieurs milliers d'étudiants vietnamiens actuellement en France sont menacés d'être retirés de nos universités et rapatriés de force en raison de la surtaxe des cinq septièmes des fonds transférés par les familles. Il demande quelles démarches ont été entreprises conformément à l'esprit des accords de Genève pour que les étudiants reçoivent l'intégralité de la pension servie par leur famille et que la coopération culturelle entre la France et le Viet-Nam ne soit pas ruinée au profit d'une influence américaine qui tend à devenir exclusive à Saigon. (Question du 29 mai 1962.)

Réponse. — La question posée semble se référer à des mesures financières, de portée générale, prises récemment à Saigon par l'office des changes du Viet-Nam à l'égard des transferts de fonds à l'étranger et relevant de l'exercice normal de la souveraineté d'un Etat indépendant. Il n'appartient pas au Gouvernement français d'en discuter. Ces dispositions n'ont, au surplus aucun lien avec les accords de Genève, qui ont réglé les conditions du cessez-le-feu avec la République démocratique du Viet-Nam Nord, et ne traitaient pas des rapports entre la France et la République du Viet-Nam. Il ne pèse donc aucune menace sur les étudiants vietnamiens d'être retirés de nos universités et rapatriés de force.

AGRICULTURE

2712. — M. Léon David demande à M. le ministre de l'agriculture où en est le projet relatif au reclassement des chefs de district des eaux et forêts dans le cadre B. Les intéressés trouvent anormale la lenteur apportée malgré les promesses faites. (Question du 29 mai 1962.)

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire que le projet en cause est actuellement à l'examen des autres départements ministériels intéressés.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n^o 2736 posée le 12 juin 1962 par M. Roger Lagrange.

ARMEES

2670. — M. Philippe d'Argenlieu signale à M. le ministre des armées que certaines unités stationnées en Algérie, et notamment dans la région de Saïda, paraissent souffrir actuellement d'une déficience d'approvisionnement en vivres tout à fait regrettable. Il lui demande si ces renseignements sont exacts et, s'il en a connaissance, quelles mesures sont prises pour permettre d'assurer un ravitaillement normal des militaires composant ces unités. (Question du 17 mai 1962.)

Réponse. — Il ressort de l'enquête effectuée à la suite de la présente question que l'approvisionnement en vivres des unités de la région de Saïda est normal. Seul le ravitaillement en pommes de terre a été difficile, comme chaque année à la même époque, mais ces difficultés se sont rencontrées partout pendant le printemps 1962, même en métropole, du fait de l'arrivée tardive des pommes de terre nouvelles sur le marché.

CONSTRUCTION

2718. — M. Jean-Louis Tinaud signale à M. le ministre de la construction que des instructions paraissent avoir été données par son ministère, tendant à interdire les lotissements dans les communes rurales, dès l'instant que ces lotissements se trouvent éloignés du centre du village de plus de 500 ou 600 mètres à vol d'oiseau. Il lui demande si ces restrictions émanent bien de son ministère et, dans l'affirmative, en vertu de quel texte un préfet peut refuser l'approbation d'un lotissement sous prétexte qu'il est trop éloigné du centre du village. Il attire son attention sur le préjudice très grave qui sera causé à beaucoup de communes rurales si cette politique est suivie, et souhaiterait, en tout cas, une application très libérale de cette nouvelle disposition, qui risquerait de frapper même des divisions de terrains peu importantes (2, 3, 4, 5 lots). (Question du 5 juin 1962.)

Réponse. — Les plans d'urbanisme — plans directeurs, plans de détail ou plans sommaires — qui prévoient la répartition du sol et les règles d'utilisation relatives à celles-ci, comportent toujours,

autour des agglomérations, la délimitation d'un périmètre dit périmètre d'agglomération, à l'extérieur duquel sont interdits les lotissements à usage d'habitation et les constructions autres que celles qui sont nécessaires à l'exploitation agricole. Ce périmètre est fixé en fonction de considérations locales, sans qu'une même distance maximum par rapport au centre des agglomérations ait à être observée. Il est cependant possible que la distance mentionnée par l'honorable parlementaire ait pu ou puisse être retenue comme s'adaptant le mieux à une situation particulière. La raison d'être de cette interdiction de lotir ou de bâtir, qui est prise avec l'accord des conseils municipaux, est d'éviter dans les zones rurales l'extension exagérée et désordonnée de constructions disparates qui transforment progressivement l'aspect de la campagne, stérilisent souvent des terres fertiles et sont génératrices de dépenses excessives d'équipement et de gestion de services publics. Une telle discipline est conçue dans l'intérêt général et ne doit souffrir assouplissement que pour permettre la construction, sur de grandes parcelles, de maisons de campagne qui peuvent trouver place dans l'espace rural sans exposer la collectivité à des dépenses excessives. Dans les localités qui ne sont pas soumises à un plan d'urbanisme, le préfet peut, aux termes du décret n° 58-1466 du 31 décembre 1958 relatif aux lotissements, refuser l'autorisation de lotir ou ne l'accorder que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si le lotissement, par sa situation excentrique ou son importance, impose la réalisation par la commune d'équipements nouveaux hors de proportion avec les ressources communales — notamment en ce qui concerne l'équipement scolaire — ou risque de porter atteinte au caractère ou à l'intérêt du paysage.

COOPERATION

2245. — M. Camille Vallin aimerait connaître quelles sont les raisons qui ont amené **M. le ministre de la coopération** à s'opposer au détachement en République de Guinée d'un professeur de lettres de son département. Il estime cette opposition d'autant plus injustifiée que cette candidature avait été agréée par le ministre de l'éducation nationale. (*Question du 11 décembre 1961.*)

Réponse. — Bien qu'il n'ait pas été possible, en raison du caractère assez imprécis de la question posée, de se livrer à une étude du cas particulier évoqué par l'honorable parlementaire, il convient de rappeler que le décret n° 59-309 du 14 février 1959, modifié, dans son article 2, par le décret n° 60-346 du 9 avril 1960, stipule notamment que « le détachement d'un fonctionnaire... auprès d'un Etat étranger est prononcé par un arrêté conjoint du Premier ministre et du ministre intéressé ». Ces dispositions réservent donc au Premier ministre la faculté de se prononcer sur l'opportunité de ce détachement.

EDUCATION NATIONALE

2659. — M. Georges Marie-Anne demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** : 1° s'il a été procédé dans le département de la Martinique à un recensement des enfants d'âge scolaire relevant de l'enfance inadaptée ; 2° les mesures qui ont été prises pour permettre la scolarisation de ces enfants, et notamment le nombre de classes spéciales qui ont été ouvertes à cette fin dans ce département. (*Question du 10 mai 1962.*)

Réponse. — 1° Une enquête effectuée par la commission médico-pédagogique de Fort-de-France a permis de constater que, dans cette ville, 200 enfants d'âge scolaire environ sont inadaptés aux conditions normales de la scolarité et devraient pouvoir bénéficier d'un enseignement spécial. Ce renseignement permet d'évaluer à un millier au moins le nombre des enfants inadaptés du département de la Martinique et à 70 environ le nombre de classes spéciales qui seraient nécessaires pour les recevoir. D'autre part, la création de deux internats pour enfants d'âge scolaire, l'un pour les garçons, l'autre pour les filles, serait justifiée, ainsi d'ailleurs que l'organisation de sections professionnelles pour les adolescents et les adolescentes ; 2° Enseignement spécial à la Martinique comprend : trois classes (deux classes garçons et une classe mixte) pour débiles mentaux et caractériels légers à Fort-de-France ; une classe (garçons) pour jeunes délinquants au Gros-Morne ; une classe (mixte) de plein air à Morne-Rouge ; cinq classes pour orphelins et cas sociaux (deux de garçons à Fort-de-France, trois de filles aux Trois-Ilets) ; deux classes mixtes pour enfants lépreux au sanatorium Hensien de Fort-de-France. Depuis le 1^{er} janvier 1961, ces douze classes spéciales sont placées sous la responsabilité pédagogique d'un seul inspecteur primaire, ce qui permet une meilleure coordination. Le développement de l'enseignement spécial à la Martinique se poursuivra dans toute la mesure où les locaux et le personnel nécessaires pourront être mis à sa disposition. De nouvelles classes de plein air ou de perfectionnement seront ouvertes, dans la limite du nombre de maîtres ayant acquis la qualification requise.

INDUSTRIE

2597. — M. Jean Bardol demande à **M. le ministre de l'industrie** de bien vouloir lui faire connaître, pour ce qui concerne les houillères du Nord et du Pas-de-Calais : a) le nombre de mineurs mutés de fond à fond, bénéficiaires de l'article XI du statut du mineur ; b) le nombre de mineurs mutés du fond au jour, bénéficiaires de l'article XI du statut du mineur ; c) le nombre de

mineurs mutés du fond au jour, à qui il est appliqué la retenue de un dixième ou un vingtième suivant l'article IX du statut du mineur. (*Question du 14 avril 1962.*)

Réponse. — a) Nombre de mineurs mutés du fond au fond, bénéficiaires de l'article XI du statut du mineur : 3.792 ; b) nombre de mineurs mutés du fond au jour, bénéficiaires de l'article XI du statut du mineur : 2.896 ; c) nombre de mineurs mutés du fond au jour, à qui il est appliqué la retenue de un dixième ou un vingtième suivant l'article IX du statut du mineur : 2.017.

JUSTICE

2714. — M. Georges Marie-Anne expose à **M. le ministre de la justice** ce qui suit : l'article 14 du décret n° 62-138 du 2 février 1962 relatif à l'organisation judiciaire dans les départements d'outre-mer a abrogé la loi du 26 juin 1941 relative à la représentation devant les juges de paix, et la loi du 21 octobre 1941 autorisant, par mesure transitoire, certaines personnes faisant profession d'assister et de représenter les parties en justice de paix, à continuer l'exercice de leur profession. Dans le département de la Martinique, cette disposition atteint deux honorables pères de famille âgés respectivement de soixante-trois ans et de cinquante-trois ans qui exercent leur office d'assistant et de représentant des parties, bien antérieurement aux deux lois précitées de 1941. Eu égard au fait que dans les départements d'outre-mer sévit une grave crise de sous-emploi, qu'il n'y existe aucune possibilité de reconversion et qu'ainsi ces pères de famille seront rejetés dans le chômage après trente-quatre ans de pratique professionnelle pour l'un et vingt-cinq ans pour l'autre, il lui demande si des dispositions instructionnelles ne pourraient pas être prises pour pallier cette conséquence brutale non voulue par le législateur en stipulant que les personnes atteintes par la mesure seront autorisées à continuer leur activité, soit jusqu'à extinction, soit jusqu'à un âge limite correspondant à la retraite. (*Question du 29 mai 1962.*)

Réponse. — Les lois des 26 juin et 21 octobre 1941 citées par l'honorable parlementaire réglementaient la représentation et l'assistance des parties devant les justices de paix. Ces juridictions ayant été supprimées par l'ordonnance n° 58-1273 du 22 décembre 1958 relative à l'organisation judiciaire, il était dès lors nécessaire de fixer de nouvelles règles de représentation et d'assistance des parties devant les tribunaux d'instance qui se sont vu attribuer des compétences beaucoup plus larges. Tel a été l'objet de l'article 30 du décret n° 58-1284 du 22 décembre 1958, étendu aux départements d'outre-mer par le décret du 2 février 1962. Bien que les situations individuelles signalées soient dignes d'intérêt, il n'est pas possible de revenir sur les dispositions précitées qui ont été élaborées dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice.

TRAVAIL

2732. — Mme Marie-Hélène Cardot expose à **M. le ministre du travail** que lorsqu'en 1945, en matière de sécurité sociale, une ordonnance régla l'attribution d'une pension proportionnelle et ramena la base de départ, prévue par la loi sur la sécurité sociale de 1930, de 40 à 20 p. 100, cela ne souleva pas d'objections à l'époque, puisque, en tout état de cause, les assurés sociaux n'avaient pas encore droit à une retraite à part entière ; qu'il n'en est plus de même depuis juillet 1960, date à laquelle les trente annuités ont été acquises par les salariés cotisant depuis l'origine ; que les autres régimes de retraite d'avant 1930 accordent, à partir de cinquante, cinquante-cinq et soixante ans au plus tard, des retraites supérieures à celles de la sécurité sociale ; que, lors des nationalisations de 1946 les salariés des secteurs touchés profitèrent de leur passage dans le secteur public en voyant l'âge de leur retraite avancé et le taux majoré, les agents de l'E. D. F. par exemple, obtenant à cinquante-cinq ans une retraite bien supérieure aux 20 p. 100 qu'ils n'auraient reçus qu'à soixante ans. Elle lui demande, pour ne pas laisser subsister ces inégalités, s'il ne compte pas revenir bientôt au régime prévu par la loi de 1930 (40 p. 100 à soixante ans au lieu de 20 p. 100 actuellement) et s'il ne pense pas qu'il serait juste que les retraites déjà accordées à un taux réduit (malgré trente années ou plus de versements) fassent l'objet de péréquation dès que les circonstances le permettront. (*Question du 12 juin 1962.*)

Réponse. — Les problèmes relatifs aux personnes âgées ont fait l'objet d'études de la part de la commission d'étude des problèmes de la vieillesse, créée à l'initiative du précédent Gouvernement, et dont le rapport a été récemment déposé. La question de l'âge auquel est ouvert le droit à pension a notamment retenu l'attention des membres de la commission. Les conclusions de ce rapport sont actuellement examinées par le conseil supérieur de la sécurité sociale, et le Gouvernement espère pouvoir arrêter prochainement les bases de sa future politique en ce domaine. En l'état actuel des textes, les assurés sociaux justifiant de 30 ans d'assurance et reconnus médicalement inaptes au travail, peuvent, d'ailleurs, obtenir, dès l'âge de 60 ans, en application de l'article L. 332 du code de la sécurité sociale, une pension de vieillesse égale à 40 p. 100 du salaire servant de base au calcul de la pension. Il est, en outre, à remarquer que les pensions servies par les régimes spéciaux de retraites sont financées sur des bases différentes de celles du régime général des assurances sociales ; c'est ainsi, par exemple, que les fonctionnaires, pour le seul risque vieillesse-invalidité, subissent sur l'intégralité de leur traitement une retenue de 6 p. 100, alors que pour une cotisation identique qui n'affecte qu'une partie des salaires les plus élevés, les assurés sociaux sont couverts, ainsi que leur famille, pour les risques maladie, invalidité, maternité, vieillesse

et décès. Quant à l'âge d'admission à la retraite, il varie pour les tributaires des régimes spéciaux de retraite selon les emplois occupés, et atteint fréquemment 65 ans.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

2530. — M. Louis Courroy demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** s'il est possible à une société ayant pour objet le commerce de vins et spiritueux de confier sa marchandise à un commissionnaire mandataire chargé de prendre les commandes et d'assurer la fourniture avec son camion, sans avoir le droit de facturer; si la société serait en règle avec la législation des transports du fait de ces livraisons effectuées par le commissionnaire avec un véhicule lui appartenant, le camion de 3-4 tonnes étant la propriété de ce commissionnaire et la société facturant la marchandise. (*Question du 24 mars 1962.*)

Réponse. — Les transports auxquels fait allusion l'honorable parlementaire ne peuvent être considérés comme des transports privés, ni du point de vue du commissionnaire ni du point de vue de la société pour le compte de laquelle il agit. Cela résulte de la définition des transports privés donnée par l'article 23 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949. En effet, en ce qui concerne le commissionnaire, les transports sont exécutés pour le compte et pour les besoins de la société dont il est le mandataire, et non pour ses propres besoins. En ce qui concerne la société pour le compte de laquelle agit le commissionnaire, les véhicules utilisés pour les transports en cause ne lui appartiennent pas et n'ont pas été mis à sa disposition exclusive, par voie de location, dans les conditions prévues à l'article 41 du décret du 14 novembre 1949. Cette interprétation dudit décret a été confirmée par plusieurs arrêts de la cour de cassation (chambre criminelle, arrêt Syndicat des transporteurs publics de l'Aude contre Palazot, 14 novembre 1953; arrêt Tarrisse, 17 novembre 1955; arrêt Lemay, 16 avril 1959). Ainsi, la société au profit de laquelle sont exécutés les transports doit, ou bien les assurer à l'aide de véhicules lui appartenant ou mis à sa disposition par une entreprise régulièrement inscrite au registre des loueurs de véhicules, ou bien encore avoir recours à un transporteur dûment inscrit au registre des transporteurs publics.

2715. — M. Gaston Pams expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** qu'en date du 24 novembre 1960 le tribunal administratif de Montpellier a rendu un jugement condamnant l'Etat à payer à un ouvrier des parcs et ateliers des ponts et chaussées un rappel de salaires, d'heures supplémentaires et d'indemnités de congés payés. Il lui demande s'il envisage (se référant aux motifs dudit jugement) : 1° l'application aux ouvriers des parcs et ateliers de la circulaire n° 139 du 10 octobre 1953 par laquelle le ministre des travaux publics a décidé que pour déterminer la rémunération des ouvriers de cette catégorie, les salaires de base devraient être établis en fonction des salaires horaires minima adoptés dans le département de la Seine pour l'industrie des travaux publics; ou si, au contraire, il envisage l'intégration des ouvriers de cette catégorie dans la grille du personnel des ponts et chaussées en lui attribuant un salaire national indiciaire; 2° l'inclusion de la prime de rendement et d'ancienneté pour le calcul des heures supplémentaires; 3° la prise en compte des heures supplémentaires dans le calcul des indemnités de congés payés. Il lui demande, en outre, quelle sera l'incidence sur la situation de cette catégorie d'ouvriers de la réforme en cours concernant la classification du personnel des ponts et chaussées. (*Question du 29 mai 1962.*)

Réponse. — 1° Le ministre des travaux publics et des transports souhaite que les salaires de base des ouvriers des parcs et ateliers dans les localités sans abattement de zone puissent être fixés aux taux minima en vigueur pour chaque catégorie professionnelle dans l'industrie privée des travaux publics de la Seine. Dans les autres localités, ces salaires subiraient les abattements de zone réglementaires. Une telle décision, qui suppose la mise à disposition des crédits correspondants, fait l'objet de démarches auprès de M. le ministre des finances et des affaires économiques; 2° et 3° le mode de calcul proposé ne pourrait être adopté que si les crédits supplémentaires nécessaires étaient attribués au ministre des travaux publics et des transports; ce problème a été évoqué lors des discussions avec les fonctionnaires de la direction du budget chargés de l'étude de la question 1° ci-dessus. La réforme statutaire, actuellement en cours, concerne des fonctionnaires des ponts et chaussées; elle ne peut donc s'appliquer aux ouvriers des parcs et ateliers qui sont des ouvriers d'état.