

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ÉTRANGER : 24 F

(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 F

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 17^e SÉANCE

Séance du Jeudi 7 Février 1963.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 550).
2. — Loi de finances pour 1963 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 550).
Travaux publics et transports.
II. — *Aviation civile :*
MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, Léon David, André Méric, Jacques Soufflet, Auguste Pinton, Jean Bène, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement ; René Dubois, André Cornu, Georges Marie-Anne, Edouard Bonnefous, Raymond Bossus.
Suspension et reprise de la séance.
3. — Communication de M. le Premier ministre (p. 561).
4. — Dépôt d'une proposition de loi constitutionnelle (p. 561).
5. — Loi de finances pour 1963 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 561).
Construction (fin) :
Art. 27 (réservé) :
Adoption, au scrutin public, de l'amendement de M. Bernard Chochoy.
Adoption de l'article modifié.
Art. additionnel (amendement de M. Bernard Chochoy) :
MM. Bernard Chochoy, Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial.
Adoption de l'article.
Motion d'ordre : M. Marcel Pellenc, rapporteur général.

I. — *Travaux publics et transports :*

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. Antoine Courrière, rapporteur spécial (chemins de fer, R. A. T. P.) ; Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports maritimes) ; Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (chemins de fer, R. A. T. P.) ; Auguste Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Camille Vallin, Edouard Bonnefous, Joseph Raybaud, Adolphe Dutoit, René Jager, Ludovic Tron, Jean Nayrou.

Présidence de Mme Marie-Hélène Cardot.

MM. André Méric, Maurice Vérillon.

Motion d'ordre : MM. le rapporteur général, Roger Lachèvre, Joseph Yvon, Jacques Henriot, Paul Chevallier, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement ; Maurice Bayrou, Antoine Courrière, Adolphe Dutoit.

Suspension et reprise de la séance.

6. — Congé (p. 584).

7. — Loi de finances pour 1963 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 584).

I. — *Travaux publics et transports (suite) :*

MM. Raymond Bossus, Victor Golvan, Marc Desaché, Abel-Durand, Louis Jung, Georges Marie-Anne, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement ; Antoine Courrière, Jacques Henriot, Paul Chevallier.

Amendements de M. Jean Nayrou et de M. Adolphe Dutoit. — MM. Jean Nayrou, Adolphe Dutoit, André Armengaud, au nom de la commission des finances ; Louis Jung, le secrétaire d'Etat. — Réservé.

M. André Armengaud.

Amendement de M. Marcel Pellenc. — MM. André Armengaud, Adolphe Chauvin, le secrétaire d'Etat, Jean Fleury. — Adoption.

Art. 57 *quinquies* et 57 *sexies* : adoption.

Art. additionnel (amendement de M. Jean Bertaud) :

MM. Jean Bertaud, le secrétaire d'Etat, André Armengaud. Adoption de l'article.

Art. additionnel (amendement de M. Etienne Dailly) :

MM. Etienne Dailly, Auguste Pinton, le secrétaire d'Etat.

Retrait de l'article.

Renvoi de la suite de la discussion.

8. — Règlement de l'ordre du jour (p. 602).

PRESIDENCE DE M. LEON JOZEAU-MARIGNE, 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 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (2^e partie)

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 de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée nationale (2^e partie : Moyens des services et dispositions spéciales), n^{os} 42 et 43 (1962-1963).

Nous allons procéder à l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des travaux publics et des transports, section II : Aviation civile.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — AVIATION CIVILE

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le rapport écrit que vous avez entre les mains vous donne un certain nombre de chiffres que je me garderai bien de répéter, surtout dans le délai très court qui nous est imparti et, au surplus, ce serait assez fastidieux. Je me bornerai donc à un certain nombre de considérations d'ordre particulier concernant ce budget.

En ce qui concerne les dépenses ordinaires du budget de fonctionnement, je rappellerai que nous nous trouvons en présence de mesures nouvelles qui traduisent à peine les augmentations de prix, c'est-à-dire que, pratiquement, nous n'y trouvons aucune novation.

Nous aurons l'occasion de nous en inquiéter d'une façon plus approfondie dans un instant des dépenses en capital, mais nous pouvons d'ores et déjà signaler que les autorisations de programme sont en augmentation de 24,1 p. 100 et les crédits de paiement de 10,5 p. 100. D'ailleurs, ces chiffres ne traduisent pas très exactement les préoccupations que nous pouvions avoir, les uns comme les autres, surtout en ce qui concerne l'exécution du plan. C'est ce que nous serons appelés à examiner dans un instant.

Parmi les préoccupations qui sont les nôtres, je voudrais, tout d'abord, évoquer certaines questions concernant le personnel.

La suppression des services existant en Afrique du Nord, notamment en Algérie, a entraîné des réductions substantielles

du nombre d'agents dépendant des services de l'aviation civile. Ce nombre a été diminué d'environ 668 unités pour la seule Algérie, mais il va en résulter que resteront en surnombre environ 294 agents dont la rémunération sera assurée par des virements de crédits divers.

Or, si nous considérons le recrutement normal, nous constatons que l'incorporation progressive de ces 294 agents devrait entraîner l'arrêt du recrutement pendant une période qu'on peut évaluer entre sept et dix ans. Cela ne serait pas sans présenter de très graves inconvénients. En effet, l'aviation civile n'est pas de création très ancienne et il se trouve que son personnel arrivera à l'âge de la retraite à peu près en même temps, à quelques années près. Si nous n'avons pas un sang nouveau à injecter chaque année, nous risquons d'enregistrer un vieillissement assez important des cadres et de nous trouver brutalement, au moment où ce personnel partira à la retraite, devant un trou qui sera difficile à combler.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, nous serions désireux, à la commission des finances, d'avoir l'assurance que malgré ce surnombre de 294 unités dont je vous parlais voilà un instant, le recrutement ne sera pas tari pour autant, d'autant plus qu'il faudra bien assurer des débouchés normaux aux écoles qui forment les cadres dont nous avons besoin.

S'ajoutent à ces 294 unités, d'ailleurs, les agents qui peuvent revenir de l'A. S. E. C. N. A. ou de l'O. G. S. A. Il est tout à fait normal pour les jeunes Etats africains et d'Afrique du Nord, au fur et à mesure que leur expérience s'accroît, de souhaiter occuper des postes de plus en plus importants et nombreux dans ces deux organismes ; 807 personnes sont actuellement sous contrat, donc appelées à rentrer les unes après les autres et il sera nécessaire de les recaser.

Nous enregistrons, toujours à propos du personnel, la poursuite de la réforme des corps des personnels techniques. En particulier, le régime indemnitaire est profondément modifié. L'indemnité spéciale de sécurité aérienne, qui était autrefois financée à la fois par des crédits budgétaires et par des fonds de concours, va l'être uniquement par ces derniers, c'est-à-dire par le prélèvement de 16 p. 100 sur les redevances d'atterrissage.

Je ne suis pas absolument certain qu'il n'y ait pas là une nouvelle entorse à l'autonomie des collectivités locales, susceptible d'aggraver leur situation. De toute façon, le régime qui a été conçu a pour objet d'unifier les systèmes d'indemnisation de manière à éviter les difficultés de déplacement d'un agent d'un endroit à un autre et à obtenir que le système applicable soit toujours cohérent.

Je vous avais dit au début de mon exposé, mes chers collègues, que les dépenses en capital étaient en forte augmentation, mais que cela ne suffisait pas malgré tout à couvrir les objectifs du plan. Vous me permettrez, j'en suis sûr, une très courte digression, qui n'est d'ailleurs pas sans relation avec le sujet même qui nous préoccupe.

Lorqu'il a été question des crédits du commissariat à l'énergie atomique, j'ai été l'un de ceux — c'est à titre personnel que je parle — qui ont voté sans discussion les crédits de Pierrelatte. J'aurais souhaité pouvoir, à cette tribune, au moment de la discussion du budget des services du Premier ministre, expliquer à la fois la raison pour laquelle j'adoptais cette attitude et les réserves que je formulais. Vous savez que ma condition physique ne me l'a pas permis et je le regrette encore.

Je passerai sur les considérations politiques qui n'ont rien à voir avec ce sujet. Je ferai de même quant aux conditions économiques générales qui limitent l'effort possible dans ce domaine aux frontières de ce qui peut entraîner l'établissement d'un processus inflationniste.

Je voudrais reprendre seulement le propos que j'avais l'intention de développer à cette tribune en précisant que de toute façon il convenait de maintenir les crédits qui étaient accordés pour la force de frappe et pour l'usine de Pierrelatte dans des limites telles que les objectifs du plan ne soient pas affectés dans les autres budgets que nous aurions à examiner.

Or, si nous faisons la comparaison entre les objectifs fixés par le plan pour 1961 et 1962 et les crédits accordés pour ces mêmes années, en ce qui concerne un chapitre qui nous paraît essentiel, l'infrastructure, nous constatons que l'infrastructure proprement dite a enregistré une réduction de 44,4 millions de francs, la formation aéronautique 8,5 millions de francs et la construction aéronautique 48 millions de francs.

Je ne m'étendrai pas sur les constructions aéronautiques et la formation aéronautique mais je voudrais appeler votre attention sur les questions d'infrastructure.

A la suite d'un voyage accompli par quatre sénateurs dont trois membres de la commission des finances et un membre de la commission des affaires économiques, nous avons eu l'occasion d'établir un rapport d'information concernant l'infrastructure dans un certain nombre de pays et nous avons pu constater, les uns comme les autres que les progrès du matériel volant avaient été infiniment plus rapides que les progrès de l'infrastructure proprement dite.

J'aurais préféré ne pas évoquer les accidents qui sont survenus en 1962 dans le monde entier, mais je me suis aperçu que l'Assemblée nationale avait été moins discrète que moi sur ce sujet. Je voudrais cependant remarquer du haut de cette tribune que les accidents, sur les avions modernes, ne sont pas en valeur absolue, et de très loin, équivalents aux accidents de la route, et même, si l'on tient compte des millions de kilomètres-passagers, ils sont très inférieurs. Il est moins dangereux de prendre un Boeing ou un DC 8 pour aller aux Antipodes que d'utiliser son automobile pour se rendre à Nice. C'est une opinion qui, je crois, mérite d'être répandue dans le public.

Il n'est pas moins vrai que nous avons le devoir d'améliorer encore cette situation. Nous avons pu constater au cours du voyage que nous avons effectué en Guyane, aux Antilles françaises, aux Antilles indépendantes ou appartenant à d'autres puissances étrangères, au Venezuela et en Polynésie, que si nos terrains étaient aussi bien équipés que ceux d'un certain nombre de pays étrangers, si même parfois ils l'étaient mieux, il n'y en avait pas moins beaucoup d'améliorations à envisager. Or, la réduction que nous enregistrons sur les dépenses en capital envisagées pour l'infrastructure nous paraît engager très gravement la responsabilité du Gouvernement.

Nous avons établi à notre retour un rapport et une épreuve de ce rapport, non corrigée d'ailleurs, a été remise, je dirai presque solennellement à M. le ministre des travaux publics et des transports lors de son audition devant la commission des finances. Une édition de ce rapport après correction sera imprimée et diffusée, bien entendu, à tous les membres du Parlement.

En face des chiffres que je vous ai cités tout à l'heure — réduction de 44,4 millions de francs pour l'infrastructure — nous vous rappelons que l'installation d'un I. L. S. avec Glyde représente 1.500.000 francs. Sans donner une sécurité absolue — la sécurité absolue n'existe pour aucun moyen de transport, même pas pour les piétons — l'installation d'appareils d'aide à la navigation et d'aide à l'atterrissage me paraît de toute première urgence.

Nous avons demandé de même dans ce rapport qu'il soit effectué des démarches auprès des gouvernements étrangers et que soit envisagée la réunion d'une conférence internationale dans les Antilles pour régler la question du *dispatching* actuellement assuré par l'île de Trinidad dans des conditions telles que la sécurité totale n'est pas garantie.

Je passe très rapidement sur d'autres sujets qui sont cependant préoccupants. Tout d'abord nous avons été saisis, un certain nombre de nos collègues et moi-même — et en particulier M. Chochoy — de réclamations concernant le centre de vol à voile de la Ferté-Alais. Nous précisons qu'il s'agit à du déplacement indispensable d'un terrain qui, actuellement, ne répond plus au désir des utilisateurs parce qu'il est assorti d'un certain nombre de sujétions et que la pratique du vol à voile y devient très difficile.

J'en arrive à l'examen de la situation de l'aéroport de Paris. L'augmentation de crédits de 3.500.000 francs est destinée à couvrir les frais des annuités d'emprunts supplémentaires. Il nous avait été précisé que les redevances, à la fois de passagers et d'atterrissages, pourraient être augmentées. Vous trouverez dans notre rapport, en annexe, la comparaison des redevances « passagers » et des redevances « atterrissages » sur les principaux aéroports européens. Vous verrez que pour les redevances passagers, nous sommes les seuls à utiliser un tarif assez compliqué, progressif selon les distances. Nous nous situons, pour la métropole et pour les distances moyennes, à peu près à mi-chemin des tarifs pratiqués par les autres aéroports. Pour les redevances « atterrissages » en revanche, pour les Boeing et les D. C. 8 en particulier, seule la Grande Bretagne est plus chère, si nous sommes mieux placés pour les appareils légers. Il ne faudrait pas prendre de décision pour la redevance d'atterrissage avant d'avoir examiné très sérieusement les répercussions qu'une augmentation pourrait avoir sur le trafic de nos aéroports.

En ce qui concerne l'aéroport de Paris, l'un de nos collègues a fait remarquer à juste titre combien il fallait prendre de précautions pour l'implantation envisagée d'un aéroport à Roissy-en-France. Il ne faudrait pas commettre pour Roissy la même

erreur qui fut commise à Orly, c'est-à-dire de placer un aéroport près de Paris, ce qui est un avantage, mais au milieu d'une agglomération, ce qui constitue une gêne importante très certaine pour la population du fait du bruit des avions modernes.

Le déficit de notre compagnie nationale s'est accru cette année dans des proportions assez sensibles. Je vous rappelle que, dans le collectif de 1962, deux mesures ont été prises. La première a été l'attribution d'une dotation en capital de 400 millions de francs et la seconde une augmentation de la subvention d'équilibre pour la porter à 60 millions de francs. Nous ne sommes pas certains que la reconduction de cette somme soit suffisante pour l'année 1963.

L'apparition des quadrijets, comme je l'avais déjà signalé l'an dernier, a multiplié par quatre la capacité de transport qui se trouve très supérieure à l'augmentation du trafic. Cela n'est pas spécial à Air France. Toutes les compagnies du monde ont enregistré les mêmes difficultés, mais les difficultés d'Air France ont peut-être été un peu plus accentuées en raison des modifications profondes qui se sont produites en ce qui concerne la desserte de l'Afrique — Afrique Noire ou Afrique du Nord — et par suite également de la concurrence qui devient de plus en plus vive sur les réseaux d'Asie.

Je vous rappelle pour mémoire que la réduction d'un point moyen du coefficient de remplissage entraîne une perte de 20 millions de francs pour l'année. Or, en 1962, la baisse semble avoir été limitée à un peu plus d'un point, mais nous craignons qu'en 1963 il n'en soit pas de même.

A ce propos, permettez-moi de regretter l'achat par Air-Afrique de deux D. C. 8. Je comprends très bien le désir des jeunes Républiques africaines d'avoir une compagnie au sein de laquelle elles soient majoritaires et qui assure un trafic important, mais il me semble qu'au moment où nous avons constitué Air-Union, groupement destiné à mieux utiliser le matériel volant, il eût peut-être été possible d'éviter cet achat et de mieux utiliser le matériel existant sur les réseaux d'Afrique. D'autant plus que les deux D. C. 8 ont été achetés avec des emprunts effectués aux Etats-Unis et qu'il n'est pas impossible que des préoccupations politiques se soient jointes à des préoccupations d'ordre technique.

Les longs-courriers d'Asie subissent actuellement, comme je vous le disais, une concurrence un peu désordonnée et la lutte de tarifs sur l'Atlantique Nord contribue également à obérer les résultats financiers d'Air France.

Il faudra également que les sacrifices qui seront obligatoirement consentis en Afrique noire et en Afrique du Nord, par la création de nouvelles compagnies, soient équitablement répartis. Nous n'avons pas à prendre parti ici en ce qui concerne la répartition entre les compagnies privées et la compagnie nationale. Nous devons cependant souligner que si la compagnie nationale est mise en difficulté financière, c'est le budget général qui est obligé d'accorder la subvention d'équilibre correspondante.

Je voudrais conclure assez rapidement, car mon temps de parole est à peu près épuisé, en vous parlant d'Air-Inter dont nous sommes heureux de constater le développement constant et qui enregistre des résultats satisfaisants. Le dégrèvement des carburants est effectué à 130 p. 100. Nous savons que Air-Inter n'équilibre pas son budget, qu'il faudrait encore un certain nombre d'années pour y parvenir. Il n'en est pas moins vrai qu'actuellement les résultats, en ce qui concerne le nombre des passagers, sont extrêmement confortants, surtout sur certaines liaisons, et il est curieux de constater que ce sont précisément sur des liaisons qui sont bien desservies par le fer, telles que les liaisons Paris-Nice et Paris-Lyon, par exemple, que ces résultats sont les plus satisfaisants.

Nous avons enregistré également avec satisfaction deux réalisations cette année : la conclusion d'un accord d'Air-Union, encore à l'état embryonnaire, et pour lequel la capacité de transport affectée à la France est de 34 p. 100, à l'Allemagne de 30 p. 100, à l'Italie de 26 p. 100, à la Belgique de 10 p. 100. Il faut avouer que dans ces périodes un peu troublées, les coefficients réels sont en fluctuation constante, mais il y a là, nous semble-t-il, les prémices d'un accord qui doit permettre d'obtenir une utilisation beaucoup plus rationnelle du matériel volant et cela ne peut que profiter à l'ensemble des compagnies. Nous regrettons seulement que d'autres compagnies ne puissent s'associer à Air-Union de façon à améliorer encore la situation.

Enfin, je dirai quelques mots d'Eurocontrôle. On en a discuté ici il y a peu de jours. C'est notre collègue M. Pinton qui était chargé du rapport. Vous savez que la ratification des accords est intervenue. Une seule surprise, c'est que l'Italie n'y figure pas et, qu'au contraire, la Grande-Bretagne vient prendre le relais de l'Italie.

Voilà un tour d'horizon un peu à bâtons rompus concernant l'aviation civile. Votre commission des finances n'a pas apporté de modifications au projet de budget qui vous est soumis. Cela ne veut pas dire qu'un très grand nombre d'observations n'ont pas été présentées. J'ai essayé de traduire celles qui sont essentielles. J'en aurais bien d'autres à présenter, mais un certain nombre d'orateurs le feront sans doute. Je note en gros la desserte des Comores et de la Réunion qui ne se sont pas améliorées depuis que nous avons abandonné à Madair l'exploitation de la ligne de Madagascar. De même la desserte de la Guyane nous paraît singulièrement précaire, alors que nous avons un réseau antillais qui devrait être mieux exploité.

C'est dans ces conditions que la commission des finances vous recommande l'adoption de ce budget, en l'assortissant des réserves que je viens de formuler. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je ne reviendrai pas sur les explications qu'a données M. Coudé du Foresto tout à l'heure sur les différents postes budgétaires.

La commission des affaires économiques a voulu, cette année, essayer d'avoir des éclaircissements sur les choix à faire dans trois domaines : la coordination du transport entre les compagnies européennes, c'est-à-dire le problème d'Air Union ; le transport à l'intérieur de l'Afrique, c'est-à-dire le problème de la coordination en Afrique ; enfin le transport aérien intérieur. Elle s'est également préoccupée d'une quatrième question, celle des constructions aéronautiques.

C'est à l'initiative du Gouvernement français que le problème d'Air Union a été relancé. Au départ, il s'agissait d'un groupement entre compagnies aériennes qui comprenait la K. L. M., la Sabena et la Lufthansa ; par la suite, Alitalia et Air France ont participé aux discussions alors que la K. L. M. se retirait du groupe ; on en est toujours là et, finalement, on semble être arrivé à la répartition en pourcentage qu'indiquait tout à l'heure M. Coudé du Foresto, pour un trafic supposé, atteint vers 1970-1972, de 2.400 millions de tonnes-kilométriques.

Mais ce problème est passé du plan des compagnies privées à celui des Etats, et c'est la raison pour laquelle le Gouvernement français a saisi les différents Etats intéressés d'un projet de convention dont les données techniques pourraient être déterminées dans une conférence des secrétaires généraux, conférence qui devrait se tenir au printemps, l'accord définitif devant intervenir dans le courant de l'été à l'échelon des ministres.

En effet, différents problèmes se posent : problèmes de droit aérien, de coordination commerciale et de répartition des charges, car Air Union est plus qu'un pool de type classique et semble être moins qu'une fusion.

Les recettes de différentes compagnies participantes seraient mises en commun et les dépenses seraient remboursées de deux façons : pour les unes, par exemple, taxes d'atterrissage, dépenses de carburants qui sont toujours les mêmes pour tous les participants, sur justification ; pour les autres, au contraire, sur une base forfaitaire : le prix de revient de l'heure de vol dans lequel seraient compris les salaires, l'entretien, l'amortissement, les charges, etc., le prix de revient forfaitaire étant le prix de revient moyen des compagnies participantes.

Nous aimerions avoir quelques précisions sur le développement de cette question. Air France participant à Air Union pour environ 60 p. 100 de son activité, des problèmes risquent de se poser à l'avenir, notamment en ce qui concerne le prix de revient de l'heure de vol.

Si l'existence d'Air Union doit entraîner certaines modifications dans l'exploitation d'Air France, la situation en Afrique se trouvera elle aussi modifiée.

En Afrique, jusqu'à présent, la situation était régie par le mémorandum de 1959 qui prévoyait un partage à 50 p. 100 entre la compagnie nationale Air France et l'U. A. T.-T. A. I. L'accession à l'indépendance des anciens Etats de la Communauté et la création de la société Air Afrique, qui groupe onze Etats d'Afrique francophones, vont entraîner une baisse des différents tonnages de nos compagnies puisque cette compagnie Air Afrique doit bénéficier de 50 p. 100 du trafic entre la France et les pays nouvellement indépendants.

Or, sur les lignes d'Afrique, les compagnies gagnaient de l'argent. C'est ainsi qu'Air France estimait à 30 millions de francs le bénéfice réalisé sur les lignes africaines et que les

compagnies privées U. A. T. et T. A. I. équilibraient leurs déficits sur les lignes internationales, déficits de l'ordre de 20 millions de francs, par leurs recettes africaines.

Donc, avec l'équipement actuel, une concurrence devrait se faire jour et, si l'on avait appliqué les principes du mémorandum de 1959, on serait arrivé à une répartition de 25 p. 100 pour Air France et 25 p. 100 pour l'U. A. T.-T. A. I. Cela oblige à s'orienter vers une formule un peu différente pour la répartition des lignes africaines entre les transporteurs.

C'est ainsi que, d'après les renseignements qui nous ont été fournis, la compagnie Air France exploiterait seule les liaisons métropole-Madagascar et Paris-Dakar, avec les prolongements de cette dernière ligne vers l'Amérique du Sud et probablement une petite bretelle qui irait sur la Sierra Leone.

Le deuxième problème qui se pose en Afrique est celui de l'assistance technique. Cette assistance était fournie dans le cadre d'une société où le capital français était réparti par moitié entre Air France et l'U. A. T.-T. A. I., la S. O. D. E. T. R. A. F. Or, comme l'a signalé tout à l'heure M. Coudé du Foresto, la conférence de chefs d'Etats africains présidée par M'Ba a décidé d'acheter des DC 8, appareils exploités par l'U. A. T.-T. A. I.

Cette prise de position résulte-t-elle du fait que ces Etats nouvellement indépendants, et très jaloux de leur indépendance, ne tenaient pas à se placer sous la tutelle, même indirecte, du ministère des transports publics français ? Quoi qu'il en soit, la commission des affaires économiques souhaite, tout en reconnaissant l'importance des services d'Air France, qu'un équilibre soit établi entre le transport public et le transport privé aérien car la France est le seul pays d'Europe ayant une grande compagnie nationale et une grande compagnie privée. Ce fait peut d'ailleurs parfaitement concilier les intérêts nationaux puisqu'une compagnie privée peut avoir beaucoup plus de souplesse dans certains cas qu'une compagnie placée sous la tutelle directe du ministère des travaux publics. Certains aménagements pourraient également être trouvés dans le cadre de la S. O. D. E. T. R. A. F., c'est-à-dire de l'assistance technique, ce qui donnerait satisfaction aux uns et aux autres. Nous serions très heureux de connaître la position du Gouvernement.

En ce qui concerne Air Inter et le problème des transports à l'intérieur de nos propres frontières, votre commission s'est réjouie de l'inscription d'une subvention de 2 millions de francs, qui réduira de moitié la charge des collectivités locales. Elle s'est réjouie également de l'augmentation du trafic, qui est passé de 18.000 passagers en 1960 à 190.000 en 1962, mais elle souhaiterait que le problème soit repensé au fond et, comme elle l'avait déjà demandé, qu'un contrat intervienne entre la compagnie Air Inter et l'Etat, garantissant son déficit et lui permettant d'avoir une politique d'exploitation à long terme.

Elle souhaiterait également que soit faite une étude comparée des différents investissements nécessaires pour la création de lignes aériennes et pour le lancement de trains spéciaux par la S. N. C. F. C'est ainsi qu'il nous a été rapporté que le *Capitole*, dont la mise en service a demandé des investissements considérables sur Paris-Toulouse, des modifications de rails, de profil de voie et de motrice, emportait quelquefois moins de voyageurs que l'avion de Toulouse à Paris qui, lui, avait nécessité un investissement moindre. La commission avait déjà abordé ce problème de la coordination des investissements, qu'elle voudrait voir traiter à l'occasion peut-être d'un débat particulier.

Enfin, le quatrième point concerne les constructions aéronautiques. Je ne reprendrai pas l'historique complet de la mise en service de l'avion supersonique ; votre commission avait souhaité qu'il soit construit avec nos partenaires européens ; un accord a été signé avec la British Aircraft Corporation pour le réaliser et elle s'en est réjouie, bien que la Grande-Bretagne ne fasse pas partie de l'Europe.

Sud Aviation aurait la charge de 60 p. 100 du travail en ce qui concerne les cellules et la British Aircraft Corporation 40 p. 100 ; pour les propulseurs, la proportion serait inversée : la Bristol Siddeley, 60 p. 100 et la S. N. E. C. M. A., 40 p. 100. En ce qui concerne la *Super-Caravelle*, pour laquelle l'on semble s'orienter vers un avion volant à mach 2,2, soit 2.300 kilomètres à l'heure, avec 4.500 kilomètres d'autonomie pour le moyen courrier et 6.000 kilomètres pour le long courrier, votre commission souhaiterait savoir si le Gouvernement a quelques informations sur la production de pays extérieurs. Il semble, par exemple, que les Etats-Unis pourraient très bien construire un appareil qui serait prêt d'ici cinq ans, s'ils s'orientaient vers la construction d'un appareil dérivé du R. S. 70 militaire ou du D. F. X. Mais les Etats-Unis ne semblent pas pressés de voir sortir un tel appareil car les compagnies américaines

veulent amortir les avions subsoniques, les dépenses de financement étant assumées chez eux par les sociétés privées. Il faudrait peut-être envisager un autre problème, celui d'une fourniture d'appareils par les Russes. Ils pourraient sortir, d'après les renseignements qui nous ont été donnés, un appareil civil dérivé du *Miasitchey* qui fait 2.300 kilomètres à l'heure et qui, d'après certains experts, pourrait être commercialisé d'ici un an.

C'est là un problème qui nous préoccupe énormément ; en effet, comme M. Coudé du Foresto le faisait ressortir tout à l'heure, la baisse d'un point sur les coefficients de remplissage entraîne des moins-values de recettes extrêmement importantes et nous avons assisté, lors de la mise en service du petit *Boeing* sur l'Atlantique Nord, à une augmentation considérable du coefficient de la Pan American, qui est passé de 61 à 76 p. 100, alors que le petit *Boeing* faisait escale à Gander. Si, demain, l'information donnée par certains experts se révélait exacte, puisque notre avion supersonique ne pourrait pas sortir avant 1970 et que les Etats-Unis ne pourraient pas mettre le leur en service avant cinq ans minimum, nous pourrions assister à une offensive lancée par les Russes, c'est-à-dire que les pays du tiers monde pourraient être équipés avec des appareils supersoniques. Que deviendrait alors le trafic des grandes compagnies occidentales qui, jusqu'à présent, assument un rôle prépondérant dans le trafic aérien ?

La question qui s'est posée à nous était donc de savoir si le Gouvernement pouvait donner quelques informations et apaiser nos inquiétudes. Les Russes s'orientent-ils, comme les Etats-Unis, vers un appareil volant à 4.000 kilomètres à l'heure ou, au contraire, risquent-ils de venir concurrencer le nôtre ?

En ce qui concerne la construction aéronautique, votre commission, si elle se réjouit du succès patent de la *Caravelle* — sur 200 appareils autorisés par tranches de 25, 166 ont fait l'objet de commandes fermes et plus de 70 p. 100 sont destinés à l'exportation — si elle constate que Sud Aviation équilibre ses dépenses bien que certaines charges qui, initialement, devaient être à la charge de l'Etat aient été supportées par elle, votre commission, dis-je, doit admettre qu'un problème économique et social se posera puisque, en principe, 1966 sera la dernière année de fabrication de ce modèle et que la construction de l'appareil supersonique ne commencera qu'en 1970.

Il y aura là un hiatus qui posera un problème social extrêmement grave, même si l'on tient compte des besoins militaires. A ce propos également, nous aimerions savoir ce que le Gouvernement pense de cette situation.

J'en arrive au terme de ce tour d'horizon très rapide puisque nous sommes tenus par l'heure. En conclusion, je vous indique que, sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du plan donne un avis favorable aux dispositions budgétaires concernant l'aviation civile. (*Applaudissements.*)

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

M. Léon David. Mes chers collègues, le temps nous étant minutieusement compté, je serai obligatoirement bref.

Le ministre des transports a souligné à l'Assemblée nationale la nécessité du développement et de la modernisation de la météorologie. Pourquoi alors le projet de budget de 1963 dégrade-t-il ce service national ? Le III^e plan prévoyait 47.700.000 francs de financement ; 20.600.000 francs seulement ont été dépensés. Le IV^e plan comporte pour le financement total 54 millions, mais les crédits inscrits pour 1962 et 1963 ne s'élèvent en fait qu'à 6 millions. Pourquoi alors envisagez-vous des compressions d'effectifs ? Pourquoi le crédit prévu pour les moyens matériels — 14.700.000 francs — est-il inférieur à celui de 1957, soit 14.900.000 francs ?

Il y a là une singulière contradiction avec les affirmations ministérielles que j'ai relevées au début. Les possibilités d'expansion de la météorologie sont immenses, nous dit-on, pour la protection de l'aéronautique, mais aussi pour d'autres secteurs de l'économie. L'impossibilité pour la météorologie nationale de remplir totalement cette mission, à cause des moyens réduits, aboutit à créer des services autonomes. La commission Desprez, dit-on, s'y emploierait. C'est une attaque contre un service national au bénéfice du privé.

Cette commission paraît également orientée sur la question de revalorisation indiciaire concernant le corps des techniciens. Les syndicats de la météorologie entendent examiner tous les cas posés par les corps des techniciens, ingénieurs et autres, en soulignant l'homogénéité qu'ils forment. Ils regrettent unanimement que le rapport en date du 25 novembre 1960 signé du

conseiller Périllier, maître à la Cour des comptes, président de la commission d'étude sur la réforme de structure de la météorologie nationale n'ait pas été mieux utilisé et ils souhaitent que la commission Desprez tienne le plus grand compte de leurs considérations générales et de leurs propositions visant : premièrement les problèmes de corps suivants : les contractuels, les agents, les techniciens, les ingénieurs de travaux ; deuxièmement, le respect du statut des fonctionnaires ; troisièmement, la bonification uniforme de dix-huit mois pour les techniciens ; quatrièmement, le classement de tout le personnel en service actif ; cinquièmement, le régime indemnitaire, revalorisation, correction, parité.

Que pensez-vous faire pour satisfaire ces revendications ?

Les besoins actuels exprimés par la direction de la météorologie seraient, moyennant l'obtention de crédits, pour les équipements des services centraux et d'outre-mer, premièrement, de l'ordre de 65.050.000 francs ; deuxièmement, pour le fonctionnement des matériels, un crédit de 5.960.000 francs ; troisièmement, pour les personnels complémentaires, dont la liste sera soumise et dont la réalisation paraît indispensable. Que pensez vous faire pour que ces services restent publics et assurent les multiples tâches qui l'attendent ?

Quelques mots maintenant sur Air France. Il ne s'agit pas, pour résoudre les problèmes, de s'attaquer au droit de grève et aux libertés syndicales des personnels, mais d'accorder satisfaction à leurs légitimes revendications, résumées par une obtention de la majoration à 150 p. 100 du tarif des heures de nuit et du dimanche, des horaires de travail moins pénibles par une réduction de la durée de la semaine de travail. Cela serait justice quand on sait que la productivité obtenue dans les services d'Air France est une des plus élevées des compagnies aériennes européennes.

M. Raymond Bossus. Très bien !

M. Léon David. Il faut doter l'ensemble des personnels du transport aérien, national ou privé, d'un statut commun garantissant la stabilité de l'emploi, la qualification de meilleurs salaires et retraites.

Il est question, dans l'intervention du ministre à l'Assemblée nationale et dans le rapport de notre commission des finances, des difficultés d'Air France, de la concurrence des compagnies privées, de plus en plus âpre, dit-on, et leur multiplication. A cela, des solutions sont proposées et déjà en cours. Deux compagnies, Union aéromaritime de transports et Transports aériens intercontinentaux, se sont associées, ce qui remet en cause les accords avec Air France sur la ligne d'extrême-Orient et la ligne « tour du monde ». Des tractations seraient en cours pour une nouvelle répartition du transport aérien entre Air France et ces compagnies, par la création d'Air Union.

Toutes ces solutions tendent à paralyser l'activité d'Air France, dont on invoque constamment le déficit financier, pendant qu'on accorde une subvention de deux millions de francs à Air Inter, faisant suite à celle inscrite pour le même montant dans le collectif et cela avec la belle excuse, bien sûr, de soulager les collectivités locales qu'on écrase par ailleurs. En réalité, cette aide à Air Inter de quatre millions de francs, alors qu'il est dit et écrit par ailleurs dans certains rapports que cette société est en plein développement, est un cadeau offert à cette société alors que déjà le réseau intérieur le plus rentable est mis à sa disposition.

Pourquoi Air France, industrie nationale, n'aurait pas, ne pourrait pas en assurer le service ? Pourquoi vous refusez-vous, Gouvernement, à nationaliser toute l'aviation civile afin que les lignes rentables équilibrent les lignes déficitaires ? Mais non, là comme ailleurs vous faites supporter aux branches nationalisées de l'économie de notre pays toutes les charges, alors que le privé bénéficie de tous les avantages. Vous voulez asphyxier et démolir les nationalisations au bénéfice des monopoles et des sociétés bancaires à capitaux français ou étrangers. Dans le rapport, au nom de notre commission des finances, de M. Coudé du Foresto, il est indiqué, pages 30 et 31, ce qui suit :

« En effet, à la suite du passage relativement prochain de 100 p. 100 du trafic à Air Afrique, les compagnies privées remettent en cause les accords antérieurement conclus avec la compagnie nationale et il en résulte un malaise certain. La discussion risque d'être assez âpre et la décision viendra, selon son sens, soit aggraver le déficit d'Air France, ce qui est fâcheux pour la collectivité, soit mettre en difficulté la compagnie privée U. A. T. Une solution équitable et conforme à l'intérêt national doit être recherchée. Elle devra en particulier éviter la perte que pourrait supporter Air France dans ses

ventes internationales. Cette perte profiterait en revanche à des compagnies étrangères autres qu'Air Afrique ». Voilà ce que dit le rapport de notre commission.

En ce qui nous concerne, et je conclurai par là, nous, parlementaires communistes, notre choix est fait. Nous ne devons pas aggraver la situation d'Air France pour favoriser les sociétés privées et pour apporter une solution au problème il faut nationaliser l'ensemble de la navigation aérienne française.

Enfin, en ce qui concerne les constructions aéronautiques, je voudrais indiquer que ce n'est pas par la méthode du *lock out* et les licenciements des délégués syndicaux, comme cela se produit actuellement à Marignane, que vous résoudrez les questions soulevées par nos rapporteurs.

Si, comme le disait tout à l'heure notre rapporteur M. Pams, nous craignons une concurrence sur les transports aériens en raison du développement de la technicité des pays étrangers ce n'est pas en brimant nos techniciens et nos ouvriers que nous lutterons contre cette concurrence, mais c'est en favorisant les revendications des personnels de la navigation aérienne. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. André Méric. Monsieur le ministre, à l'occasion de la discussion du budget de l'aviation civile, le groupe socialiste désire attirer votre attention sur les charges de travail de l'industrie aéronautique dont le caractère instable est déjà trop connu et inquiète de nouveau ceux qui dépendent de cette industrie.

La réussite de Caravelle a, pendant quelques années, apaisé ces craintes, mais cette remarquable victoire que l'on croyait trop éternelle a fait oublier, malgré nos rappels vainement réitérés à cette tribune, que la politique des prototypes est le premier départ d'une réussite.

Hélas ! nous continuons à ne pas être entendus et c'est pourquoi le groupe socialiste désirerait entendre dire par M. le ministre que le nombre auquel est porté la fabrication de cet appareil tient compte des efforts faits par le Gouvernement pour faciliter la vente aux utilisateurs français et d'expression française et aussi aux clients éventuels sur lesquels une action de l'Etat peut avoir de l'effet.

Pour donner à Caravelle une solution de continuité valable on a tenu à coopérer avec la Grande-Bretagne pour la fabrication de Concorde. En l'état actuel de nos relations avec l'Angleterre ce nom d'évocat ne pouvait être mieux choisi. Nous voudrions savoir si, à la suite de l'échec de Bruxelles, rien ne viendra de part et d'autre ruiner une construction devenue indispensable pour notre industrie.

Cette coopération franco-britannique, la construction retenue, bien qu'elle ne fût pas celle que nous ayons préconisée nous paraît, d'après les informations que nous possédons, très satisfaisante en l'état actuel de la conjoncture internationale de la construction aéronautique. Nous désirons que cette affaire soit poursuivie et nous aimerions être informés sur plusieurs points particuliers.

Monsieur le ministre, où en sommes-nous très exactement ? Quels sont les délais prévus pour la sortie du prototype ? A quelle époque estime-t-on pouvoir lancer la construction en série ?

Nous aimerions par ailleurs que ne soit ni exclue ni interdite une politique de perfectionnement de nos avions subsoniques qui risquent de conserver, pendant longtemps, une place à leur mesure et nous souhaiterions, mes amis et moi, que cet aspect de l'aéronautique ne soit pas négligé.

Au cours de l'une de mes interventions à cette tribune, j'avais préconisé une nouvelle politique des moteurs. La France n'a pas de moteurs de qualité et de puissance capables de satisfaire les ambitions aéronautiques. Nous savons que les études et les réalisations de moteurs de petite puissance sont très poussées. Quant aux moteurs de grande puissance il paraît obligatoire de s'adresser aux fabricants étrangers. La France n'a pu, jusqu'ici, prendre dans ce domaine des moteurs de grande puissance. Une place, si minime soit-elle, sur le marché civil. Peut-on espérer voir le Gouvernement prendre les dispositions souhaitables qui tendraient à mettre fin dans un délai le plus bref possible à une faiblesse aussi regrettable ?

Nous sommes très préoccupés, je dirai même inquiets, car il apparaît inévitable que l'industrie aéronautique ressente très prochainement un net fléchissement dans ses fabrications. Nous désirerions connaître quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour parer à une telle éventualité, dont les compagnons, les cadres et les techniciens feraient les frais.

Telles sont les questions essentielles que nous désirions poser à l'occasion de ce débat ; en réalité, nous aimerions connaître ce que le pouvoir espère de l'aéronautique française.

Croyez, monsieur le ministre, que si une telle occasion nous était donnée, le groupe socialiste ne manquerait pas de faire connaître, malgré la complexité des problèmes, une opinion constructive et valable qui serait susceptible de redonner à l'industrie aéronautique française la place qui lui revient dans le monde. (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

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

M. Jacques Soufflet. Mesdames, messieurs, en attendant la nationalisation complète de toutes les entreprises de transports aériens souhaitée par M. David, il existe encore quelques problèmes de coordination. Je voudrais, en quelques minutes, vous rappeler en quels termes se posait la coordination en 1955, lorsqu'elle est intervenue en vertu des arrêtés d'octobre de la même année.

Il existait alors quatre grandes entreprises de transports aériens régulières, Air France, U. A. T., T. A. I. et Air-Algérie. Les trois compagnies, U. A. T., T. A. I. et Air-Algérie représentaient à peu près 26 ou 27 p. 100 du trafic total. Ces dernières exerçaient leur activité particulièrement dans le domaine de l'Union française, c'est-à-dire dans un secteur qui était, en fait, réservé et où la France bénéficiait de la plénitude des droits de transports aériens.

A l'époque, en 1955, venait de se produire la première commande de quadriréacteurs. Les *Panamerican Airways*, à l'assemblée générale de l'*International Air Transport Association* ont annoncé qu'elles venaient de passer une première commande de vingt appareils *Boeing*. La liquidation de l'affaire d'Indochine avait déjà amené une certaine concentration des entreprises françaises. Aujourd'hui, la situation se présente d'une façon totalement différente car il n'existe plus, ou il n'existera plus demain que deux entreprises françaises importantes : Air France bien entendu et le groupe T. A. I.-U. A. T. qui est actuellement en train de fusionner. En effet, l'autre compagnie, Air-Algérie, a décidé, en accord d'ailleurs avec les Gouvernements français et algériens de devenir l'instrument choisi de la politique nationale de l'Algérie nouvelle. Cette opération amènera un transfert de majorité qui sera peut-être conclu dans les jours qui viennent. L'Algérie possèdera en tant qu'Etat 51 p. 100 du capital de l'entreprise, les anciens actionnaires français d'Air-Algérie conservant 49 p. 100 de ce capital. Il s'agit là d'une évolution qui a été voulue et préparée par les propriétaires d'Air-Algérie. et qui, je crois, correspond à l'intérêt national bien compris. Donc aujourd'hui lorsque l'on parle de coordination nationale à l'échelon de la France, il ne reste plus que deux entreprises, Air France et le groupe U. A. T.-T. A. I.

En 1955, on avait estimé qu'il était intéressant de maintenir une concurrence entre sociétés françaises dans ce secteur privilégié que je rappelais tout à l'heure et qui comprenait essentiellement les pays et territoires d'outre-mer. Aujourd'hui, cette conception n'a plus lieu d'être et l'on en arrive tout naturellement à une coordination de caractère géographique, la concurrence internationale devant demain s'exercer sur l'ensemble des lignes exploitées par les entreprises françaises. Il s'agit de les coordonner entre elles afin d'éviter qu'elles ne se concurrencent sur les mêmes lignes. Un projet est actuellement très avancé qui prévoit un partage géographique entre Air France et le groupe U. A. T.-T. A. I. Je pense que ce projet, pour autant que je puisse le connaître, est raisonnable et équitable.

Je souhaiterais donc que le Gouvernement prenne rapidement une décision, car il est important que les entreprises soient fixées dans les plus brefs délais sur leur sort. Il est aussi très important que cessent certaines interférences qui se sont produites dans un domaine particulièrement délicat, à savoir celui de l'assistance technique des compagnies françaises auprès des Etats d'Afrique noire. Une fois cette coordination nationale décidée dans l'équité, le Gouvernement doit imposer aux entreprises une collaboration loyale dans le domaine de l'assistance technique. Voilà les observations que je voulais présenter sur le problème de la coordination nationale.

En ce qui concerne Air-Union, la France a décidé de donner suite au projet qui avait été mis au point par les entreprises, à savoir Lufthansa, Alitalia, Sabena et Air France. La décision étant prise, il s'agissait d'aller vite. La société Air-Union aurait été plus intéressante si elle avait été constituée quelques années avant la mise en service des quadriréacteurs. Ce manque de coordination s'est traduit par un certain suréquipement des sociétés européennes, lequel est à la base des difficultés financières actuelles du transport aérien.

Air-Union n'est certainement pas le remède définitif à tous les maux dont peuvent souffrir les transporteurs aériens. Il faut insister de la façon la plus formelle auprès du Gouvernement pour qu'il recommande aux partenaires d'Air-Union une politique de sagesse, afin que ces capacités offertes correspondent approximativement aux besoins et permettent la réalisation de coefficients de remplissage décents. Il est absolument anormal que plusieurs dizaines de quadriréacteurs de forte capacité traversent chaque jour l'Atlantique Nord avec un coefficient de remplissage de l'ordre de 40 à 50 p. 100. Le service public et le service des usagers seraient certainement assurés avec un coefficient de remplissage de l'ordre de 60 à 65 p. 100 quand les fréquences sont aussi nombreuses.

Par conséquent, il ne faut pas attendre d'Air-Union des miracles. Mais si les participants, les compagnies d'abord et les Etats ensuite sont raisonnables, le transport aérien ne s'engagera pas définitivement dans la voie de la non-rentabilité, qui est absolument désastreuse.

Dans le domaine des constructions aéronautiques, il est certain que M. Méric a eu raison d'attirer l'attention du Gouvernement sur les difficultés que l'industrie aéronautique peut rencontrer quant à son avenir dans les années qui viennent. Les plans de charge de l'industrie aéronautique ne sont pas suffisants pour maintenir en place la totalité des effectifs actuels dans les années qui viennent. Pour remédier à cet état de choses, un certain nombre de décisions peuvent être prises. Certaines sont du domaine militaire; nous n'avons donc pas à en parler ce matin. D'autres touchent le domaine civil. Elles intéressent la construction d'engins de différentes natures, avions ou hélicoptères, qui peuvent être utilisés par des entrepreneurs de transports aériens. Il faut faire très attention de ne pas fabriquer pour fabriquer. Un avion, lorsqu'il est bon, lorsqu'il correspond véritablement à un besoin, trouve toujours un acquéreur. Mais il est très difficile de vendre un mauvais avion. On a raison de dire que cette vente serait facilitée si les entreprises de transports aériens françaises l'utilisaient; mais vous sentez bien qu'il y a là un grand nombre de problèmes à résoudre.

D'abord, on ne peut absolument pas transiger avec la sécurité. ensuite, il est difficile de transiger avec le confort, car un appareil français qui serait moins confortable qu'un appareil concurrent étranger entraînerait, pour la compagnie qui l'exploiterait, une perte de recettes et une perte de prestige commercial non négligeables.

Il est un point sur lequel on peut chercher des aménagements: c'est celui de la rentabilité. Mais alors, il faudrait recommander au ministre des travaux publics et des transports, de faire ces opérations dans la plus grande clarté et dans la plus grande loyauté afin que les entreprises ne soient pas pénalisées par l'exploitation forcée de matériels de fabrication française, afin aussi — cela s'est produit dans le passé — qu'elles n'en tirent pas un bénéfice qui, quelquefois, a frisé le scandale.

La marque d'un bon avion commercial, c'est de trouver facilement acquéreur à son prix de revient de fabrication. Lorsque la réussite est grande, comme c'est le cas de *Caravelle*, non seulement l'appareil est vendable à son prix de revient de fabrication, mais celui qui le fabrique peut encore en tirer un légitime profit.

Je voudrais en terminant dire quelques mots d'Air-Inter et répéter en fait *grosso modo* ce qui a été dit par mes prédécesseurs à cette tribune. Air-Inter, après plusieurs faux départs qu'il convient de ne pas oublier, après avoir « mangé » plus des trois-quarts de son capital initial, est reparti sur des bases raisonnables il y a deux ans et se développe maintenant dans des conditions qui apparaissent à tous satisfaisantes. Nous devons nous en réjouir. Nous devons nous réjouir aussi du fait que le ministre des finances a tenu les engagements qu'il avait pris en 1961 lors de la discussion du budget de l'aviation civile, puisque non seulement il a prévu dans le budget de 1963 une subvention de 2 millions de francs, mais puisqu'aussi, dans le collectif de décembre de 1962, il a accordé une subvention d'un montant égal. Cette participation de l'Etat permettra de soulager les collectivités locales, dont certaines conserveront toujours le mérite incontestable d'avoir facilité le développement du trafic intérieur français.

Cependant, il convient d'attirer l'attention de tous ceux qui se lancent dans cette voie, sur les difficultés du transport aérien et singulièrement sur l'aspect de rentabilité des lignes. Il est très difficile, en particulier sur les lignes transversales françaises, d'obtenir des coefficients de remplissage et des fréquences qui permettent d'obtenir une rentabilité convenable. Il convient par conséquent, à mon sens, d'étudier avec le plus grand soin leur lancement. Certaines d'entre elles doivent être décidées et entreprises, mais des déboires importants pourraient être enregistrés par les collectivités locales qui s'aventureraient un peu trop

rapidement dans la voie d'un réseau intérieur tournant autour de leur plateforme.

Je vais en terminer et je me résume. Pour Air-Union, il faut aller de l'avant; il convient de décider la coordination et d'exiger une application loyale, surtout quand les intérêts français sont en jeu. Pour Air Inter, il faut continuer à lui apporter un soutien. La forme de subvention me paraît à la fois sélective et bonne. Peut-être conviendra-t-il que progressivement, l'Etat prenne une part plus importante que 50 p. 100 aux frais ou aux subventions que donnent les collectivités locales. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Auguste Pinton. Je voudrais seulement, car il est inutile de reprendre ce qui a été fort bien dit par les différents orateurs, attirer l'attention de l'Assemblée — et s'il se peut du Gouvernement — sur un ou deux points.

La première question qui nous préoccupe, et qui a été soulevée par les divers rapporteurs, est le cas d'Air Inter. On sait dans quelles conditions, après quelles difficultés, Air Inter, c'est-à-dire l'aviation intérieure française, a pu prendre un départ que l'on est en droit de considérer comme satisfaisant. Parmi les difficultés qui subsistent, il en est une qui est à mon sens capitale. Je veux parler de la question du matériel.

Air Inter a pu enfin bénéficier de quelques avances pour se constituer un embryon de flotte, représenté par des *Viscount*. Elle en possède cinq. Quelques autres vont pouvoir s'ajouter à ce chiffre. Bien entendu, c'est un matériel qui commence déjà à dater. Mais, par rapport à la situation antérieure, dans laquelle Air Inter obligée d'affréter appareils et équipages, se trouvait dépendre de la bonne volonté, très relative, des autres, nous devons considérer cela comme un progrès. Lorsque les transports intérieurs intéressent une ligne fréquentée par un nombre suffisant de voyageurs, l'emploi de tels appareils ne pose pas de problèmes pour le présent. Mais pour les lignes très fréquentées ou pour les lignes à trafic réduit, l'emploi de cet appareil ne répond pas aux besoins.

Certaines des lignes exploitées par Air Inter connaissent un succès considérable. C'est le cas en particulier, de Paris-Lyon, dont il a fallu doubler la fréquence. Lorsque Air Inter affrétait le matériel d'Air France, les *Super Constellation* utilisés pendant un certain temps étaient presque constamment remplis.

Le *Viscount* est un appareil peut-être excellent, mais il n'a guère que 60 places, tant et si bien qu'à l'heure actuelle, il est très difficile d'être assuré de trouver une place. De ce fait, beaucoup de voyageurs doivent être mis en attente et finissent par renoncer.

Donc pour certains parcours dépassant cinq cents kilomètres et très fréquentés — je pense à Paris-Toulouse, à Paris-Nice, aussi bien qu'à Paris-Lyon — ne pourrait-on envisager l'utilisation de quelques *Caravelle* qui, étant à la fois plus rapides et plus spacieuses, permettraient de faire face à l'importance du trafic?

Mais ce n'est pas là le plus grave. Le plus grave, et qui compromet l'équilibre financier d'Air Inter, c'est l'impossibilité — les rapporteurs l'ont indiqué — de trouver des appareils qui, pour un prix de revient moins élevé, offrent une capacité de l'ordre de 25, 30 ou 35 places, ce qui est absolument suffisant pour des lignes, non pas secondaires, mais moins fréquentées que les autres.

Il est facile de comprendre que, si vous avez 25 voyageurs dans un avion qui comporte 60 places, vous avez nécessairement un déficit considérable; si vous avez 25 voyageurs dans un avion de 30 ou 35 places, vous obtenez une rentabilité convenable.

Or, c'est là que se pose un problème particulièrement sérieux: l'inexistence d'un matériel français adapté.

M. Abel-Durand. Très bien!

M. Auguste Pinton. Depuis de très longues années, on a entrepris en France l'étude de certains appareils moyens, c'est-à-dire d'appareils de 30 à 40 places.

Aujourd'hui, celui sur lequel on avait concentré les efforts, est, paraît-il, prêt. Il présente, malheureusement, l'inconvénient d'être à la fois trop lent et infiniment trop coûteux; pour que cet appareil soit rentable, il faudrait, non seulement qu'il voyage à plein, mais encore que deux voyageurs au moins se tiennent sur les ailes. (*Rires.*)

Je n'ai pas l'intention de faire l'expérience moi-même, rassurez-vous. Ce qui est certain, c'est qu'il existe des appareils

étrangers qui donneraient satisfaction. Nous pouvons d'autant plus facilement déplorer l'échec subi par l'aéronautique française dans ce domaine particulier que nous enregistrons tout de même, d'un autre côté, d'assez beaux succès ; mais vous ne résoudrez pas le problème financier d'Air Inter tant que vous ne vous procurerez pas, pour une partie des lignes de ce réseau, les appareils qui conviennent, où que vous deviez les prendre. Telle était ma première et principale observation.

Ma seconde observation tend à exprimer un vœu qui risque de rester pieux sans doute pendant assez longtemps. Il s'agit d'Air Union dont il a été parlé tout à l'heure. Voilà bien longtemps que les négociations ont été engagées et que l'antédécesseur de l'actuel ministre des travaux publics est venu nous faire part des raisons d'optimisme lui permettant de conclure que l'opération serait bientôt réglée. Je crois, sans que cela soit nécessairement la faute de la diplomatie ou de l'aviation françaises, que la question est encore loin d'être résolue.

Je me permets d'insister car vous constatez que toutes les compagnies aériennes, ce n'est pas spécial à Air France, connaissent à l'heure actuelle d'extrêmes difficultés par suite du développement même de l'aviation dans le monde, du type d'appareils choisis, des dimensions et de la capacité de ces appareils. Chacun faisant la même constatation, cette situation sera peut-être un facteur de conciliation. Je désire, en tout cas, savoir si le Gouvernement entend reprendre cette discussion en vue d'aboutir à un accord sur le plan européen. C'est, je crois, une nécessité, non seulement dans la perspective de la construction de l'Europe, mais sur le plan financier.

Si nous n'aboutissons pas rapidement, les difficultés financières dont nous avons à nous préoccuper dans ce budget à propos d'Air France ne manqueront pas de se préciser et de s'aggraver. L'évolution du transport aérien exige, je le répète, une concentration et la fin d'une concurrence absurde.

Telles sont, mes chers collègues, les deux observations que je désirais présenter, en souhaitant que l'effort entrepris par l'aviation française depuis de longues années se poursuive et que les réalisations portent leurs fruits ; mais il n'est pas douteux qu'il faut montrer sur un certain nombre de points une vigilance particulière et c'est la raison de mon intervention. *(Applaudissements sur divers bancs à gauche, à centre et à droite.)*

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

M. Jean Bène. Je voudrais seulement poser quelques questions aussi naïves que précises, et par exemple celles-ci : je voudrais savoir, au sujet d'Air Inter par qui sont prises les décisions de création de lignes de cette compagnie, si ces décisions tiennent compte des programmes d'aménagement du territoire, si elles sont prises après des études de marchés extérieurs, par qui sont faites ces études de marchés et, enfin, s'il est possible d'en avoir connaissance. *(Applaudissements à gauche.)*

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. Après le travail précis et complet, comme d'ordinaire, de vos rapporteurs MM. Coudé du Foresto et Pams, et en particulier après la diffusion de leur rapport écrit, je ne crois pas nécessaire de reprendre dans le détail l'analyse des divers chapitres du budget. Je voudrais simplement rappeler les grandes lignes de la politique du Gouvernement en cette matière. Je répondrai ensuite aux divers orateurs qui ont bien voulu me poser quelques questions.

Dans mon exposé général, je ne reviendrai pas sur les données relatives à l'expansion du trafic aérien mondial ; le transport aérien français suit une progression parallèle. Cependant, la nécessité de se maintenir au niveau international condamne nos compagnies et notre infrastructure à l'expansion. C'est indiscutable.

Je commencerai par évoquer les questions touchant aux hommes et à leur formation avant d'aborder les moyens dont ceux-ci disposent et la façon dont ils les exploitent.

En ce qui concerne les hommes, c'est-à-dire les personnels, je parlerai d'abord des problèmes sociaux. Sur le plan administratif, l'année 1962 a été marquée par l'adoption et l'aboutissement de certaines réformes attendues par les personnels : nouveaux statuts des techniciens de la navigation aérienne et de la météorologie, relèvements indiciaires assez nombreux pour toutes les catégories et, enfin, réforme du régime indemnitaire du personnel concourant à la sécurité aérienne.

Pour les personnels autres que ceux de l'Etat, les besoins à long terme en matière de personnel navigant ont été réexaminés. Des aménagements ont été apportés à la réglementation du régime de travail du personnel de conduite des avions à réaction et du régime de retraite du personnel navigant qui avait fait l'objet de nombreuses discussions depuis plusieurs années. Le problème vient d'être réglé par un décret récent, à la satisfaction, semble-t-il, des intéressés.

En ce qui concerne la formation des jeunes, je voudrais noter que, dans les carrières de l'aviation, il convient d'intéresser les pratiquants le plus tôt possible. C'est pourquoi le ministère des travaux publics, en liaison avec celui de l'éducation nationale et le haut-commissariat à la jeunesse et aux sports, a décidé de participer au maximum à la formation aéronautique de cette jeunesse. Les résultats de cet effort se manifestent dès maintenant à tous les stades, qu'il s'agisse des établissements d'enseignement ou des associations de sport aérien, vol à voile, vol à moteur ou parachutisme ; les centres nationaux voient parallèlement leurs moyens renforcés en personnels et matériels, et en particulier celui de Saint-Yan.

Le recrutement des élèves pilotes se poursuit suivant une progression satisfaisante et je suis heureux d'ajouter que les conséquences de la politique gouvernementale en matière d'assistance technique, en particulier aux républiques africaines d'expression française, nous amènent à prévoir la formation d'une cinquantaine de pilotes autochtones par an. Déjà le Viet-Nam, le Maroc, le Sénégal, le Congo, la Côte-d'Ivoire et la Haute-Volta nous envoient des stagiaires.

En 1963, l'évolution de l'effort de formation aéronautique de la jeunesse se poursuivra dans trois directions : augmentation d'abord du recrutement des jeunes par l'ouverture de nouveaux centres ; poursuite de la politique de prototypes pour l'aviation légère et l'aviation d'affaires ; augmentation de l'aide de l'Etat aux associations de sports aériens par l'octroi d'un plus grand nombre de primes d'achat pour les avions, les planeurs et les parachutes, et augmentation du taux de ces primes pour certains appareils d'écoles, tel que le planeur biplace.

Le projet de budget pour 1963 qui vous est soumis reflète cette politique que le Gouvernement compte poursuivre avec persévérance.

A propos du personnel, M. Coudé du Foresto a signalé, dans son intervention tout à l'heure, son inquiétude devant les surnombres créés par le rapatriement des personnels d'Algérie. Il redoute à juste titre que le recrutement dans les corps de fonctionnaires correspondants n'en soit entravé pendant plusieurs années, ce qui serait fort préjudiciable compte tenu de l'évolution très rapide des techniques de l'aviation. Je peux rassurer M. Coudé du Foresto et le Sénat, par la même occasion, en leur disant que le ministère des travaux publics a saisi le ministère des finances de cette question et l'on peut espérer qu'une solution acceptable sera rapidement trouvée.

De toute façon, je veux souligner que l'octroi de congés prévu par l'ordonnance du 30 mai 1962 constitue un élément particulier de cette solution, qui sera recherchée sur un plan général par une incorporation progressive du personnel rapatrié d'Algérie comportant, simultanément, le maintien d'un recrutement.

En ce qui concerne la formation professionnelle des pilotes de ligne, la nécessité a été reconnue d'améliorer la formation de ces personnels au cours des années qui viennent, pour compenser le ralentissement constaté au cours de l'exécution du III^e plan, à la veille de la mise en exploitation des appareils à réaction. De même, les stages préparatoires aux qualifications de vol aux instruments seront repris pour permettre notamment de qualifier certains pilotes en fonctions dans les entreprises africaines de transports aériens.

J'en arrive maintenant aux moyens de l'aviation civile, c'est-à-dire à la construction aéronautique et aux infrastructures.

En matière de construction aéronautique, le souci du Gouvernement est naturellement de mettre les transporteurs aériens français en mesure de disposer de matériels compétitifs et modernes, ainsi que de favoriser parallèlement le développement de la construction aéronautique française.

J'aborde ainsi le problème de la *Caravelle* qui a préoccupé plusieurs orateurs et particulièrement M. Méric.

La réussite du programme *Caravelle*, sans aucun doute la plus importante des opérations en cours, a permis à l'industrie française de maintenir son niveau d'emploi en 1960-1961. Mais il faut convenir que la concurrence étrangère va se manifester pour cette catégorie de machines dès 1963. C'est pourquoi une

Caravelle disposant de performances plus compétitives a été étudiée: la *Caravelle* type X.

Cette machine doit permettre de réaliser et peut-être dépasser le programme de 200 appareils prévu par le Gouvernement pour les années ultérieures, c'est-à-dire vers 1970.

M. Méric a posé à ce propos un assez grand nombre de questions se rapportant à l'avenir même de l'industrie aéronautique française. Je voudrais tenter d'y répondre et d'abord, en ce qui concerne l'appareil supersonique, préciser que cette opération n'est pas concernée par les accords de Bruxelles. Quant aux délais, le premier prototype doit sortir en 1966 et l'exploitation commerciale est prévue pour 1970.

Ce sont les Anglais qui sont chargés de la fabrication du moteur de *Concorde* dans la proportion de 60 p. 100, 40 p. 100 restant à la France. La proportion est inversée en ce qui concerne les cellules, deux tiers en faveur de la France et un tiers pour l'Angleterre, car, en cette matière, la France est incontestablement en avance.

Sur le plan de charge de l'industrie aéronautique, que M. Méric a évoqué après M. Pams, je puis donner les renseignements suivants: dans le secteur civil, les opérations essentielles qui sont poursuivies sont d'abord la modernisation de *Caravelle* par le lancement de la version *Caravelle X*, dont je viens de parler, version qui devrait permettre de soutenir la comparaison avec le moyen courrier américain *Boeing 727* et d'atteindre le chiffre de 200 appareils que je citais à l'instant.

Le deuxième objectif est l'amélioration de l'avion pour étapes courtes, le *Super-Broussard*. Cet appareil n'a pas été oublié; il volera en version pressurisée avec une puissance accrue et bénéficiera en 1963 du soutien de l'Etat.

Le troisième objectif est l'engagement auquel je viens de faire également allusion et, en coopération avec la Grande-Bretagne, de l'important projet d'avion de transport supersonique civil *Concorde*. Le Gouvernement voit dans cette dernière opération, non seulement un nouveau stimulant pour notre industrie aéronautique, mais également un champ d'expérience très intéressant pour une coopération européenne de fait.

Enfin, corrélativement, et afin de pallier les difficultés d'harmonisation des charges entre la série des moyens courriers subsoniques et l'avion de transport supersonique, un effort important a été envisagé dans le secteur militaire et, à ce sujet, je dois souligner que les crédits militaires apportent un concours essentiel au maintien de l'activité de l'industrie aéronautique. Le Gouvernement suit de très près le problème du plan de charge de l'industrie aéronautique et marque, par là, son souci constant d'harmoniser les programmes civils et militaires de façon à assurer au mieux l'avenir de cette industrie.

Enfin, je voudrais noter la poursuite, avec les succès que l'on sait, de l'étude des systèmes d'atterrissage automatique.

Tel est, rapidement brossé, le tableau des efforts que le Gouvernement entreprend ou soutient en matière de constructions aéronautiques.

J'en viens maintenant aux infrastructures. L'infrastructure des aéroports et des routes aériennes doit évidemment suivre les progrès de la technique aéronautique et le développement du trafic. Il s'agit là d'un problème délicat. Ce qui se passe dans l'aviation est un peu comparable à la situation de parents dont les enfants poussent trop vite et qui sont constamment obligés d'adapter la taille de leurs vêtements.

Pour nos aéroports, il convient, de même, d'adapter leurs infrastructures aux progrès de la technique aéronautique et au développement du trafic.

Dans la région parisienne, Orly se prépare à l'aménagement d'une nouvelle piste Est-Ouest. L'aéroport du Bourget sera également le siège de travaux importants.

Pour les autres aéroports, l'année 1963 verra un effort spécial en matière d'aide à la navigation et de bâtiments techniques.

Enfin, les études relatives à l'aéroport de Paris-Nord, susceptible d'accueillir les avions supersoniques, se poursuivent. M. Coudé du Foresto a spécialement attiré l'attention sur ce problème. Ces études sont confiées pour le moment à un groupe de travail chargé d'envisager tous les aspects de la décision à prendre.

Les conclusions provisoires vers lesquelles ce groupe de travail tend actuellement, sans, je le précise, qu'aucun engagement ni aucune décision n'ait encore été pris par le Gouvernement, sont les suivantes: un troisième aéroport paraît nécessaire pour le trafic futur. L'emplacement de Roissy-en-France semble pré-

senter toutes les garanties voulues. En particulier, l'éloignement relatif de ce site par rapport à Paris permettra de faire éclater le trafic en éventail vers le Nord ou vers le Sud, ce qui résoudra au maximum le problème du bruit, à condition, bien entendu, que ce ne soit pas la ville qui soit attirée par l'aéroport...

Le problème des liaisons routières et ferroviaires avec Paris a évidemment été envisagé. La desserte ferroviaire, en particulier, est liée aux décisions qui seront prises pour le métro régional Nord-Sud, dont nous aurons probablement à parler cet après-midi même. L'étude des possibilités de raccordement à la gare du Nord est encore prématurée. On peut cependant escompter qu'une décision au sujet de Paris-Nord sera prise dans le cours de l'année 1963, ce qui permettrait une mise en service vers 1971-1972.

Telles sont, dans l'état présent des choses, les précisions que je pouvais donner à M. Coudé du Foresto et au Sénat.

Parmi les diverses opérations prévues outre-mer, on doit relever l'allongement de la piste de Fort-de-France, satisfaisant ainsi un vœu des parlementaires et des collectivités de la Martinique, vœu exprimé ici même, il y a un an.

L'augmentation constante du trafic impose une amélioration simultanée des dispositifs de contrôle de la circulation aérienne et des aides à la navigation. Le ralentissement de l'effort d'équipement dans ce domaine est l'un des paramètres de la sécurité aérienne, sécurité sur laquelle, hélas! — M. Coudé du Foresto a dit à ce propos tout ce qu'il y avait à dire — les accidents aériens récents nous appellent toujours à veiller avec une vigilance particulière. La couverture complète de la France en radars, notamment, sera une chose bientôt acquise. L'installation de systèmes d'atterrissage de précision sans visibilité sera poursuivie sur les aérodromes. Enfin, les protections météorologiques se verront dotées d'outils toujours plus complets et plus perfectionnés, tels que fusée-sonde, traitement électronique des informations et exploitation des renseignements fournis par les satellites météorologiques.

En ce qui concerne l'équipement outre-mer, M. Coudé du Foresto qui, avec plusieurs de ses collègues sénateurs, a accompli une mission aux Antilles, en Guyane et en Polynésie, a fait part, dans un rapport fort précieux et fertile en enseignements, de certaines inquiétudes quant à l'équipement en infrastructures aéronautiques de ces territoires.

En cette matière, comme en toute autre, il convient, pour être tout à fait objectif, de voir d'où l'on est parti. L'infrastructure aéronautique des Antilles, de la Guyane et de la Polynésie a été constituée, au cours de ces dernières années, par la construction de toutes pièces de l'aérodrome de Papeete, par l'aménagement de la piste pour quadricoptères de Pointe-à-Pitre; enfin, comme suite au vœu des parlementaires, que j'évoquais il y a un instant, la piste de Fort-de-France va être rallongée.

L'effort se poursuit dans le domaine de la sécurité aérienne. Ainsi, un système d'atterrissage de précision I. L. S. a-t-il été acheté pour équiper l'aérodrome de Pointe-à-Pitre. Ce système, dont l'installation répond aux préoccupations du rapporteur de votre commission des finances, sera livré en février 1963.

A Nouméa, la première partie de ce même matériel sera en place en juillet de cette année et l'équipement complet mis en service vers le milieu de l'année prochaine. Pour Papeete, l'installation et les dates seront à peu près les mêmes.

Les projets actuellement débattus en matière d'infrastructure concernant l'équipement de la Polynésie sont plus complexes. La construction d'un aérodrome de dégagement de Papeete aux îles Touamotou présenterait un intérêt certain. L'atoll d'Hao a été envisagé à ce propos, mais il convient d'observer qu'un tel aérodrome ne devrait pas être exclusivement un aérodrome de déroutement; il devrait aussi pouvoir jouer un rôle important dans la desserte intérieure de la Polynésie.

Enfin, ces projets civils doivent naturellement être coordonnés avec les projets militaires éventuels dans cette région. D'où un certain nombre d'études qui sont en cours.

Au sujet des infrastructures et de la construction aéronautique, on a été évoqués les programmes établis dans le cadre du IV^e plan de modernisation et la situation dans laquelle nous nous trouvons à ce propos par rapport aux objectifs fixés par ce plan. C'est un point très important qui mérite que l'on s'y attarde un instant.

Le rapporteur de la commission des finances, en effet, estimait que les dotations budgétaires des années 1962-1963 ne permettraient pas d'atteindre ces objectifs. Je voudrais, à ce sujet, formuler deux observations. La première, c'est que le

rapporteur, pour aboutir à ces conclusions, s'est référé au chiffre avancé par la commission spécialisée du plan, chiffre qui s'élevait à 1.771 millions de francs pour les quatre années couvertes par le plan. Mais les travaux de la commission spécialisée étaient en quelque sorte des travaux préparatoires qui n'engageaient pas définitivement le Gouvernement. En dernière analyse, et après arbitrage entre les différents secteurs, le chiffre retenu globalement pour l'aviation civile est de 1.500 millions de francs.

Dès lors — et c'est ma deuxième observation — dans le cadre de cette enveloppe globale de 1.500 millions de francs, il a déjà été accordé ou prévu respectivement 403 millions de francs pour 1962, 345 millions de francs pour 1963, soit au total 748 millions de francs, ce qui me permet d'affirmer que la première phase du IV^e plan représente bien sensiblement 50 p. 100 des prévisions globales.

Il faut encore ajouter que les dotations d'infrastructure ne s'appliqueront plus à l'Algérie, comme précédemment, et que, par conséquent, elles bénéficieront intégralement à la métropole ainsi qu'aux départements et territoires d'outre-mer qui, de ce fait, recevront plus qu'il n'était prévu à l'origine.

Enfin, l'effort d'équipement, tant en matière d'infrastructure qu'en matière de constructions aéronautiques, se poursuivra en 1964-1965 dans le cadre des objectifs du plan dont la réalisation — le Gouvernement y veillera — ne doit subir aucun retard. C'est la logique même d'un plan — chacun le sait — que de comporter une notion de progressivité. On peut donc penser que l'effort des années prochaines — c'est en tout cas l'espérance de l'aviation civile — sera au moins égal à celui des années passées.

J'en viens maintenant aux différents problèmes qui touchent à l'exploitation de ces infrastructures et de ces appareils issus de la construction aéronautique que nous venons d'envisager.

La situation financière des compagnies aériennes — les rapporteurs l'ont souligné et c'est exact — demeure préoccupante. Une âpre concurrence sur le plan mondial exige des matériels toujours plus modernes et pousse à une politique générale de bas tarifs. La compagnie nationale Air France a, pour sa part, ressenti les effets de cette situation générale.

Un effort d'assainissement est à faire; il est déjà commencé sur le plan mondial; sur le plan interne, Air France a pris des mesures tendant à limiter les conséquences financières de cet état de choses: révision du programme d'équipement en matériel volant, suppression de toute embauche de personnel. L'année 1963 risque, malgré tout, de demeurer préoccupante sur le plan financier.

J'en arrive aux lignes aériennes intérieures. Le sujet tient à cœur à de nombreux parlementaires, et cela se comprend fort bien. Il préoccupe tout particulièrement M. Pinton dont nul ne peut oublier ici qu'il fût le créateur du réseau métropolitain exploité par Air Inter. Ce réseau se développe, justifiant ainsi les espoirs qui avaient été placés en lui. 1962 a vu transporter par cette compagnie environ 180.000 passagers. Ce développement du trafic a été acquis au prix d'une contribution très importante des collectivités locales à la couverture du déficit d'exploitation.

C'est pour alléger ces charges et confirmer l'intérêt des pouvoirs publics à l'utilisation de l'avion comme instrument servant à la politique de développement économique régional qu'une subvention de 2 millions de francs est inscrite au projet de budget pour 1963. Le transport aérien intérieur devrait ainsi, très vite, se trouver au niveau qui doit être le sien dans un pays actif et moderne comme le nôtre.

Un certain nombre de questions posées m'amènent à revenir plus en détail sur certains problèmes de liaisons aériennes. En ce qui concerne toujours l'outre-mer, M. Coudé du Foresto a mentionné, dans son rapport écrit, l'intérêt qu'il y aurait à améliorer la desserte du réseau aérien Antilles-Guyane. Comme vous le savez, ce réseau est exploité par des D.C.4 aux termes d'une convention d'exploitation liant les trois départements. La mise en service de D.C.4 a déjà amélioré la situation, par rapport aux D.C.3, en offrant une capacité et une vitesse supérieures. Mais il est certain que l'exploitation actuelle ne répond pas encore totalement aux besoins de la clientèle locale. Aussi Air France recherche-t-elle une solution techniquement et financièrement meilleure. Il y a là un souci d'équilibre que nous ne devons pas perdre. Il faut tendre à la fois à assurer la régularité du trafic local, à drainer un trafic d'apport par les liaisons avec l'Amérique centrale et du Sud, à aider au développement touristique des îles et enfin à concurrencer le service offert par les compagnies étrangères.

Telle est bien, me semble-t-il, la préoccupation du rapporteur. Cet examen est en cours. On peut certes se demander si une solution au problème posé ne pourrait pas être recherchée dans le sens d'une coopération avec des entreprises étrangères installées sur ce secteur, et qui sont déjà aux prises avec le même problème.

M. Coudé du Foresto a déclaré également qu'il considérerait comme peu satisfaisantes les conditions dans lesquelles la Réunion était reliée par voie aérienne aux lignes de longs courriers français. La desserte de ce département se fait actuellement à partir de Tananarive, en correspondance avec les Boeing d'Air France, au moyen d'appareils *Superconstellation* ou D. C. 4, avec une fréquence de quatre jours par semaine. L'aéroport de Saint-Denis, en effet, n'est pas accessible aux quadrimoteurs. Son amélioration semble d'ailleurs techniquement très difficile. La question est à l'étude à la fois sous l'angle technique et sous l'angle économique. Le problème peut en effet se poser de savoir jusqu'à quel point le détour d'une ligne permettant de desservir directement la Réunion serait justifié par le trafic que l'on pourrait espérer.

J'en reviens au problème d'Air Inter, qui préoccupe particulièrement M. Pinton, et à une question posée par M. Pams, rapporteur pour avis de votre commission des affaires économiques, quant à la participation de la S. N. C. F. au capital d'Air Inter. Chacun sait que la S. N. C. F. possède 25 p. 100 environ du capital de la société Air Inter. Cette participation s'est révélée jusqu'alors toujours constructive et les deux partenaires, Air Inter et S. N. C. F., y trouvent leur intérêt bien compris.

Vous connaissez par exemple les facilités combinées qui ont été offertes par ces deux sociétés à leurs passagers. Le Gouvernement est parfaitement conscient de l'intérêt que présentent, pour le développement économique régional, ces lignes aériennes intérieures. Si la coordination interne entre Air Inter et la S. N. C. F. se révélait déficiente, soyez assurés qu'il ne manquerait pas d'intervenir. Mais tel n'est pas le cas pour l'instant, je me plais à le souligner.

Le Gouvernement a écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de M. Soufflet en ce qui concerne Air Inter et les divers problèmes de coordination notamment à propos d'Air Union, ce qui va m'amener à évoquer les aspects internationaux de l'aviation civile.

Je répondrai auparavant à M. Bène au sujet de l'étude des nouvelles lignes intérieures. M. Bène a fait observer à juste titre combien il était important de préparer ces liaisons en fonction de l'aménagement du territoire et du développement de l'économie régionale.

Il a demandé également qui faisait les études de marchés, qui étudiait les nouvelles lignes. L'étude de ces liaisons est poursuivie avec la préoccupation de la meilleure rentabilité possible au stade actuel et en fonction du développement économique régional. Les études de marché correspondantes sont faites en liaison avec les collectivités locales intéressées et je ne doute pas que le délégué à l'aménagement du territoire ne puisse à l'avenir présenter lui-même des suggestions et donner des indications à ce propos.

J'en viens donc à l'aspect international de l'aviation civile, particulièrement à l'organisation du transport aérien.

Comme vous le savez — la question a été évoquée également par M. Pinton — le Gouvernement français vient de confirmer son accord de principe au projet d'Air Union et en a communiqué le texte aux gouvernements de l'Allemagne fédérale, de la Belgique et de l'Italie qui seraient ses partenaires. Cette création doit permettre de placer les compagnies aériennes françaises, en particulier Air France, dans une position concurrentielle plus favorable en face des transporteurs américains dont la concurrence est redoutable et risque de le devenir davantage encore puisque, ainsi que le sait M. Pinton, les deux plus grandes compagnies américaines sont actuellement en train de préparer leur fusion.

D'autre part, le transport aérien français poursuit la transformation de ses structures sous l'influence d'éléments techniques et politiques, tant en Afrique qu'en Europe. Ainsi les deux compagnies U. A. T. et T. A. I. ont décidé de s'associer en se dotant d'un organe de direction unique, mais tout en conservant pour le moment leur personnalité.

D'autre part, le développement d'Air Afrique tend à réduire le trafic aérien des compagnies françaises sur l'Afrique — c'est un fait — d'où la nécessité de réexaminer l'accord d'exploitation conclu entre les grandes compagnies aériennes françaises. Le Gouvernement doit prendre incessamment une position définitive à ce sujet. La décision sera de nature à ne pas léser les intérêts bien compris de l'ensemble du transport aérien français.

Naturellement, notre effort d'assistance technique s'est manifesté également à l'égard de cette jeune compagnie Air Afrique, dont nous avons encouragé la création et à l'avenir de laquelle nous devons nous intéresser. Ces mêmes efforts apparaissent sur le plan de l'infrastructure par l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, ainsi que par la création de l'Organisation de gestion et de la sécurité aéronautique en Algérie.

Je ne vous rappelle que pour mémoire la question d'Euro-control que vous avez été amené à débattre et sur laquelle vous avez émis un vote favorable, ici même, au Sénat.

M. Pams et M. David, avant M. Soufflet ont abordé le problème de la coordination entre les compagnies aériennes françaises, particulièrement en ce qui concerne le secteur africain. M. Coudé du Foresto s'est également inquiété de la décision qui serait prise — je viens de dire qu'elle le serait très prochainement — à l'égard des accords d'exploitation conclus entre les grandes compagnies aériennes françaises.

La position du Gouvernement à cet égard ne peut être que de rechercher un équilibre entre les intérêts bien compris de ces différentes compagnies françaises, mais il est inévitable que le développement d'Air Afrique, en fait, diminue les parts respectives des compagnies françaises.

Mesdames, messieurs, je crois avoir ainsi répondu de mon mieux à l'ensemble des questions évoquées.

Je voudrais, pour conclure, noter qu'il est significatif qu'un exposé sur l'aviation civile doit toujours se terminer par l'évocation des problèmes internationaux. Il s'agit, en effet, d'une activité dont le caractère international s'affirme chaque jour davantage et, sur le plan technique, son budget en porte la trace.

Je viens de vous dire comment, dans les limites commandées par le souci de l'équilibre budgétaire, nous avons conscience d'avoir approché d'aussi près que possible les objectifs fixés par le IV^e plan, et pour ce qui concerne la première partie de celui-ci, contrairement à ce que redoutait le rapporteur, d'avoir fait assez pour qu'on puisse penser que ces objectifs seront atteints, alors que — je veux le rappeler — on s'en était trouvé beaucoup plus loin en ce qui concerne le III^e plan.

Cela m'autorise, semble-t-il, à affirmer que les progrès sont notables. En me référant ainsi à cet effort continu qui se poursuit régulièrement, je crois pouvoir faire appel à la confiance du Sénat en lui demandant, compte tenu des renseignements complémentaires que je me suis efforcé d'apporter aux rapporteurs et aux orateurs, de bien vouloir voter les crédits qui lui sont demandés pour 1963 en ce qui concerne l'aviation civile. (*Applaudissements au centre droit, à droite et sur plusieurs bancs au centre gauche.*)

M. René Dubois. Je demande la parole.

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

M. René Dubois. Monsieur le président, mes chers collègues, tout en remerciant M. le secrétaire d'Etat des explications très fournies qu'il a bien voulu donner à notre assemblée, je voudrais attirer son attention sur certains points ou lui répondre à propos de problèmes touchant, d'une part, la coordination entre les grandes lignes françaises et, d'autre part, Air Inter.

M. le secrétaire d'Etat a rendu hommage à l'effort que les collectivités locales ou départementales ont fait pour le tracé des premières lignes aériennes. Sur ce plan, l'effort breton a été particulièrement remarquable avec les exemples de Brest, de Lorient, de Quimper, de Nantes et des villes touristiques de la côte.

Les subventions de démarrage ont permis à Air Inter de fonctionner avec un matériel assez divers, je ne dirai pas hétéroclite : des D. C. 3, des D. C. 4, des *Constellation*, des *Super-Constellation*, des *Viscount*, achetés l'année dernière, je crois bien, à Air France et qui sont maintenant propriété d'Air Inter. Depuis quelques mois, a lieu une expérience tout à fait nouvelle avec le *Super Broussard*, dont le premier service régulier a été assuré entre Nantes et Paris.

Le point très précis sur lequel je voudrais demander un renseignement à M. le secrétaire d'Etat est le suivant : l'Etat a pris des dispositions pour imposer à Air Inter un matériel de fabrication française, d'excellente qualité, le *Super Broussard* à cabine pressurisée, cela pour essayer de rattraper quelque peu l'effort de six milliards consenti en vue de la réalisation de cet appareil.

Ce dernier est excellent, mais il est cher, du point de vue de l'achat comme de l'exploitation, si bien que je me demande si, l'Etat imposant à Air Inter un tel matériel, il ne lui en imposera pas le remboursement, donc l'intégration dans son bilan.

Ensuite, les frais d'exploitation de cet appareil empêchant pratiquement sa rentabilité alors même qu'il serait plein à 100 p. 100, les collectivités locales auront-elles à supporter les conséquences des décisions prises et des choix opérés par l'Etat en la circonstance ?

C'est un élément très important car, suivant la réponse que vous nous ferez, ou vous encouragerez les initiatives déjà prises par les collectivités locales et départementales qui ne demandent pas mieux que de les renouveler, ou bien, au contraire vous découragerez les initiateurs de ces lignes aériennes que notre assemblée, sous la haute direction de M. Pinton, a toujours très largement encouragés.

Le deuxième point a trait aux rapports de coordination imposés, comme l'a dit M. le secrétaire d'Etat, par les politiques nouvelles et par la création des deux sociétés : Air Afrique sur l'Afrique et Madair sur Madagascar.

Ces nouvelles créations vont provoquer ce que je me permets d'appeler un écrémage d'à peu près 50 p. 100 du rendement des lignes privées U. A. T.-T. A. I. sur le plan de l'ancienne Afrique occidentale française, de l'ancienne Afrique équatoriale française et de Madagascar, et de 10 p. 100 sur le trafic africain d'Air France.

Les lignes U. A. T.-T. A. I. associées vont donc subir une diminution de 50 p. 100 de leur trafic sur l'Afrique mais elles vont conserver pour l'instant la responsabilité de la ligne à l'Est et au Sud de Saïgon, c'est-à-dire la ligne desservant l'Océanie et le Pacifique qui est foncièrement déficitaire, de près de 2 milliards d'anciens francs par an.

Le Gouvernement va se trouver obligé de prendre une décision. Trois solutions sont possibles : la suppression de cette ligne déficitaire, l'attribution d'une subvention correspondant au déficit des compagnies jumelées U. A. T.-T. A. I., afin qu'elles puissent continuer l'exploitation de cette ligne, subvention devenue nécessaire du fait de la diminution des recettes africaines dont ne bénéficieront plus ces lignes, ou alors ne rien faire, et c'est la mort de l'U. A. T.-T. A. I. réunies, ce qui aboutirait au monopole de fait des grandes lignes intercontinentales.

Ce n'était pas ce que le Parlement avait souhaité lorsqu'il avait confirmé les accords Peira-Cava de 1955. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. André Cornu. Je demande la parole.

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

M. André Cornu. Monsieur le ministre chargé des relations avec le Parlement, je souhaiterais que vous ayez l'amabilité de traduire à M. le ministre des travaux publics, qui est aussi le ministre de l'aviation, l'inquiétude qu'éprouvent les responsables chargés de la conservation du plus prestigieux château du monde. Tout le monde a compris que je parle du château de Versailles.

Rien ne saurait mieux illustrer cette inquiétude que la lecture de la lettre que je viens de recevoir d'un des plus hauts responsables :

« Le survol du domaine de Versailles par les appareils de tous genres, qu'il s'agisse des appareils de ligne grands courriers, des avions de moindre importance ou de tourisme venant de l'aérodrome de Saint-Cyr, ou des hélicoptères militaires ou civils qui passent au-dessus de Versailles, est pour nous, depuis longtemps, un sujet de vive inquiétude.

« Il est en effet très clair d'imaginer que, pour les appareils qui volent à très haute altitude au-dessus de nous, en cas d'avarie, ils ont toujours le temps d'échapper des limites du domaine national avant de se poser. Par contre, pour les petits avions qui passent à basse altitude pour profiter du spectacle, une panne peut être très grave pour les personnes qu'ils peuvent tuer ou les incendies qu'ils provoqueraient. Il y a déjà d'ailleurs eu un ou deux accidents, dans le fonds du parc. Des appareils de petit tonnage ont été obligés de s'y poser, heureusement sans dommages sérieux. »

Il importe, monsieur le ministre, de remédier à cette situation dans le plus bref délai possible si nous ne voulons pas nous trouver un jour en face d'un désastre national — et je devrais même dire mondial.

J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous voudrez bien traduire cette inquiétude à M. le ministre des travaux publics et des transports afin que soit interdit à tout avion de survoler le château, à quelque altitude que ce soit. (*Applaudissements.*)

M. Georges Marie-Anne. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais exprimer à notre éminent collègue M. Coudé du Foresto, rapporteur du budget de l'aviation civile, notre bien vive gratitude. Nous le remercions d'avoir signalé dans son rapport les deux questions qui nous tiennent à cœur : l'allongement de la piste du Lamentin et une meilleure desserte, au moyen d'appareils plus appropriés, de la liaison régionale entre les départements français d'Amérique et les pays environnants. Son rapport a amené le Gouvernement à préciser ses intentions à l'égard de ces deux questions et je me fais également un agréable devoir de remercier M. le secrétaire d'Etat des assurances qu'il a bien voulu nous donner à ce sujet.

Actuellement les vieux D. C. 4 qui relient la Guadeloupe à la Guyane en passant par la Martinique sont à bout de souffle. Les appareils tombent en panne n'importe quand et n'importe où et n'offrent plus aucune sûreté aux voyageurs. La compagnie française est d'ailleurs la seule à continuer d'utiliser des D. C. 4 sur cette ligne.

Nous souhaiterions qu'on puisse y affecter des Caravelle. En effet, ainsi que l'a signalé ici même M. le secrétaire d'Etat, la première condition à satisfaire pour assurer le développement du tourisme dans nos départements c'est de les doter d'une bonne liaison aérienne entre eux d'abord et, ensuite avec les Etats-Unis et le Canada au Nord, le Brésil, le Venezuela et les Guyanes au Sud.

C'est le Gouvernement lui-même qui a estimé que le tourisme était une grande chance du développement économique des départements français des Antilles. Nous souhaitons donc que les projets qui nous concernent et dont il a été question dans cette discussion du budget de l'aviation civile soient réalisés promptement. (*Applaudissements.*)

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

M. Edouard Bonnefous. Monsieur le secrétaire d'Etat, le problème très opportunément posé par M. André Cornu devrait à mon avis recevoir enfin sa solution.

J'ai posé une question écrite au ministre il y a déjà six mois et, jusqu'alors, je n'ai pas obtenu une modification très importante de la situation actuelle, qui est si préoccupante. Non seulement la police de l'air ne fait pas respecter le règlement, mais il semble que le château de Versailles serve de repère d'envol. Ceux qui se trouvent dans la ville sont régulièrement assourdis par le bruit des avions qui s'élèvent d'Orly et qui survolent le château à une altitude trop basse. Si un accident venait à se produire, ce serait une catastrophe nationale.

Je n'insiste pas sur les inconvénients que causent en été les écoles de pilotage qui entourent le domaine de Versailles. J'insiste surtout sur l'interdiction urgente du survol du château de Versailles, notamment par des avions de lignes régulières qui causeraient, en cas d'accident, comme cela s'est passé en Allemagne, en Amérique, et tout récemment à Ankara, un désastre national.

Monsieur le secrétaire d'Etat, insistez pour que les décisions soient enfin prises.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je remercie M. Marie-Anne de ses propos très aimables et je lui renouvelle l'assurance que sa préoccupation est celle du Gouvernement.

A M. Cornu, je voudrais répondre que des mesures ont déjà été prises prescrivant le relèvement de l'altitude des vols au-dessus du château de Versailles et même l'interdiction complète du survol de certaines zones du domaine, dont le château lui-même. Si ces mesures ne sont pas respectées — et je prends note des indications qui viennent de m'être données — une enquête sera effectuée et les mesures nécessaires seront prises.

Il a été demandé que des décisions assurant une protection plus grande puissent intervenir. Je ne puis que m'engager à transmettre ces observations au ministre des travaux publics, qui ne manquera pas d'étudier s'il est possible d'y donner satisfaction sans apporter trop d'entraves à la circulation aérienne dans la région parisienne.

M. Dubois a présenté d'intéressantes observations concernant le problème des lignes d'outre-mer et d'Extrême-Orient. Le Gouvernement reconnaît que les compagnies françaises, quelles qu'elles soient, subissent incontestablement des pertes de trafic. Par conséquent, des mesures doivent être prises, dans le respect des intérêts de toutes les compagnies, car il n'est pas question de sacrifier les unes aux autres et j'en renouvelle l'assurance.

En ce qui concerne Air-Inter, je crois que la question de M. Dubois est en quelque sorte prématurée. Je veux dire par là qu'aucune décision n'a encore été prise actuellement en ce qui concerne la flotte aérienne d'Air-Inter. On ne peut donc pas dire que le Gouvernement ait imposé à Air-Inter le choix du *Super-Broussard* plutôt que de tel autre appareil. La question est encore à l'étude et il n'y qu'un mois et demi que le Gouvernement a été saisi des propositions précises de la société ; une décision sera prochainement prise et, à ce moment-là, il y aura lieu d'en apprécier toutes les conséquences. Ce que je peux dire, c'est qu'en inscrivant deux millions à son profit dans le budget de l'aviation civile, le Gouvernement a manifesté sa volonté d'aider cette compagnie.

M. René Dubois. Ce sera insuffisant.

M. André Cornu. Je demande la parole.

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

M. André Cornu. Je vous remercie, monsieur le ministre, de vouloir bien traduire notre inquiétude. Mais la réponse que vous nous faites ne nous donne pas satisfaction. J'ai été moi-même, pendant de longues années, pilote d'avion et je puis vous dire que la question de l'altitude n'intervient pas. Si un avion explose en plein vol ou se disloque, que ce soit à 2.000, 3.000 ou 4.000 mètres, ce qui s'est, hélas ! produit trop souvent, vous n'empêchez pas que le château sera détruit. Ce n'est donc pas une question d'altitude. Il faut que le survol soit interdit.

M. Edouard Bonnefous. Je demande la parole.

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

M. Edouard Bonnefous. Je voudrais, pour répondre à M. le secrétaire d'Etat, ajouter quelques remarques aux observations très justes de mon collègue M. Cornu. Deux problèmes se posent. L'aviation privée dont vous avez parlé est, en effet, une gêne, mais elle ne présente pas un danger aussi considérable que les long-courriers, notamment les *Boeing*. Ce qui est absolument dramatique, c'est de voir régulièrement — vous pouvez faire une enquête personnelle, notamment à cette heure-ci et en fin d'après-midi — les *Boeing* survoler Villacoublay, passer sur une partie de Versailles et survoler le château à la verticale. Il devrait donc y avoir une interdiction totale. Il existe des couloirs aériens — vous le savez bien — et la police de l'air devrait les faire respecter. Le couloir aérien que représente le château devrait être interdit aux long-courriers, notamment aux *Boeing*. (*Applaudissements.*)

M. Raymond Bossus. Je demande la parole.

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

M. Raymond Bossus. Nos collègues ont raison de penser à préserver les monuments et châteaux historiques, mais la remarque est valable pour l'ensemble du territoire.

Si je prends l'exemple de Paris, il est bien clair que la tour Eiffel est un point d'attraction et de repère qui n'est pas loin des quartiers de Belleville, de Charonne ou du Père-Lachaise. A Marseille, on devrait prendre aussi le château d'If comme point de repère, ce qui n'est pas loin de la Canebière.

C'est donc une question de caractère général et chaque sénateur pourrait faire la même intervention avec des exemples de son département. C'est pourquoi nous demandons au Gouvernement de prendre des mesures pour la sécurité, aussi bien des avions que des populations.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. J'ai pris note de ces diverses suggestions et observations. Répondant à M. Raymond Bossus, j'indique que la vraie solution serait peut-être celle

que M. Coudé du Foresto a évoquée, à savoir l'aérodrome Paris-Nord.

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

Nous allons examiner les chiffres des états B et C relatifs à l'aviation civile.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — AVIATION CIVILE

ETAT B

M. le président. « Titre III, moins 7.374.119 francs » — (Adopté.)

« Titre IV, plus 29.117.239 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

« Titre V :

« Autorisations de programme, 310.870.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 136.360.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 34.130.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 19.730.000 francs. » — (Adopté.)

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures quinze minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

COMMUNICATION DE M. LE PREMIER MINISTRE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre communication du décret de M. le Président de la République en date du 6 février 1963, complétant le décret du 21 décembre 1962 portant convocation du Parlement en session extraordinaire.

Je donne lecture de ce décret :

« Le Président de la République,

« Sur le rapport du Premier ministre,

« Vu les articles 29 et 30 de la Constitution,

« Vu le décret du 21 décembre 1962 portant convocation du Parlement en session extraordinaire,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — L'ordre du jour de la session extraordinaire est complété par la discussion :

« Du projet de loi relatif aux affaires transférées en application du protocole judiciaire signé le 28 août 1962 entre le Gouvernement de la République française et l'Exécutif provisoire algérien :

« Du projet de loi complétant l'article 51 de la loi n° 63-23 du 15 janvier 1963 fixant la composition, les règles de fonctionnement et la procédure de la Cour de sûreté de l'Etat instituée par l'article 698 du code de procédure pénale.

« Art. 2. — Le Premier ministre est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris le 6 février 1963.

« Signé : C. DE GAULLE.

« Par le Président de la République :

« Le Premier ministre,

« Signé : GEORGES POMPIDOU. »

Acte est donné de cette communication. (Mouvements divers.)

M. Antoine Courrière. Nous sommes en pleine démocratie !

M. Pierre de La Gontrie. C'est la première fois que l'on voit cela dans toute l'histoire de la République.

M. André Méric. Vive la République !

— 4 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

M. le président. J'ai reçu de M. Pierre Marcilhacy une proposition de loi constitutionnelle, portant révision de la Constitution.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 52, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (Assentiment.)

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (2^e partie)

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 de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée nationale (2^e partie : Moyens des services et dispositions spéciales). n° 42 et 43 (1962-1963).

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation de la suite du débat décidée hier par la conférence des présidents, les temps de parole globaux dont disposent les groupes pour les discussions d'aujourd'hui, de demain vendredi, de samedi et de lundi prochains sont les suivants : groupe des républicains indépendants : 3 heures 55 minutes ; groupe socialiste : 3 heures 25 minutes ; groupe de la gauche démocratique : 3 heures 20 minutes ; groupe des républicains populaires : 2 heures 40 minutes ; groupe de l'U. N. R. : 2 heures 35 minutes ; groupe du centre républicain d'action rurale et sociale : 2 heures 05 minutes ; groupe communiste : 1 heure 50 minutes ; sénateurs non inscrits : 15 minutes.

CONSTRUCTION (fin)

M. le président. Nous allons reprendre maintenant la discussion des dispositions du projet de loi de finances concernant la construction.

Je rappelle au Sénat qu'il nous reste seulement à procéder aux scrutins publics demandés sur les amendements n° 52 et 53 de M. Chochoy, qui ont été discutés lors de la séance d'hier.

[Article 27 (suite).]

M. le président. Je vais d'abord mettre aux voix l'amendement n° 52 qui, je vous le rappelle, tend à compléter l'article 27 par un paragraphe IV ainsi conçu :

« IV. — Les opérations intéressant les communes rurales autres que celles englobées dans les agglomérations urbaines bénéficieront jusqu'au 1^{er} septembre 1963 d'un droit de priorité à concurrence de 190 millions de francs. »

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

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

Nombre des votants	230
Nombre des suffrages exprimés	228
Majorité absolue des suffrages exprimés..	115

Pour l'adoption	227
Contre	1

Le Sénat a adopté.

(Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur quelques bancs à droite.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 27, complété par l'amendement qui vient d'être adopté.

(L'article 27, ainsi complété, est adopté.)

[Article additionnel (après l'article 33).]

M. le président. Le Sénat doit maintenant se prononcer sur un amendement n° 53, présenté lui aussi par MM. Bernard Chochoy, Antoine Courrière et les membres du groupe socialiste, amendement qui tend à insérer après l'article 33 un article additionnel ainsi conçu :

« Le ministre de la construction est également autorisé à faire bénéficier d'une priorité dans l'attribution de primes, jusqu'au 1^{er} septembre 1963 et à concurrence de 25 millions de francs, les opérations intéressant les communes rurales autres que celles englobées dans les agglomérations urbaines ».

La parole est à M. Chochoy.

M. Bernard Chochoy. Mes chers collègues, le deuxième amendement est le complément normal du premier. Il tend à faire bénéficier d'une priorité dans l'attribution de primes, jusqu'au 1^{er} septembre 1963 et à concurrence de 25 millions, les opérations intéressant les communes rurales autres que les communes qui sont englobées dans les agglomérations urbaines.

Compte tenu du vote qui vient d'être émis et du succès recueilli par notre amendement, celui-ci étant le complément de l'autre, je crois qu'il n'y a pas lieu de procéder à un scrutin. C'est pourquoi je demande le vote à main levée.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je demande la parole.

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

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Bien sûr, je ne m'opposerai pas à ce qu'on vote à main levée mais le Sénat s'étant prononcé pour une réservation de crédits, je voudrais demander au Gouvernement de faire en sorte que cette disposition ne soit pas limitative. En effet, il y a un certain nombre de départements dans lesquels nous avons largement dépassé cette limite, et nous ne voudrions pas que les directeurs départementaux interprètent la disposition édictée comme une limitation obligatoire.

Un sénateur. Bravo !

M. Bernard Chochoy. Si M. Bousch demande au Gouvernement de prendre le contre-pied de mon amendement, c'est grave, et nous demandons un scrutin.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Monsieur Chochoy, vous ne pouvez pas dire cela. Il ne s'agit pas de limiter à ce crédit les attributions de primes si le nombre des demandes en outre-passe le montant. Les crédits doivent être utilisés et les attributions de primes effectuées au secteur rural, même si le pourcentage réservé est dépassé.

M. le président. Maintenez-vous votre demande de scrutin public ?

Voix nombreuses. Non !

M. Bernard Chochoy. Non, monsieur le président, et j'espère que M. Bousch n'est pas le Gouvernement.

M. le président. Mon cher collègue, M. Bousch est simplement rapporteur.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets l'amendement aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Un article additionnel est, en conséquence, inséré après l'article 33.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Mes chers collègues, M. le président vous a rappelé tout à l'heure les propositions de la conférence des présidents soumises hier au Sénat — qui les a transformées en décisions — touchant l'organisation du

débat budgétaire pour la journée d'aujourd'hui et celle de demain. Vous avez pris connaissance des temps de parole dont devaient disposer les rapporteurs spéciaux, les rapporteurs pour avis et les groupes pour l'achèvement de la discussion du budget. Mais hier la conférence des présidents avait recommandé aux présidents de groupe de se réunir pour définir, dans le cas où certains groupes n'utiliseraient pas intégralement le temps de parole qui leur a été affecté, l'utilisation et la répartition du temps restant. Les présidents de groupe se sont réunis ce matin et ils m'ont chargé de faire part de leurs décisions et de leurs suggestions pour la suite des travaux de notre assemblée, afin que celle-ci leur donne éventuellement son agrément.

Je n'étais pas personnellement à la réunion des présidents de groupe et si la relation que je fais n'est pas absolument fidèle, je demanderai que les erreurs que je puis commettre soient redressées.

Voici donc les décisions des présidents de groupe.

Premièrement, le temps qui serait laissé disponible par certains groupes du fait qu'ils n'utiliseraient pas intégralement le temps qui leur a été affecté serait versé à ce que l'on pourrait appeler en quelque sorte un « fonds commun ». Ce « fonds commun » serait affecté à certaines interventions dont il n'a pas été tenu compte dans la répartition du temps affecté au rapporteur général ou aux groupes, c'est-à-dire à la présentation et à la défense des amendements, aux réponses éventuelles du ministre et aux explications de vote.

Par ailleurs, il est proposé que, en tout état de cause, nous arrêtions les discussions aussi bien ce soir que demain à minuit. C'est une nécessité absolue car, mes chers collègues, le travail auquel nous avons été soumis jusqu'à ce jour a constitué une sorte de « forcing » et il ne faut pas oublier que la tâche du personnel du Sénat n'est pas terminée lorsque nous levons la séance et que la mise au point du compte rendu sténographique et du compte rendu analytique, ainsi que la préparation de l'impression du *Journal officiel* et la préparation de la séance du lendemain représentent encore plusieurs heures de travail.

Par conséquent, il est absolument impossible de demander dorénavant à ce personnel, qui est allé jusqu'à la limite de ses forces, un concours au-delà de minuit. Si, en raison notamment des amendements dont on ne connaît encore ni le nombre ni la durée de discussion, l'ordre du jour de la journée n'était pas épuisé à minuit, la suite des débats serait renvoyée, si vous êtes d'accord, à la séance dite « séance balai » — la formule est inélégante — c'est-à-dire à la séance de samedi, après la discussion de la fin du budget des anciens combattants.

Si d'aventure, au cours de cette séance de samedi, des votes importants assortis de scrutins publics devaient intervenir sur des points qui nécessiteraient de la part de nos collègues un délai de réflexion, ces votes auraient lieu — toujours selon la proposition des présidents de groupe — mardi prochain en début de la séance de l'après-midi, à quinze heures.

Voici, mes chers collègues, quelles sont à la fois les suggestions, les propositions et les décisions de cette conférence des présidents de groupe, qu'il vous appartiendra, si vous les trouvez raisonnables, comme la commission des finances, de transformer en décisions de votre assemblée. *(Applaudissements.)*

M. le président. Vous avez entendu les propositions qui vous sont soumises par les présidents de groupe, rapportées par M. le rapporteur général.

Personne ne demande la parole ?...

Je les mets aux voix.

(Ces propositions sont adoptées.)

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (suite)

I. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

M. le président. Nous allons procéder à l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des travaux publics et des transports, section I : Travaux publics et transports.

La parole est à Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Mes chers collègues, la politique du Gouvernement dans les secteurs qui relèvent du ministère des travaux publics concerne, directement ou indirectement, toutes les activités de la vie économique et sociale de notre pays et cette seule

constatation suffirait, je crois, à expliquer et à justifier l'intérêt que votre commission des finances a apporté à l'examen du budget des travaux publics.

J'ai le devoir d'essayer de rapporter ici avec scrupule, donc avec précision, aussi bien la longue discussion qui a eu lieu en commission que les réponses qui nous ont été apportées sur un très grand nombre de questions par M. le ministre des travaux publics lui-même.

Hélas ! je me trouverai dans l'impossibilité matérielle d'accomplir comme je le voudrais cette mission qui m'a été confiée par la commission des finances. En effet, si nos routes, nos ponts, nos voies navigables ou nos ports ont été parmi les principales victimes de la vague de froid qui a déferlé sur notre pays depuis le mois de décembre, le budget des travaux publics, lui, se trouve être la première victime de la réglementation très sévère que la conférence des présidents a décidé d'appliquer, afin de permettre à notre assemblée de terminer dans les délais réglementaires l'examen de la loi de finances.

Je m'excuse donc si, dans les vingt minutes qui me sont imparties, je me trouve dans la totale incapacité de procéder à une analyse méthodique et précise des différentes dispositions du budget des travaux publics que je suis chargée de vous exposer.

Si, comme je l'espère, mes chers collègues, vous avez bien voulu lire les rapports écrits qui ont été rédigés par les rapporteurs de la commission des finances et par ceux de la commission des affaires économiques, vous aurez pu, je pense, vous faire une opinion suffisamment précise de ce budget des travaux publics pour que le rapport verbal que je présenterai ici ne vous apparaisse pas comme présentant un trop grand nombre de lacunes. Je voudrais consacrer le temps qui m'est imparti à donner les conclusions que la commission des finances, après examen des dotations budgétaires, m'a chargé de rapporter et j'essaierai de classer ces conclusions en trois rubriques.

Dans la première, je formulerai quelques commentaires portant sur les dotations budgétaires proprement dites. Dans la deuxième, nous tenterons de voir si la situation de notre équipement dans le domaine des travaux publics justifie, légitime, excuse l'insuffisance de ces dotations budgétaires. Et dans une troisième partie, j'indiquerai quelles sont les solutions que la commission des finances souhaiterait voir appliquées, non pas à l'occasion de la loi de finances de 1963 — dont nous savons bien, hélas ! qu'elle a peu de chance d'être profondément modifiée — mais tout au moins lors de la préparation de la loi de finances rectificative ou des prochains fascicules budgétaires.

Les dotations budgétaires, en ce qui concerne les travaux publics, sont malheureusement assez semblables et tout aussi insuffisantes que les dotations budgétaires de 1962.

Aux chapitres des dépenses de fonctionnement, nous avons pu nous rendre compte que les dépenses de personnels, sont calculées de manière à permettre le rajustement des traitements et des indemnités qui a été décidé pour l'ensemble des agents de la fonction publique.

Sur ce point particulier des rémunérations des personnels des travaux publics, nous aurions souhaité que les petits personnels de ce ministère, et notamment les conducteurs de chantiers et les agents des travaux, puissent recevoir en 1963 les améliorations d'indices qui leur avaient été promises dès 1959 et qui ont été jusqu'à présent différées.

Notre commission des finances souhaiterait aussi que les agents contractuels auxquels on fait appel dans la mesure où les effectifs du personnel titulaire sont insuffisants, soient payés non point, comme c'est le cas actuellement, sur les crédits de travaux, mais sur les crédits de personnels, ce qui aurait le double avantage, d'une part, de nous permettre de mieux apprécier l'importance du volume des travaux proprement dits et, d'autre part, de permettre aux agents contractuels, au moment où ils sont définitivement intégrés dans les personnels de l'Etat, de bénéficier de la prise en compte des services qu'ils auraient accomplis en tant qu'auxiliaires.

Pour les travaux d'entretien, les dotations de 1963 nous apparaissent très nettement insuffisantes.

Globalement, elles sont majorées de 3,8 p. 100 par rapport aux dotations de 1962, mais il apparaîtra d'emblée, sans que j'aie besoin d'insister, qu'il ne sera pas possible, en 1963 de faire des travaux d'entretien aussi importants que ceux exécutés en 1962, car nous savons tous que les prix des services et

des fournitures ont augmenté en une année, d'un pourcentage beaucoup plus important.

Quand on examine dans le détail les crédits d'entretien, on s'aperçoit que les crédits d'entretien des voies navigables sont identiques à ce qu'ils étaient en 1962, c'est-à-dire que le volume des travaux, déjà insuffisant en 1962, devra être diminué dans une proportion de 6 à 8 p. 100. Quand on songe à l'état lamentable d'un grand nombre de nos voies navigables, on ne peut que s'inquiéter de la situation qui résultera de l'insuffisance des crédits d'entretien dans ce domaine pour 1963.

Les crédits d'entretien des ports — ports de commerce et ports de pêche — sont en diminution de 1,50 p. 100 par rapport à 1962.

Seuls, les crédits pour l'entretien des routes enregistrent une augmentation légèrement plus importante, mais tout aussi insuffisante.

Cette augmentation est de 4 p. 100. L'effort qui est envisagé cette année est donc bien moindre que celui prévu en 1962, puisqu'à ce dernier budget, les crédits d'entretien des routes avaient été augmentés par rapport en 1961 de 8 p. 100.

Voilà quelques comparaisons qui nous permettent d'apprécier que les travaux d'entretien de nos infrastructures seront en 1963 notoirement insuffisants. Cette constatation est d'autant plus regrettable qu'il faudra envisager de réparer — nous espérons qu'on le fera le plus tôt possible — les dégâts de toutes sortes résultant des intempéries. Il y a là des perspectives qui ne manquent pas de nous inquiéter, surtout si l'on songe aux précisions apportées voici quelques jours par M. le ministre des travaux publics. Il nous indiquait qu'il était dans l'impossibilité de lutter efficacement contre la paralysie que des intempéries de toutes sortes ont imposée aux installations du ministère des travaux publics et plus particulièrement des routes car, précisait-il, pour ce seul poste il faudrait une dotation budgétaire supplémentaire d'au moins 50 millions de francs.

Voilà, mes chers collègues, des chiffres qui, beaucoup plus que de longs développements, justifieront l'insistance de notre commission des finances à essayer d'obtenir qu'une plus large part soit faite aux dotations du ministère des travaux publics.

Quant aux dépenses en capital de ce même ministère qui ont, nous le savons tous, une importance considérable, puisqu'elles visent les possibilités d'aménagement de l'année en cours, mais engagent aussi l'avenir pour plusieurs années, nous devons, là encore, regretter que les dotations accordées au ministre des travaux publics ne soient pas à la hauteur des besoins. Nous constatons en effet — et cela nous a paru extrêmement préoccupant — qu'à l'exception des crédits intéressant les autoroutes, toutes les dotations pour les dépenses en capital sont inférieures à ce que le IV^e plan nous avait laissé espérer.

Or, nous sommes maintenant dans la deuxième année d'exécution du plan et il ne fait pas de doute que le retard qui est d'ores et déjà constaté par rapport aux dotations globales envisagées justifie les inquiétudes de ceux d'entre nous qui craignent que, pas plus que le III^e plan, le IV^e ne soit exécuté à 100 p. 100, en ce qui concerne le ministère des travaux publics.

Si vous me permettez de vous donner quelques chiffres sur ce point, il me suffira de vous dire que, pour ce qui concerne la modernisation des routes nationales, alors que 1.384 millions de francs sont prévus dans le cadre du IV^e plan, c'est seulement 567 millions, soit à peine 40 p. 100, qui sont prévus pour les deux années 1962 et 1963. Pour ce qui concerne les voies navigables, la situation est la même : 252 millions pour les deux premières années pour un montant total de 700 millions. En ce qui concerne les ports de commerce et de pêche, le budget prévoit 243.200.000 francs sur un montant total de 525 millions et pour la signalisation maritime nous sommes encore plus loin de compte puisque on prévoit pour les deux premières années 15 millions de francs de travaux pour un montant total de 45 millions.

Au surplus, si l'on regarde le détail des opérations possibles, on voit que les motifs d'inquiétude et de mécontentement sont nombreux. Nous avons, au moment de la discussion du IV^e plan dans cette assemblée, longuement discuté des conditions de réalisation de la liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée. Vous vous souvenez tous, mes chers collègues, qu'à l'occasion de cette discussion, M. le Premier ministre était intervenu pour donner à notre assemblée sur ce point particulier le maximum d'apaisements. Nous nous étions réjouis du dépôt d'une lettre rectificative qui précisait que, dans le cadre du IV^e plan, les études et les opérations de réservation de terrains seraient menées à bon terme. Or, que constatons-nous ? Nous voyons que, sur un montant de crédits nécessaires évalués à 50 mil-

lions de francs, 4.500.000 francs seulement ont été mis à la disposition du ministère pour commencer les études. Nos inquiétudes et nos préoccupations sur l'ensemble des opérations intéressant le ministère des travaux publics dans le cadre du IV^e plan sont donc parfaitement légitimes. Voilà, mes chers collègues, l'essentiel des observations que j'avais reçu mission de présenter devant le Sénat.

La situation de notre équipement dans le domaine des travaux publics justifie-t-elle, sinon cette indifférence, du moins ce désintéressement de la part du Gouvernement? Nous ne comprenons pas bien comment le Gouvernement peut s'estimer satisfait des résultats obtenus dans ce domaine alors que d'une façon sensible, indiscutable, ils sont bien au-dessous du niveau moyen d'expansion de l'ensemble de l'économie de notre pays. Par exemple, les voies navigables ont transporté 71 millions de tonnes de marchandises en 1962 et par rapport à l'année précédente l'augmentation du trafic est seulement de 0,33 p. 100. Pour ce qui est des ports de commerce l'augmentation d'activité est à peine supérieure puisqu'elle est seulement de 3,8 p. 100. Nous sommes loin des 7,50 p. 100 constatés en 1959-1960 et des 12 p. 100 constatés en 1960-1961. Nous croyons voir dans ce ralentissement du développement de l'activité économique dans nos différents ports, qu'il s'agisse de ceux de la mer du Nord, de l'Océan ou de la Méditerranée, la confirmation des inquiétudes que nous avons si souvent exprimées lorsque nous disions qu'il fallait craindre que les ports des pays d'Europe comme Rotterdam ou Gênes qui bénéficient de la part de leur gouvernement d'une plus grande sollicitude ne détournent à leur profit une partie du trafic qui jusqu'à présent passait par les ports français.

S'il en était ainsi, vous le voyez, mes chers collègues, ce serait une menace très grave pour un certain nombre de régions de notre pays et, d'une manière générale, pour l'activité économique de la France.

Je voudrais dire aussi qu'en ce qui concerne notre équipement routier les résultats que l'on enregistre à l'heure actuelle ne sont pas de nature à excuser l'insuffisance des dotations budgétaires qui sont accordées au ministre des travaux publics sur ce chapitre. Vous avez tous pu consulter comme moi une triste statistique qui a été publiée ces jours-ci et qui montre que l'année 1962 a vu une augmentation fâcheuse du nombre des victimes de la route: 10.172 tués contre 9.337 au cours de l'année précédente, 229.000 blessés contre 214.000. Nous nous acheminons vers un triste record et il est fâcheux que notre collègue M. Coudé du Foresto ait pu affirmer ce matin, sans soulever la moindre protestation, qu'il est aujourd'hui moins dangereux d'aller en avion jusqu'aux antipodes que de faire le voyage en automobile de Paris à Nice.

Réfléchissez, mes chers collègues, et vous, messieurs les responsables de la politique de notre pays: si de pareilles affirmations devaient avoir d'autres occasions de se manifester dans nos assemblées et dans la presse, il faudrait redouter que la crise que nous traversons au point de vue touristique ne doive encore marquer une étape supplémentaire dans le sens de la désaffection de notre pays par un nombre toujours croissant de touristes étrangers.

Toutefois, si nos routes sont si peu sûres, ce n'est pas tout à fait par hasard et ce n'est pas seulement la conséquence de la malchance ou de l'imprudence des automobilistes. Les chiffres sont là et ils établissent que, sur environ 80.000 kilomètres de routes nationales, il en est près de 50.000 dont la largeur est insuffisante par rapport au trafic qu'elles connaissent.

Lorsqu'on essaie de faire le point de l'équipement de notre pays dans le domaine des autoroutes, la comparaison est encore plus désavantageuse pour notre pays. Nous avons actuellement la possibilité d'emprunter en France 214 kilomètres d'autoroutes alors qu'il y en a en Italie 1.341, en Allemagne de l'Ouest 2.957, et que seuls deux pays, la Belgique et l'Autriche, viennent, en matière d'autoroutes, après la France dans le tableau qui fait le point des efforts accomplis dans ce rayon d'activité.

Actuellement, l'autoroute Hambourg-Bâle, longue de 820 kilomètres, est achevée; l'autoroute du Soleil peut être empruntée sur 500 kilomètres. Dans le même temps, la liaison en projet par autoroute Paris-Marseille est beaucoup moins avancée. On compte à l'heure actuelle à peu près 60 kilomètres mis en service et il faudra attendre, nous a-t-on dit, si tout va bien, 1970 pour que cette liaison soit terminée.

Voilà, mes chers collègues, quelques chiffres; j'aurais pu en apporter d'autres à cette tribune, mais je pense que ceux-ci sont suffisamment significatifs de l'état de sous-équipement dans lequel se trouvent un grand nombre de nos installations. C'est pourquoi la commission des finances, unanime, a souhaité qu'un

effort plus important soit entrepris par le Gouvernement pour y porter remède. Certes, nous renouvelons les mêmes recommandations depuis plusieurs années.

On nous répondra que l'initiative des dépenses ne nous appartient pas. Nous ne le savons que trop. C'est pourquoi la commission des finances n'a pu que se borner à faire des recommandations. Notre situation dans ce domaine n'est guère plus enviable que celle du Parlement sous l'ancien régime au temps de la monarchie absolue. Nous espérons cependant que nous finirons par être entendus, d'autant que de nombreux signes existent dans notre pays d'une véritable prise de conscience de la nécessité de consacrer à l'amélioration de l'infrastructure du ministère des travaux publics un effort plus important que celui qui a été accompli jusqu'à présent.

J'espère que M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement entendra ces recommandations, et acceptera de les transmettre non seulement à son collègue des travaux publics mais plus encore à M. le ministre des finances.

Nous voudrions que le Gouvernement consente enfin un effort budgétaire beaucoup plus important que celui qu'il a consenti durant les années précédentes. Nous voudrions aussi que la politique des emprunts dans laquelle on commence à s'engager, trop timidement, soit poursuivie et accentuée.

Au surplus, nous ne voyons pas pourquoi on plafonnerait à 150 millions de francs les emprunts destinés à la construction des autoroutes alors que, voici quelques semaines, l'émission d'un emprunt au bénéfice de la S. N. C. F. s'est élevé à 700 millions.

Effort fiscal plus important dans le domaine budgétaire, recours plus audacieux à la politique des emprunts, voilà les remèdes que nous voudrions voir appliquer, plus particulièrement pour la réalisation de notre programme routier. Cela est possible.

En effet, la fiscalité spécifique de la circulation routière participera dans les recettes de l'Etat pour un montant de 8400 millions de francs, en 1963, soit 12 p. 100 de l'ensemble des recettes budgétaires. Sur ce total, 7 milliards de francs proviennent de la taxe intérieure sur les carburants.

Il est donc légitime de réclamer pour les opérations routières, tant d'entretien que de modernisation, des dotations supérieures à celles qui sont inscrites, au budget de 1963, pour un montant de 936 millions de francs, soit à peine 11,18 p. 100 de l'ensemble de ces ressources. C'est là une part insuffisante, bien inférieure à celle que nous constatons dans les pays voisins: 12,7 p. 100 en Grande-Bretagne, 16,4 p. 100 en Italie, 42,9 p. 100 en Allemagne.

Quant aux dotations du fonds routier proprement dit, qui devraient représenter 22 p. 100 des 7 milliards de la taxe intérieure sur les carburants, nous savons tous, on l'a répété bien souvent ici et à l'extérieur, qu'elles n'atteignent actuellement que 7,7 p. 100.

La marge est encore très large et elle nous paraît justifier un changement de la politique du Gouvernement dont un grand nombre de nos collègues considèrent qu'elle est par trop malthusienne puisqu'en définitive elle atteint le but inverse à celui que devrait se proposer toute politique fiscale gagée sur l'expansion.

L'opinion publique, je l'ai dit, est avec nous dans ce combat que nous voudrions mener pour obliger le Gouvernement à modifier son attitude. Cette opinion publique est sensibilisée, nous l'avons vu récemment à l'occasion de plusieurs faits précis. Nous avons constaté, par exemple, que l'unanimité moins une voix du conseil municipal de Paris avait refusé d'appliquer la taxe de stationnement, tant de jour que de nuit. Vous vous souvenez que la principale raison invoquée à l'appui de ce refus consistait dans l'affirmation qu'il n'était pas juste d'obliger les automobilistes à consentir un effort fiscal important supplémentaire alors que, jusqu'à présent, le Gouvernement ne fait pas tout ce qu'il devrait et pourrait faire en la matière.

Quant à l'instauration du droit de péage pour gager les annuités d'emprunt, le même état d'esprit existe dans la plupart des couches de la population de notre pays. Je puis vous indiquer, en particulier, que lorsque nos collègues ont présenté à la commission des finances un amendement, sur lequel le Sénat aura à se prononcer, tendant à faire préciser que les autoroutes de dégagement ne sauraient être soumises au droit de péage, cet amendement a été voté à l'unanimité.

Voilà ce que j'avais à dire sur le budget des travaux publics proprement dit. Je suis également rapporteur de la commission des finances pour le budget du tourisme.

La réaction de votre commission devant l'insuffisance notoire des dotations budgétaires pour le tourisme, qui sont identiques aux dotations de 1962, a été, là encore, quasi unanime. C'est une réaction de mauvaise humeur et si nous avons cédé à notre premier sentiment, il se serait trouvé à la commission des finances une majorité pour demander au Sénat de rejeter purement et simplement le budget du tourisme. Nous aurions ainsi marqué que la faiblesse des moyens, l'absence de perspectives à long terme et même l'absence de précisions au sujet des intentions du Gouvernement en matière de tourisme, nous paraissent créer une situation fort grave et préjudiciable aux intérêts du tourisme français.

On juge une politique à ses résultats. Les résultats de la politique du tourisme pratiquée jusqu'ici sont bien décevants : plusieurs collègues l'ont déjà dit, d'autres le diront certainement encore.

Je me bornerai à rappeler que nous sommes inquiets de voir que la balance des comptes du tourisme, si elle est encore positive, est bien moins favorable qu'il y a quelques années. Nous constatons que les dépenses des touristes français à l'étranger, c'est-à-dire les sorties de devises, augmentent beaucoup plus rapidement que les rentrées, provenant du séjour en France des touristes étrangers. Le nombre des touristes étrangers venus en France a été, en 1962, sensiblement égal à celui de 1961. Cela résulte du moins de statistiques provisoires. Par contre, on a constaté d'une manière générale que la durée de leur séjour était inférieur à ce qu'elle était au cours des années précédentes. Il y a là une évolution d'autant plus inquiétante que le phénomène inverse se produit dans les pays voisins, comme l'Italie ou l'Espagne.

Voilà des motifs de réflexion qui m'amèneront à penser, comme la commission des finances, que, si le débat budgétaire, en raison des conditions matérielles dans lesquelles il est organisé, ne permet pas d'ouvrir une large discussion sur la situation du tourisme en France, ni de connaître avec suffisamment de précision quelles sont, en cette matière, les perspectives et les intentions du Gouvernement, il resterait une autre formule qui consisterait à procéder, le plus rapidement possible, ici même, à un large débat sur la politique touristique du Gouvernement.

M. Joseph Raybaud. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Si ce débat pouvait aboutir au dépôt d'une véritable loi de programme définissant les perspectives immédiates et les perspectives à long terme dans le domaine touristique, nous n'en serions plus réduits à déplorer chaque année l'insuffisance de l'effort accompli et la médiocrité des résultats obtenus à propos d'une industrie dont tout le monde s'accorde pourtant à reconnaître qu'elle pourrait être pour notre pays une source importante de prospérité économique et de progrès social, et cela dans un certain nombre de régions qui n'ont pas la chance de bénéficier, dans le domaine de l'équipement industriel, des mêmes possibilités que la région parisienne ou le Nord, par exemple. Les représentants des départements du Sud de la France sont très souvent amenés à souligner que le niveau de vie des populations de ces départements est encore insuffisant. Ils pourraient trouver dans une politique dynamique du tourisme un complément de ressources qui permettrait alors de favoriser les progrès que nous souhaitons tous. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens.

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (chemins de fer, Régie autonome des transports parisiens). Mesdames, messieurs, je serai aussi bref que possible, mon rapport ayant été distribué depuis quelques jours. Pour l'essentiel, le budget qui nous est soumis ressemble étrangement à celui que nous avons voté l'année dernière. On y trouve donc peu d'innovations.

Je me dois cependant, au nom de la commission des finances, de formuler une observation que j'ai déjà faite à titre personnel il y a quelque temps. Cette observation porte sur les subventions d'équilibre que l'Etat accorde à la S. N. C. F.

L'an dernier, au titre des subventions d'équilibre, l'Etat avait accordé à la S. N. C. F. un crédit de 10.700 millions de francs, et lorsque je parle de subventions d'équilibre, je vise plus spécialement celle qui fut accordée à la S. N. C. F. pour insuffisance de revenus du fait du refus opposé par l'Etat de consentir à une demande d'augmentation des tarifs.

En cours d'année, monsieur le secrétaire d'Etat, dans le cadre des collectifs, nous avons voté environ 30 milliards supplémentaires, ce qui fait que le crédit initial de 10 milliards est passé à 40 milliards ; autrement dit, il est quatre fois plus élevé qu'à l'origine. Vous m'accorderez sans doute qu'il n'est pas très sérieux de présenter au Parlement une demande portant sur une somme qu'on sait pertinemment être quatre fois inférieure aux besoins.

Nous nous trouvons, cette année, devant une situation analogue. L'an passé, on nous avait dit : « Si nous ne vous demandons que 10 milliards, c'est parce que nous allons avoir, d'une part, une augmentation du trafic et, d'autre part, une augmentation des tarifs ».

Cette année, on nous répète exactement la même chose. On nous demande un crédit de 42 milliards, c'est-à-dire à peu près le montant des sommes qui ont été nécessaires au cours de l'année 1962 pour équilibrer le déficit de la S. N. C. F.

Je crois devoir vous signaler, monsieur le secrétaire d'Etat, que, depuis l'époque où nous avons eu besoin de 40 milliards pour payer le déficit de la S. N. C. F., la situation a évolué.

Notons l'augmentation croissante du coût de la vie, les augmentations incontestables de salaires, qui s'accroîtront d'ailleurs au cours de l'année — du moins nous l'espérons — les congés payés et l'augmentation de leur durée que l'on entrevoit ou qui a déjà été accordée, la diminution des heures de travail à la S. N. C. F., ce qui ne manquera pas d'entraîner — du moins je le crois — un accroissement du déficit.

Tout cela m'amène à dire que le budget qui nous est présenté, en ce qui concerne au moins les subventions, n'est pas particulièrement sincère et qu'il faudra choisir. Il importera, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement décide d'augmenter ou bien les tarifs, ou bien les subventions, mais il ne paraît pas raisonnable à la commission des finances que l'on continue ainsi à tromper à la fois le Parlement et le pays en présentant un budget qui ne comprend pas les crédits nécessaires pour permettre à l'Etat de faire face à tous ses engagements.

Pour la R. A. T. P., la différence est moins importante que pour la S. N. C. F., mais là encore, il faudra que vous décidiez, soit l'octroi d'une subvention supplémentaire, soit l'augmentation des tarifs.

En ce qui concerne la S. N. C. F., je voudrais, au nom de la commission des finances, me féliciter des excellents résultats que nous constatons. Il est incontestable que le personnel y est d'une très grande qualité, à tous les échelons d'ailleurs, ce qui a permis d'obtenir des résultats remarquables, et plus spécialement, le remercier pour le travail qu'il a accompli durant cette période de grand froid, cela à l'avantage de tous les usagers. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

Cela m'incite à demander au Gouvernement de bien vouloir écouter, dans toute la mesure où il pourra le faire, les doléances du personnel de la S. N. C. F., doléances qui concernent les salaires, la durée du travail et qui peuvent intéresser les congés payés.

Je voudrais également lui répéter ce qui a été dit voilà quelques jours concernant la retraite des cheminots anciens combattants, et lui demander de leur accorder le bénéfice de la double campagne pour les années de guerre, ce qu'on leur refuse depuis très longtemps.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial. Il est également nécessaire d'appeler l'attention du Gouvernement, avec beaucoup d'insistance, sur la nécessité du relèvement des retraites du personnel de la S. N. C. F. La réforme de structure des rémunérations de 1960 a permis, en effet, comme dans la fonction publique, d'intégrer progressivement dans le traitement les indemnités dégressives qui étaient payées aux petits échelons dans le but de relever les pensions correspondantes. Il n'a été possible, depuis, que de maintenir, sans plus, la proportion existant entre les pensions et les salaires d'activité.

Un relèvement supplémentaire des pensions semble donc souhaitable, le rapport des pensions aux salaires étant à la S. N. C. F., plus faible que dans les autres secteurs publics ou para-publics. L'opération nécessitant incontestablement des crédits importants, elle ne pourra naturellement être réalisée que progressivement. Du moins est-il nécessaire que le Gouvernement prenne à cet égard des engagements et, de même que mon collègue de la commission des finances de l'Assemblée nationale, j'insiste auprès du Gouvernement à ce sujet.

Je voudrais, avant d'en terminer avec les problèmes de la S. N. C. F., vous parler d'une question qui intéresse ma collègue Mlle Irma Rapuzzi et qu'elle évoquait tout à l'heure, à savoir le tourisme.

Il est incontestable que nous devons tout faire pour donner au tourisme la possibilité de se développer au maximum. Il convient, par conséquent, d'essayer d'attirer dans notre pays le plus grand nombre possible de touristes étrangers. Or, la S. N. C. F. pratique une étrange politique que nous voudrions signaler du haut de cette tribune, qui consiste à créer des trains-couchettes et à leur faire effectuer de longs parcours.

Bien entendu, nous reconnaissons les avantages que présentent ces trains, mais nous savons également qu'en prenant les voyageurs aux ports de la Mer du Nord ou de la Manche pour les amener à proximité de la frontière italienne ou espagnole, il en résulte peut-être quelques bénéfices pour la S. N. C. F. — encore que je n'en sois pas certain — mais en tout cas la France ne profite nullement de ces gens qui ne font qu'y transiter.

S'il paraît nécessaire d'organiser de tels trains, encore faudrait-il les arrêter suffisamment loin des frontières pour que tout notre pays puisse bénéficier des avantages que le tourisme est susceptible de lui procurer.

C'est un problème qu'il fallait, me semble-t-il, évoquer ici, car il intéresse nos régions méridionales, comme l'indiquait tout à l'heure notre collègue Mlle Rapuzzi, qui sont en grande partie tributaires du tourisme.

Un autre problème qui intéresse la S. N. C. F. et que je veux évoquer rapidement, c'est celui du renouvellement du matériel.

Je crois devoir signaler ici que certains accidents qui se sont produits ces jours derniers et que l'on a déclarés imputables au gel, au froid ou aux défaillances humaines, le sont peut-être aussi à la vétusté du matériel.

Il faut qu'on sache que 100.000 wagons, à l'heure actuelle, ont plus de quarante ans d'âge. Par voie de conséquence, si l'on n'accélère pas très rapidement le renouvellement du matériel, nous risquons de connaître encore des accidents pénibles, voire sanglants puisque, récemment, deux cheminots ont trouvé la mort. On risquerait ainsi de porter au prestige de la S. N. C. F. un coup sérieux dans la mesure où la sécurité ne paraîtrait plus complètement assurée.

Voilà, messieurs, ce que je voulais vous dire sur le budget de la S. N. C. F. Je vais, avant de terminer, évoquer celui de la R. A. T. P., simplement pour parler d'un amendement que la commission des finances m'a demandé de déposer et que je défendrai avec mon collègue et ami M. Pellenc.

Le budget des travaux publics prévoyait, jusqu'à ces temps derniers, un crédit de l'ordre de 6.600 millions d'anciens francs destiné à financer les travaux de reconstruction ou de reconstitution de la S. N. C. F., travaux indispensables à la suite des dommages causés par la guerre. Nous arrivons, à l'heure actuelle, à la fin de ces travaux et les crédits demandés sont en nette diminution par rapport au dernier budget. Cette diminution s'élève à 3.200 millions d'anciens francs que l'on a reporté sur le budget de la R. A. T. P.

Nous retrouvons ainsi le même montant de crédits, accordés, non plus à la seule S. N. C. F., mais, pour la première fois, à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. D'autre part, il s'agit, non plus, bien entendu, de la réparation des dommages provoqués par la guerre, mais d'une aide de l'Etat apportée à la R. A. T. P. pour des travaux prévus par le IV^e Plan.

Il s'agit plus particulièrement de ce que l'on appelle le métro express régional, c'est-à-dire de travaux que la R. A. T. P. doit exécuter sur le réseau de la région parisienne en vue de réaliser la grande transversale dont on parle beaucoup.

Pour la première fois cette année, un crédit est donc inscrit, au titre des dépenses en capital du budget des travaux publics, pour le financement de travaux d'extension du réseau ferré de la R. A. T. P.

Ce crédit, qui figure à l'article 5 du chapitre 63-90, s'élève, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, à la somme de 32 millions de francs et est destiné à assurer la participation de l'Etat dans la construction de la première tranche du réseau express régional.

Le principe de la construction d'un métro régional a été retenu lors de l'élaboration du IV^e Plan de développement économique et social. Les deux premières opérations prévues pendant la période 1962-1965 sont, d'une part, la construction du tronçon la Folie—Etoile, d'autre part, l'électrification de la ligne de

Vincennes. Le raccordement de ces deux tronçons à travers Paris sera effectué dans un avenir plus lointain.

Les engagements autorisés pour les opérations inscrites au IV^e Plan sont, en ce qui concerne les travaux d'infrastructure : pour la construction de la ligne de Folie—Etoile, 566 millions de francs, et pour l'électrification de la ligne de Vincennes, 100 millions de francs, soit au total 666 millions de francs ; d'autre part, pour le matériel roulant, 186.500.000 francs, ce qui donne un total général de 852.500.000 francs.

Les dépenses de matériel roulant — je tiens à le spécifier — sont à la charge de la R. A. T. P. et seront couvertes au moyen d'emprunts autorisés par le Gouvernement.

Quant au financement des travaux d'infrastructure, il doit être assuré, en principe, par parts égales par des subventions de l'Etat et du district de Paris. Les crédits prévus à l'article 5 du chapitre 63-90 sont destinés au versement des subventions de l'espèce qui incomberont à l'Etat au cours de l'année 1963.

La question du métro express régional a fait l'objet d'une importante discussion au sein de notre commission des finances ; elle a également été évoquée lors de l'audition du ministre des travaux publics.

Sur le fond même du problème, M. le rapporteur général a fait observer — il en parlera sans doute tout à l'heure lors que l'amendement que j'ai déposé viendra en discussion — que la solution vers laquelle on s'orientait : construction en souterrain d'un réseau ferré doublant, dans certaines parties, les lignes actuelles du métro et se prolongeant jusqu'en grande banlieue, était extrêmement coûteuse et qu'il serait sans doute possible de réaliser un plan d'aménagement différent des transports de la région parisienne comportant, d'une part, une augmentation du débit actuel du métro par la régulation électronique de la marche des trains et, d'autre part, pour la desserte de la banlieue, des lignes de « métro suspendu », selon la technique française mise en œuvre par un groupement d'industriels comportant notamment la Régie nationale des usines Renault, et qui paraît être, à l'heure actuelle, parfaitement au point. Une telle solution serait beaucoup moins coûteuse que celle qui est actuellement envisagée.

D'autre part, et en tout état de cause, votre commission a été surprise de constater que les autorisations de programme demandées pour cette année, au titre de la participation de l'Etat à la construction d'un métro express régional, couvraient uniquement les crédits de paiement afférents à l'année 1963, alors qu'il eût été normal que ces autorisations de programme représentent la totalité de cette participation dans l'ensemble de l'opération envisagée : construction de la ligne La Folie—Etoile et électrification de la ligne de Vincennes.

Interrogé sur ce point par les soins de votre rapporteur, le ministre des travaux publics a indiqué qu'il n'était pas possible de prévoir la totalité des autorisations de programme nécessaires « l'importance des crédits d'investissement qui seront accordés à la R. A. T. P. pour les exercices postérieurs à 1963 ainsi que les modalités de financement des travaux correspondants n'étant pas encore arrêtés ». Le Sénat comprendra sans doute qu'une telle réponse ait beaucoup surpris la commission des finances car il semble difficilement concevable que l'on puisse envisager le lancement d'une opération de pareille envergure sans en avoir, au préalable, définitivement arrêté les modalités de financement ou sans en connaître, au moins en gros, le montant.

C'est la raison pour laquelle votre commission des finances a décidé le dépôt d'un amendement qui sera défendu tout à l'heure et qui tend à supprimer les crédits réclamés pour cette opération.

Mesdames, messieurs, voilà les quelques observations que la commission des finances m'avait prié de vous faire. C'est d'ailleurs sous la réserve de l'acceptation de l'amendement dont je viens de vous parler qu'elle vous propose de voter le présent budget. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Jean Bertaud, remplaçant M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, notre collègue M. Bouquerel avait été chargé de donner l'avis de la commission des affaires économiques et du plan sur le projet de loi de finances se rapportant aux routes, aux voies navigables et au tourisme. Son rapport vous a été distribué.

Le décès de sa mère ne lui ayant pas permis d'être présent à cette séance, il m'a demandé de le remplacer, ce que je fais bien volontiers en m'excusant par avance de l'imperfection de

mon exposé et en me permettant d'adresser à notre ami l'expression de notre sympathie pour le deuil qui le frappe.

La commission a tenu tout d'abord à rendre hommage aux techniciens des travaux publics qui, avec des moyens réduits, réussissent tout de même à apporter à de nombreux problèmes de rationnelles solutions. Il a été pris acte des réformes de structure fondées sur la spécialisation des tâches ainsi que de l'extraordinaire amélioration du rendement qui vient d'être apportée, grâce aux ingénieurs du service spécial des autoroutes, au calcul automatique des ponts.

La preuve étant faite qu'avec des moyens financiers suffisants nos ingénieurs des ponts et chaussées seraient capables de réaliser avec leur personnel un volume de travaux beaucoup plus considérable, nous ne pouvons que regretter que les dotations de ce ministère n'augmentent pas en proportion des besoins et de l'amélioration des techniques.

Les questions intéressant les routes, leur entretien, la modernisation du réseau routier, les autoroutes font l'objet dans le rapport de M. Bouquerel de paragraphes distincts et documentés auxquels je renvoie ceux de nos collègues que la question préoccupe plus spécialement. La commission constate cependant que les crédits relatifs à l'entretien des routes nationales restent notoirement insuffisants bien que l'on ait enregistré dans le présent budget un sensible relèvement des dotations. La conséquence en est bien entendu que la situation du réseau national est devenue extrêmement grave. Il est à craindre que, si des mesures rationnelles ne sont pas prises dans l'avenir, nos inquiétudes actuelles ne se reportent en plus sur notre réseau d'autoroutes que, dans le futur, il faudra bien entretenir, et ceci doit nous préoccuper d'autant plus qu'aux conséquences de l'usure normale, s'ajoutent les dégradations plus que sérieuses dues au gel et au dégel.

Si nous comparons les crédits-kilomètre que l'on accorde à l'entretien du réseau routier dans les différents pays du Marché commun, nous constatons qu'alors que la France engage une dépense de 2.950 francs par kilomètre, cette dépense est de 4.380 francs en Italie, de 9.000 francs pour les Pays-Bas et de 4.100 francs pour l'Allemagne.

Nous insistons donc très vivement pour que le Gouvernement veuille bien cette année accorder une majoration substantielle des sommes prévues à ce poste.

La modernisation des routes fait toujours l'objet de nos préoccupations. Nous enregistrons donc avec satisfaction une majoration non négligeable des crédits prévus pour les autorisations de programme et les dépenses. Nous sommes encore loin bien entendu du minimum prévu dès 1959 et c'est ce qui explique qu'il ne sera certainement pas possible de réaliser les améliorations que l'intensité d'une circulation toujours plus rapide et toujours plus lourde rend cependant indispensables.

Le but de l'amélioration est, vous le savez bien, d'augmenter la sécurité routière. Or, si l'imprudence, l'indiscipline ou encore l'état quelquefois euphorique des conducteurs peuvent être, dans de nombreux cas, incriminés, il n'en reste pas moins que l'encombrement des chaussées, les déformations, la qualité du revêtement, la mauvaise visibilité sont aussi la cause de nombreux accidents. Notre responsabilité serait grave si nous n'exigions pas que tout soit fait pour réduire au minimum cette hécatombe de vies humaines qui augmente sans cesse et qui a valu cette année à la France plus de 10.000 morts.

Le tableau des pages 8 et 9 du rapport auquel je vous demande de vouloir bien vous reporter établit une comparaison intéressante des autorisations accordées pour l'amélioration de notre réseau routier en 1962 et 1963. Vous connaîtrez en le consultant le détail des opérations envisagées et des crédits qui ont été prévus pour chacune d'elles.

En ce qui concerne les autoroutes, la commission se félicite de l'effort consenti par le Gouvernement qui, en accordant des crédits supérieurs à ceux prévus au plan, permettra à notre pays d'atténuer son retard dans ce domaine par rapport à nos voisins d'Allemagne et d'Italie. Elle souhaite cependant que soit augmenté le rythme des créations afin que celles-ci puissent passer de 100 kilomètres par an à 200 kilomètres.

A ce propos, elle formule également le vœu que le péage sur ces voies spéciales ne soit appliqué qu'à titre exceptionnel et qu'en soient formellement exceptés les itinéraires de dégagement, ainsi qu'a bien voulu le décider le ministre des travaux publics pour certaines portions de voie.

L'attention de votre commission a été retenue une fois de plus sur les dotations du fonds d'investissement routier qui, en 1963, sont inférieures à celles de 1962. Il est vrai qu'à ce chiffre doit s'ajouter le reliquat des exercices antérieurs. Comme, pour 1963, il n'est que de 23 millions, il est évident que nous

sommes obligés de constater une diminution. Quoi qu'il en soit, c'est l'insuffisance des ressources qui a rendu nécessaire l'ouverture d'un crédit budgétaire spécial. Nous pensons qu'il eût été plus juste d'augmenter le taux du prélèvement sur les taxes des carburants routiers et de le faire passer de 7,7 p. 100 à 10 p. 100, par exemple, afin de faire bénéficier équitablement les communes et les départements des ressources du fonds.

Il ne faudrait pas, d'autre part, que ce procédé conduise à la suppression de l'autonomie du fonds spécial d'investissement routier, son comité de gestion perdant de ce fait le contrôle de la totalité des crédits de modernisation de la voirie nationale.

A ces ressources s'ajoutent cette année un crédit de 150 millions provenant de l'emprunt, cet emprunt devant être payé sur les ressources produites par le péage.

A ce sujet, nous tenons à préciser que ce mode de financement, c'est-à-dire le péage, ne devrait être que provisoire.

Tout ce qui précède montre bien que le financement le plus simple est encore celui qui provient des ressources du fonds d'investissement routier.

Votre commission constate avec regret qu'en ce qui concerne le financement du programme des travaux de modernisation des réseaux secondaires — réseaux départementaux, réseaux communaux — aucune majoration n'est intervenue dans le budget qui nous est présenté et elle souhaite vivement que ce problème soit revu par le Gouvernement.

Pour ce qui est des voies navigables, nous constatons que les crédits accordés à ce titre sont équivalents à ceux de l'an dernier, soit 63,4 millions de francs. Il est vrai que la dotation de 1962 était en augmentation sensible par rapport à l'exercice précédent.

La subvention de fonctionnement consentie aux sociétés de traction est portée de 10 à 13,5 millions de francs pour tenir compte des difficultés supplémentaires auxquelles se heurtent les compagnies de remorquage et des difficultés exceptionnelles que connaît l'armement fluvial en raison du niveau trop bas des tarifs.

Pour la modernisation, le montant des travaux à entreprendre en 1963 s'élève à 215,6 millions de francs dont 185 représentant la part budgétaire, le reste étant fourni par la profession batelière ou diverses collectivités.

Les principaux travaux prévus intéressent la mise au grand gabarit de la liaison Dunkerque-Valenciennes, l'aménagement des canaux de l'Aire et de la Sensée, l'achèvement du canal du Nord — transformé pour recevoir des convois poussés de 700 tonnes —, la mise au grand gabarit de la Moselle de Metz à Frouard et diverses opérations concernant le port de Strasbourg.

En dehors des opérations de canalisation de la Moselle au Sud de Metz, aucun crédit, à notre connaissance, ne figure expressément au budget pour la liaison Rhin-Rhône.

Votre commission n'a pas négligé l'examen d'un certain nombre de problèmes ayant le tourisme pour objet. Une première constatation s'impose : c'est que, chaque année, le rapporteur, quel qu'il soit, est amené à répéter les mêmes observations et à présenter des conclusions identiques sans qu'il soit possible d'enregistrer d'une année sur l'autre la prise en considération de nos suggestions.

Un fait nouveau est cependant à constater à l'occasion de la discussion de ce budget : la publication du décret du 22 décembre 1962 qui place désormais le commissariat général au tourisme sous l'autorité du Premier ministre, transférant à celui-ci les autres attributions dévolues au ministre des travaux publics et des transports, lequel conserve cependant un certain pouvoir de gestion du personnel et d'exécution financière des décisions.

Nous ignorons quelles seront les conséquences de cette innovation, mais il nous eût paru préférable que le commissariat général au tourisme — dont, je crois, le titulaire vient d'être nommé aujourd'hui — devienne enfin le secrétariat d'Etat réclaté depuis longtemps avec son autonomie propre et dont les pouvoirs, les initiatives et la gestion ne seraient pas partagés entre divers ministères, mais dépendraient seulement d'un responsable ayant une notion exacte de l'importance du rôle qu'il serait appelé à jouer.

Nous trouverons sans doute la confirmation de ce que nous avançons en jetant un rapide coup d'œil sur les résultats de la saison touristique 1962. L'examen des tableaux figurant aux pages 17 à 20 du rapport de M. Bouquerel vous apprendra que, si l'on enregistre une progression du nombre des touristes étrangers, cette progression a été assez lente par rapport à celle qui a été constatée dans beaucoup d'autres pays, notamment en Italie et en Espagne.

Une sorte de désaffection semble se manifester envers notre pays, désaffection dont la cause peut être trouvée, d'une part dans une sorte de stagnation de notre propagande touristique, d'autre part dans le fait qu'il nous est de moins en moins possible de mettre à la disposition des touristes d'abord des hôtels et ensuite, dans ces hôtels, dont le nombre diminue sans cesse, ce minimum de confort auquel sont habitués dans leur vie normale beaucoup de nos visiteurs. Enfin, un certain nombre d'événements qui se sont déroulés en France depuis déjà quelques années peuvent laisser supposer à ceux qui nous connaissent mal qu'ils risquent, en nous rendant visite, d'être pris entre deux feux et d'avoir à subir dans nos villes et sur nos routes des contrôles policiers multiples et peut-être excessifs. (*Rires et applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

Ajoutons-y quelques mouvements sociaux entravant en pleine période touristique la vie normale du pays et nous trouverons là sans doute les raisons de la bouderie dont nous sommes, souhaitons-le, momentanément l'objet, notre intérêt étant que la France ne soit pas seulement un lieu de passage rapide, mais bien un lieu de séjour.

En compensation de cette stabilisation des apports extérieurs, nous constatons une propension de plus en plus marquée de la part de nos concitoyens à se déplacer à travers la France. L'augmentation de la durée des congés payés, l'organisation de séjours touristiques en hiver et en été, l'usage familial des véhicules automobiles sont les facteurs déterminants de ces déplacements qui contribuent à assurer la prospérité régionale.

Le camping qui se développe de plus en plus n'est pas à négliger non plus. Des décisions récentes du ministère de l'intérieur ont encore tendance à le faciliter, mais faudrait-il encore que, dans ce domaine, l'on n'empiète pas trop sur les pouvoirs des administrateurs communaux qui, mieux que quiconque, doivent savoir ce qui peut être fait ou ne pas être fait sur le territoire de leur commune.

Je m'excuse d'avoir très imparfaitement remplacé notre excellent collègue Bouquerel, spécialiste chevronné de toutes ces questions. Notre temps de parole étant malheureusement limité, j'ai dû faire très rapidement un « digest » du rapport auquel vous pourrez utilement vous reporter pour être au courant des problèmes dont votre commission a fait l'étude.

Je me permets de croire que vous accepterez les conclusions de ce rapport et que vous suivrez votre commission des affaires économiques et du plan, qui donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1963 adoptées par l'Assemblée nationale et concernant les routes, les voies navigables et le tourisme. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (ports maritimes)

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, pour les ports maritimes. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, cette année encore, votre commission des affaires économiques m'a chargé de formuler à cette tribune quelques observations sur un des nombreux chapitres du budget des travaux publics, celui qui concerne les ports maritimes.

Il ne tient certes pas, dans cet ensemble budgétaire, la place qu'on souhaiterait lui voir prendre. En effet, personne ici ne se dissimule l'importance que revêtent dans l'économie d'un pays ces portes largement ouvertes que constituent les ports maritimes, en raison du rôle déterminant qu'ils jouent dans le développement de notre commerce extérieur, tributaire du régime de nos importations et de nos exportations, en raison aussi de l'implantation d'activités industrielles, qui résulte nécessairement de la mise en valeur de l'arrière-pays.

Mon rapport écrit, que vous avez sous les yeux, vous donne la possibilité de procéder d'un rapide coup d'œil à l'analyse des crédits inscrits au budget, tant pour l'entretien et les réparations ordinaires des ouvrages d'infrastructure et des accès, que pour l'équipement, en même temps qu'il vous permet d'apprécier quelle est en ce domaine la politique gouvernementale.

Je ne reviendrai pas avec vous sur les termes de ce document, que vous connaissez. Je me contenterai, pour éviter des redites, de reprendre quelques idées qui ont été énoncées en commission pour les soumettre au représentant du Gouvernement.

Si celui-ci n'est pas spécialement chargé des ports au sein de l'équipe gouvernementale, qu'il sache tout au moins que les crédits qu'il nous présente dans ses fascicules budgétaires nous semblent nettement insuffisants et qu'aucune nouveauté n'apparaît dans les desseins du Gouvernement, tant en ce qui concerne

la réforme du régime administratif et financier des ports maritimes que la mise à l'étude de la création d'un port en eau profonde dont nous avons évoqué l'idée à cette même tribune à diverses reprises et notamment dans le débat sur le IV^e plan.

Déjà dans la loi de programme relative à l'équipement économique général, lors de la séance du 8 juillet 1959, nous avons précisé les objectifs généraux qu'il nous appartenait de poursuivre et qui sont toujours d'actualité : améliorer la position compétitive de nos ports par rapport à leurs voisins étrangers ; permettre la réception, le déchargement et la réparation rapide de navires de fort tonnage minéraliers et pétroliers.

Nous soulignons alors, déjà, que le plan proposé nous paraissait modeste au regard des travaux effectués par nos voisins belges pour Gand et Anvers et par les Hollandais, dont le seul port de Rotterdam avait un trafic sensiblement égal à l'ensemble de nos établissements maritimes.

Nous faisons remarquer que cette situation découlait du fait qu'en Belgique et aux Pays-Bas la participation de l'Etat aux dépenses d'infrastructure et aux charges financières des ports était bien plus considérable qu'en France.

Aujourd'hui, nous ne pouvons que regretter que les crédits inscrits pour 1963 ne nous permettent pas d'atteindre le double objectif de la loi de programme.

Votre commission des affaires économiques note néanmoins avec satisfaction une augmentation, cette année, de 12 p. 100 dans l'ensemble des crédits d'engagement pour les ports de commerce ; mais elle exprime en même temps le regret que cet effort ne puisse avoir pour effet de rattraper le retard pris en 1962 et ainsi d'atteindre, de 1962 à 1965, les objectifs des promoteurs du IV^e plan, objectifs déjà inférieurs de moitié aux besoins recensés.

Par rapport à nos concurrents étrangers, c'est un 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 extérieurs au IV^e plan.

Les conséquences ? Des détournements de trafic provoquent une perte annuelle que nous chiffrons l'an dernier à 45 millions de francs.

Alors que le trafic augmente dans des proportions importantes à Rotterdam, Anvers et Gênes, il n'augmente que d'une façon à peine sensible à Dunkerque, à Marseille et au Havre, et ce n'est pas à travers les documents que nous analysons que nous pouvons espérer une amélioration de la situation.

Si les remarques d'ordre général s'appliquent également aux ports de pêche, il est des situations particulières que je me dois de souligner. Tout d'abord, la poursuite des travaux d'extension de Boulogne et de Concarneau ne peut que nous satisfaire, mais il est un cas dont j'ai entretenu vos prédécesseurs, monsieur le secrétaire d'Etat, et qui concerne tout autant le ministre des finances que le ministre des travaux publics, celui du port de pêche de Lorient-Keroman. Ce port, édifié par l'Etat en vertu de dispositions législatives du 15 janvier 1924, fait l'objet d'une concession à une société privée depuis 1927 aux termes d'un traité qui n'arrivera pas à expiration avant vingt-quatre ou vingt-cinq ans.

Or, les conditions du cahier des charges sont telles que l'Etat perçoit chaque année des redevances qui constituent une charge très lourde pour la société concessionnaire et pour les usagers et qui empêchent de procéder aux travaux d'amélioration et d'extension dont la nécessité se fait pourtant sentir.

Si, au moment de la création du port, les apports en poissons représentaient 15.000 tonnes, ils dépassent aujourd'hui 50.000 tonnes. C'est dire le développement qu'a pris cet établissement maritime dont la flotille de pêche est aujourd'hui très importante.

Ce port ne répond plus aux exigences de notre temps. L'Etat l'a compris en 1960 lorsqu'il a accepté de modifier la convention par un avenant aux cahiers des charges, avenant qu'il est encore opportun de revoir. Si l'Etat a cru utile de réduire le montant de sa redevance pour permettre la réalisation des travaux d'agrandissement qui s'imposaient, il apparaît indispensable qu'il abandonne au profit des fonds de travaux la redevance annuelle perçue en application de l'avenant du 5 octobre 1960. Il n'existe pas à mon sens d'autre moyen de faire cesser la restriction des investissements engendrée par le régime particulier et unique du port de pêche de Lorient-Keroman.

Le dossier se trouve sur le bureau du ministre des finances. Je vous saurais gré de vouloir vous y pencher, vous souvenant que Lorient, deuxième port de pêche français, étend son rayonnement bien au-delà de la région bretonne.

Enfin, toujours dans le domaine des ports, figure au chapitre 63-90, article 4, une inscription de 1.200.000 francs pour travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports.

La commission des affaires économiques m'a prié de souligner devant vous la faiblesse ridicule de ce crédit, qui concerne à la fois les ports de plaisance et les ports de pêche de l'ensemble de notre littoral !

Alors qu'un effort de propagande est fait en faveur du développement touristique de nos régions côtières, alors que l'on s'oriente vers la création de nouveaux centres de nautisme ou vers le développement des ports secondaires susceptibles de favoriser la pratique de la voile, vous reconnaitrez avec moi que ces crédits ne permettront pas de réaliser grand-chose !

Quant aux petits ports de pêche où vit sur toute l'étendue de notre littoral une population maritime particulièrement attachante, il semble que l'Etat devrait consentir des efforts plus sensibles et ne pas laisser aux collectivités locales le soin de procéder aux travaux indispensables à leur maintien. Les départements et les communes littorales n'ont plus les moyens de réaliser ces travaux hors de proportion avec leurs capacités financières.

M. Victor Golvan. Très bien !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, telles sont les observations que je devais formuler ici au nom de la commission des affaires économiques et sous le bénéfice desquelles elle donne un avis favorable à l'adoption du budget des travaux publics. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan pour les chemins de fer et la R. A. T. P.

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, pour les chemins de fer et la R. A. T. P. Le rapport que je vous présente au nom de la commission des affaires économiques et du plan concerne le budget de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. et je me bornerai à reprendre quelques observations formulées au cours de la discussion en commission.

Si nous avons des observations à présenter au sujet de la S. N. C. F., nous le ferons avec le désir de ne pas nuire à une organisation dont la France doit être fière. C'est pourquoi, en votre nom, je tiens à rendre hommage aux dirigeants, aux techniciens et au personnel de cette société nationale qui assurent, avec une compétence remarquable, son fonctionnement. Notre commission tient aussi à les féliciter de l'aide remarquable qu'ils ont apportée au pays dans la lutte contre le froid et de leurs efforts exemplaires pour transporter rapidement du charbon et du fuel-oil.

Je vous rappellerai d'abord, monsieur le secrétaire d'Etat, notre demande des années précédentes quant à la nécessité d'une présentation plus claire du budget de la S. N. C. F. faisant ressortir les recettes brutes voyageurs et marchandises et ne confondant pas subventions et recettes de trafic.

Nous vous avons présenté en un tableau les différents crédits inscrits à la loi de finances. L'aide de l'Etat est en augmentation de 287 millions de francs par rapport à 1962, mais elle devra être sensiblement majorée en raison du refus du Gouvernement d'augmenter les tarifs. De ce fait, elle atteindra, en 1963, environ 785 millions de francs de plus qu'en 1962. Nous constatons, malheureusement, qu'avec l'augmentation du trafic il y a augmentation du déficit.

En ce qui concerne les investissements ferroviaires, la S. N. C. F. va poursuivre des travaux d'électrification, moderniser ses installations fixes et procéder au renouvellement d'une partie importante de son matériel roulant. Elle va enfin acquérir un certain nombre de machines diesel qui seront affectées aux lignes Nord-Ouest et Centre-Ouest.

Au sujet de ces investissements, nous tenons à signaler la haute rentabilité des travaux d'électrification, bien que le pourcentage qui nous a été indiqué ne semble pas tenir compte de l'ensemble des dépenses qui devront être engagées, notamment pour le renforcement des voies et la modernisation de la signalisation.

Nous tenons, d'autre part, à attirer l'attention du Gouvernement sur l'équipement très insuffisant de nombreuses gares de Paris et de grandes villes de province, qui sont de plus en plus mal adaptées au trafic.

Sur le plan général, nous aimerions également connaître la politique de la S. N. C. F. en ce qui concerne la vitesse. Il

semble, en effet, que l'on engage des dépenses très importantes pour gagner quelques minutes sur un trajet alors que ce gain ne paraît pas rigoureusement indispensable. Il semblerait plus logique de faire porter l'effort sur la sécurité et le confort.

La réforme tarifaire a été faite pour respecter la vérité des prix. Nous craignons que le blocage des tarifs aux taux actuels ne réponde guère à cette idée ou, alors, on doit penser que cette mesure a pour objet de favoriser la S. N. C. F. vis-à-vis de ses concurrents de la route et de la voie navigable, qui ne bénéficient pas de subventions compensatrices.

Enfin, nous pensons que la réforme des tarifs ne devrait pas se traduire par des hausses du coût de transport sur les mauvaises liaisons. Il serait souhaitable que l'augmentation du trafic général suffise à procurer au chemin de fer les recettes supplémentaires qui lui permettront de diminuer ses tarifs sur les bonnes lignes. Nous ne devons pas oublier en effet que les liaisons qualifiées de mauvaises desservent des Français qui contribuent au même titre que les autres au paiement de subventions versées à la S. N. C. F.

En ce qui concerne la coordination technique rail-route, je ne reviendrai pas sur les précisions assez complètes que j'ai tenu à donner dans mon rapport sur les efforts réalisés dans ce domaine. J'indique seulement que votre commission se félicite des efforts réalisés et de la collaboration très efficace qui a pu dernièrement s'instaurer sur le plan pratique en attendant qu'une formule de coordination théorique puisse voir le jour.

En conclusion, votre commission tient à insister, comme l'an dernier, sur la nécessité d'une remise en ordre du budget de la Société nationale des chemins de fer français et d'une révision de la convention qui lie cette société à l'Etat. Elle constate qu'en dépit des très importants travaux réalisés et de l'augmentation du trafic, l'accroissement des dépenses est nettement plus rapide que celui des recettes, en raison notamment de la très faible incidence de certaines économies touchant, par exemple, à la consommation énergétique.

Votre commission craint, dans ces conditions, que les prévisions du plan qui faisaient état, pour 1965, d'une réduction de l'aide financière de l'Etat, ne puissent au contraire se vérifier. Il nous apparaît nécessaire de trouver une formule d'aide de l'Etat telle que la S. N. C. F. serait intéressée à faire des économies, formule analogue, si vous le voulez, à celle qui lie l'Etat aux compagnies maritimes.

Votre commission s'est étonnée encore une fois que malgré les promesses faites l'an dernier au sujet de la bonification des pensions de retraite des anciens combattants cheminots les crédits correspondants n'aient pas été inscrits dans le budget. J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous donniez quelques explications à ce sujet.

La Régie autonome des transports parisiens ou R. A. T. P. pose des problèmes tout aussi difficiles à résoudre. Le développement de la région parisienne en étendue et en population a rendu nécessaires d'importants travaux. La loi d'approbation du IV^e plan a prévu l'engagement de dépenses atteignant 1.610 millions de francs.

Permettez-moi de vous rappeler les règles adoptées en ce qui concerne la répartition des charges écrasantes auxquelles il faut faire face. Dans le cadre du plan d'urbanisme de la région parisienne, le Gouvernement prend la décision de créer des liaisons nouvelles, telles que la ligne régionale du métropolitain Est-Ouest. Dans ce cas, les dépenses de premier établissement sont à la charge de la collectivité, 50 p. 100 pour l'Etat, 50 p. 100 pour le district. Par contre, la Régie continuera d'assumer les dépenses d'investissement ayant pour objet d'adapter, de moderniser le réseau existant et d'équiper en matériel roulant les lignes nouvelles.

En troisième règle, l'Etat et le district subventionnent le déficit : 70 p. 100 pour l'Etat, 30 p. 100 pour le district.

Pour judicieuses qu'elles soient, ces règles ne permettent de réaliser l'équilibre financier de la R. A. T. P. que grâce à l'aide de l'Etat. En effet, si l'on examine le budget d'exploitation, on constate que le déficit atteint 33 p. 100 du chiffre d'affaires. C'est un peu exagéré, monsieur le secrétaire d'Etat, une maison qui aurait 33 p. 100 de déficit du chiffre d'affaires par rapport à ses dépenses ne durerait pas longtemps.

L'accroissement continu de ce déficit résulte essentiellement du refus du Gouvernement d'augmenter les tarifs. Il ne s'agit donc pas d'un problème financier, mais aussi d'un problème social ; il ne s'agit plus d'un problème parisien, mais d'un problème national. Le prix du billet n'est pas augmenté, dit-on, parce qu'il fait partie des « 179 articles ».

L'an dernier, le Gouvernement a déjà refusé une augmentation du module tarifaire de 0,185 à 0,20 prévue lors de l'établissement du budget de 1962. Cette année, la régie propose une augmentation du module de 0,185 à 0,25, mais le Gouvernement prévoit, pour le budget de 1963, des subventions en fonction du module de 0,185.

Cette position peut se comprendre, mais alors pourquoi n'aurait-on pas les mêmes préoccupations en ce qui concerne les grandes villes de province ? Nous aimerions savoir pourquoi il n'en serait pas de même pour les autres grandes villes et surtout celles en expansion car, vous le savez bien et vous vous en réjouissez, il y a d'autres villes en expansion que Paris. L'Etat le sait et paraît même le souhaiter puisqu'il s'efforce, par ailleurs, d'implanter des industries nouvelles en province. N'est-il pas en contradiction avec lui-même quand il fait en sorte que les tarifs de transport à Paris soient deux fois moins élevés qu'ailleurs, attirant ainsi dans la capitale surpeuplée de nombreux travailleurs ?

J'ai fait l'expérience samedi dernier. J'ai pris le tramway à Lyon et, pour faire un kilomètre, j'ai payé soixante-dix centimes, alors que si l'on prend le « métro » à Paris on paie trente-cinq centimes.

M. Auguste Pinton. Oui, mais le réseau de Lyon n'est pas en déficit.

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis. S'il l'est, c'est la ville qui compense le déficit.

M. Raymond Bossus. Aux Parisiens, on leur a volé le métro et les autobus.

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis. Enfin, la référence à la carte hebdomadaire du métropolitain pour le calcul du salaire minimum interprofessionnel garanti serait justifiée si les tarifs de transport étaient uniformisés par des subventions de l'Etat accordées dans toutes les villes où le problème se pose. Tous les Français en bénéficieraient et les ouvriers de province ne seraient plus doublement lésés, eux qui ne bénéficient pas de la prime de transport. Je dis « doublement lésés » parce qu'ils paient leur transport plus cher et qu'ils ont des salaires minorés par le biais de la sous-évaluation du salaire minimum garanti.

Quant on veut étudier la situation de la régie des transports parisiens, il faut faire un choix. Si l'on choisit de l'examiner sous l'aspect strictement financier, on est amené évidemment à critiquer très sévèrement la politique suivie jusqu'ici. Mais nous ne sommes plus à l'époque où les problèmes étaient simples parce qu'ils se posaient aux pouvoirs publics en termes mathématiques. Si l'on choisit, comme il faut le faire, d'examiner la situation de la régie sous son aspect social, on ne demande pas de renoncer entièrement à la politique suivie jusqu'ici, mais au contraire de l'élargir afin de réaliser, sur le plan national, l'idée de justice sociale qui est justement à son origine et de rétablir l'équilibre économique de toutes les régions du pays.

Dans cette optique, la rigueur financière que nous demandons a pour but de rendre plus efficace une politique non seulement économique, mais sociale. Enfin, sur le plan particulier des trains express, nous nous demandons si le matériel perfectionné et coûteux mis en œuvre pour réaliser un tunnel de moins de 1.500 mètres correspond vraiment à une nécessité absolue. Nous craignons que le désir de nos techniciens de prouver leurs capacités en réalisant un outil inédit ne l'ait emporté sur le souci d'assurer les travaux au meilleur compte.

Sous ces réserves, votre commission vous demande d'adopter les crédits budgétaires relatifs à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. (*Applaudissements.*)

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

M. Auguste Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Mes chers collègues si je prends la parole après les différents rapporteurs de la commission des affaires économiques c'est, qu'ayant eu l'honneur de présider les réunions du groupe de travail des transports, en vue de tirer les conclusions des différentes études auxquelles nous nous sommes livrés au cours de l'année et vous exposer ici quelques idées plus à titre personnel qu'au nom de cette commission.

En fait, tout ce que je pourrai dire paraît avoir déjà été dit. Mais il m'est apparu qu'il ne serait peut-être pas sans intérêt de présenter la question sous un angle un peu différent. Au demeurant, l'effort interne que nous poursuivons sur le plan de l'économie, sur le plan des transports comme dans les autres

domaines, correspond dans une certaine mesure à l'évolution des différentes économies européennes dans la perspective de la Communauté économique. A cet égard, si j'avais cherché une liaison dans les différentes questions que je voudrais soumettre au Gouvernement, je la trouverais dans la question générale suivante : quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour s'adapter dans le domaine des transports — le seul que je puisse envisager ici — à l'orientation définie dans divers textes de la commission économique européenne. Je fais allusion au mémorandum d'avril 1961 sur l'orientation à donner à la politique commune des transports, au programme d'action de mai 1962, enfin et surtout, parce que c'est le texte le plus récent, au programme d'action de la Communauté pendant la seconde étape dont la date de publication est, sauf erreur de ma part, celle du 28 octobre 1962.

« S'agissant... — dit le mémorandum — « ... d'assurer l'articulation entre la réglementation des transports intra-communautaires et les systèmes de transports à l'intérieur des pays membres, ce programme est caractérisé par le parallélisme entre la progressivité de la mise en œuvre des mesures qu'il comporte... ».

Ces indications générales portent sur quatre points, qui représentent la direction générale que doivent suivre naturellement chacun des Etats participants, si l'on veut tendre à une certaine communauté de législation en matière de transport.

Le premier de ces points est appelé « l'accès aux marchés », c'est-à-dire l'accès au marché de chaque pays des transporteurs appartenant aux autres pays de la Communauté, ce qui pose naturellement le problème du régime des autorisations de transport à l'intérieur de chaque pays, car on verrait mal pourquoi on refuserait aux citoyens d'un pays les droits que l'on reconnaîtrait librement à n'importe quel citoyen d'un autre pays de la Communauté.

Le deuxième point, c'est l'instauration d'un système de tarification non préférentielle. Le texte du mémorandum prévoit d'ailleurs explicitement une « tarification à fourchettes » — les fourchettes en l'occurrence n'ont rien à faire (*Sourires.*) — Cela indique essentiellement que chacun des Etats doit s'opposer à la création ou au maintien de ce que le mémorandum appelle des « positions dominantes ».

Le troisième point, c'est l'harmonisation des conditions de concurrence par le rapprochement législatif dans les domaines fiscal, social et technique et le quatrième, la coordination des investissements pour l'infrastructure des transports. Ici, je cite quelques lignes du mémorandum : « La responsabilité des plans d'infrastructure et leur financement restant aux Etats membres, la commission envisage de proposer une procédure communautaire de notification et de consultation pour la réalisation de ces projets. De même, les problèmes de financement de certains de ces projets pourront être étudiés sur le plan intercommunautaire ».

Dans l'attente d'un dialogue avec le ministre des travaux publics que le Sénat aura, je l'espère, quelque jour le plaisir de rencontrer, je laisserai de côté les points 1 et 3. Je m'en tiendrai seulement comme thème du court exposé que je me propose de faire au point deux et au point quatre, qui me permettront de rechercher d'une part si la politique définie dans ce budget va dans le sens ou bien à l'encontre du système de tarification recommandé par la commission économique et d'autre part, si la coordination des investissements, qui semble en effet nécessaire, se trouve conforme, en ce qui concerne la politique française, à l'orientation souhaitée et demandée pour la réalisation de l'Europe.

J'en arrive ainsi au problème des tarifs. Je ne veux pas reprendre tout ce qui a été exposé ici. Mais cela me conduit à évoquer le problème de la réforme tarifaire. Dès le premier jour, nous avons reconnu que le principe de cette tarification en fonction du prix de revient était parfaitement défendable, mais nous n'avons jamais cessé de répéter que, pour respecter la réalité des prix de revient, il fallait envisager des tarifs qui pouvaient aller, pratiquement, suivant les lignes desservies, de un à dix.

Nous n'avons cessé de dire que nous tombions alors dans le domaine de l'impossibilité pratique et qu'à partir du moment où l'on établissait, à partir de ce principe en soi respectable, une cote mal taillée, on allait tout droit vers l'incohérence. Nous n'avons jamais cessé de le dire.

Il n'en reste pas moins que le nouveau tarif est sorti, il n'en reste pas moins que nos avis n'ayant pas été écoutés — parce qu'ils émanaient de gens qui commettaient peut-être l'erreur de se croire raisonnables et qui se voulaient pondérés — des modifications ont été apportées en cascades, dans le désordre le

plus complet, exclusivement en fonction d'agitations de rues ou manifestations sur les routes et dans les gares. Et nous avons la faiblesse ou l'erreur de considérer, parce que nous appartenons peut-être à des temps trop anciens et que nous avons connu un système de démocratie qui n'est plus de règle aujourd'hui, que ce n'est pas une bonne chose.

Pratiquement, toutes les majorations ont été supprimées sauf, je dois le dire, pour les colis postaux, « ce pelé, ce galeux d'où venait tout leur mal », sont les seuls, ou à peu près, à rester accablés par les augmentations de tarifs. Toutes les majorations ayant été supprimées, et même un certain nombre de dessertes ayant bénéficié de baisses sensibles, j'aimerais que l'on puisse m'expliquer comment, en baissant les tarifs d'un côté et en ne les haussant nulle part, on pense pouvoir diminuer le déficit de la S. N. C. F. C'est un problème que, pour ma part, je ne suis pas capable de résoudre. De toute manière — c'est la question à laquelle je voulais arriver — je voudrais bien savoir comment, sur le plan européen, on présentera le système de tarification qu'on a plus ou moins péniblement appliqué, dans le cadre de la recherche de l'harmonisation et de la logique qui est souhaité par la Commission économique européenne.

D'ailleurs, ces prémisses nous conduisent à poser le problème du déficit de la S. N. C. F. Je n'ai pas toujours été très tendre pour la S. N. C. F. car, si remarquable que soit cette institution et quelque respect que j'aie pour elle, la première forme de respect que je puisse lui manifester, c'est de dire ce que, au fond de moi-même, je crois être la vérité. Or, vous allez voir qu'en l'occurrence, la S. N. C. F. n'est pas responsable. Je vous ai dit que, cette année, sous quelque forme qu'on vous présente son déficit, il en coûtera à l'Etat beaucoup plus de deux milliards de francs pour assurer la couverture de ces dépenses.

Cela me rappelle — c'est le professeur d'histoire qui parle — ce ministre des finances qui, en 1840 ou en 1841, présentant le budget à la Chambre des députés disait :

« Cette année, nous allons dépasser le chiffre de un milliard. Saluez-le, messieurs : vous ne le reverrez plus ».

C'était évidemment un pari stupide. Il est certain qu'on ne l'a plus revu, parce que les chiffres ont continué à grimper. Je pourrais vous dire aujourd'hui : « Saluez, messieurs, ce chiffre de 2 ou 2,50 milliards, mais soyez convaincus que vous le reverrez ».

Notre collègue M. Billiemaz a dit tout à l'heure qu'il était indispensable de reconsidérer les rapports de la S. N. C. F. et de l'Etat. Je n'y reviens pas. Mais je voudrais insister sur un point précis : pourquoi cette progression du déficit qui accuse, il faut le reconnaître, par rapport à l'an dernier, une progression infiniment plus considérable que les années précédentes ? Cela devient presque vertigineux.

On nous dit que le chiffre figurant dans ce budget sera le même que celui que nous avons voté dans le collectif, à savoir 400 millions de francs environ. Mais en fait, si le déficit est inférieur au milliard, vous aurez de la chance. Ce n'est pas la faute de la S. N. C. F. Celle-ci constate l'évolution des prix, de ses dépenses en personnel, en énergie et en travaux qu'elle est bien obligée d'entreprendre. A deux reprises, elle a sollicité une majoration des tarifs. A deux reprises, cette majoration lui a été refusée. Je constate qu'il s'agit là, de la part du Gouvernement, de la volonté de camouflage d'une inflation que nous avons annoncée dans cette maison, et ce n'est pas notre rapporteur général M. Pellenc qui me démentira. On ne peut sans doute escamoter cette difficulté pendant un certain temps, mais elle finira par s'imposer, avec toutes ses conséquences.

Mais il y a plus grave. Vous pourriez dire que l'Etat paiera une partie des transports par chemin de fer — selon la formule « c'est beau, c'est grand, c'est généreux, la France ». Chacun sait que plaie d'argent n'est pas mortelle. Mais vous êtes en train de désorganiser l'ensemble des transports français. Au fond, la S. N. C. F. peut accueillir ce refus des majorations avec une certaine philosophie puisque c'est l'Etat qui paie la différence. Mais, par là, vous faussez le système général des tarifs de transport et je pense à la route, et aussi aux transports fluviaux. Comment voulez-vous que ces activités puissent faire honneur à leurs affaires alors que certains transporteurs, eux, ne peuvent bénéficier de subventions ? Si vous voulez adopter cette politique, que nous jugeons condamnable, soyez au moins logique et admettez, puisque vous subventionnez le déficit que vous créez volontairement pour les chemins de fer français, qu'il faut subventionner aussi celui qui peut résulter des difficultés que vous créez aux transports routiers ou à la navigation fluviale.

Et j'en arrive aux voies navigables, ce qui me permettra de présenter une transition que je crois indispensable. Au cours

des semaines que nous venons de vivre, au cours de cette période de froid extrême que nous venons de connaître, mais qui n'est pas exceptionnelle — nous en avons connu d'autres — la démonstration a été faite que le rôle de la S. N. C. F. — et je m'excuse d'une contradiction qui n'est qu'apparente — était à la fois irremplaçable et en même temps insuffisant. Je dis irremplaçable, car il est bien évident que, dans une période où le gel a paralysé la totalité des transports fluviaux, où la course d'un camion sur une route était devenue une aventure hasardeuse, le pire a pu être évité parce qu'on a littéralement submergé la S. N. C. F. et c'est grâce à l'effort accompli, pour l'essentiel, par la S. N. C. F. que l'on a pu faire face aux besoins. Je ne crois pas, les circonstances étant ce qu'elles ont été, qu'il eût été possible de lui demander plus. Et justement parce qu'elle a fait tout ce qu'elle pouvait, nous avons pu constater qu'il y avait tout de même une limite, et cela prouve — je vous le disais tout à l'heure — que les possibilités de la S. N. C. F. sont tout de même insuffisantes pour faire face à la totalité du trafic français.

Je veux en tirer cette conclusion qu'il n'y a pas de politique des transports dans un pays si on ne veut pas traiter sur un même pied tous les transports.

Les voies navigables sont une forme de transport aussi indispensable que le chemin de fer et la route.

Ici, un problème domine tous les autres — non pas qu'il n'y ait pas d'autres problèmes, mais il les résume tous — il s'agit de la liaison Rhin-Méditerranée. C'est le Sénat qui a obtenu une décision sur ce point, car nous avons le droit de dire, au moment même où nous sommes quelque peu négligés, que c'est le Sénat qui a arraché un certain nombre d'engagements du Gouvernement sur cette liaison Rhin-Méditerranée.

Nous avons obtenu une lettre rectificative qui porte en termes précis : « crédits pour les études et crédits pour les achats de terrains ». Or, je ne vois figurer aucun crédit dans le budget. Vous me direz que — je l'ai déjà signalé lors de la discussion du collectif — qu'il y avait des crédits effectivement prévus pour des études. Mais si nous avons attaché tant de prix à faire figurer ces mots « pour les achats de terrains » c'est parce qu'il nous est apparu, avec une évidence énorme, que les crédits d'études ne signifient rien, car des études qui ont été faites peuvent être abandonnées ; tandis que des achats de terrains, des implantations, traduisent les premières réalisations d'un projet.

Aucun crédit, je le répète, n'est prévu à cette fin. Entendez-vous réparer cette omission ?

Cela m'amène à vous poser une question — je dis tout de suite que je n'ai absolument pas été mandaté pour le faire.

Il s'est créé depuis un certain nombre de mois une association qui s'appelle « Mer du Nord-Méditerranée », qui a, si j'ose dire, une caution hautement bourgeoise, puisqu'elle est présidée par M. Baumgartner. Or, cette association, à la dernière réunion de son conseil, a exposé un certain nombre de projets considérables impliquant un budget considérable pour une association purement privée, et qui n'a de sens, bien entendu, que si ce budget est appuyé sur les certitudes d'une réalisation ultérieure. Elle escompte obtenir du ministre responsable la réponse précise qui serait la justification de ses efforts et la légitimation de ses ambitions.

J'avais préparé un certain nombre d'observations sur la question routière en me plaçant toujours dans la même optique, mais j'espère que nous aurons encore quelques occasions d'en parler et je passe sur cette partie de mon exposé, quelle que soit l'importance des questions évoquées.

Pour ne pas dépasser le temps qui m'est imparti, je me bornerai à rappeler qu'en matière d'investissements routiers, il existe en Europe, en vertu d'un accord entre les pays du Marché commun, ce que l'on appelle un réseau routier international. Vous constaterez que la France et l'Allemagne fédérale entrent dans ce réseau international, qui compte aussi bien des routes que des autoroutes, pour une longueur à peu près équivalente, environ 6.000 kilomètres.

Entre 1951 et 1961, sur ce réseau international, l'Allemagne a consacré 830 millions de dollars et la France 243 millions et, en 1962, alors qu'un effort particulier, je le dis tout de suite, a été consenti en France, les dépenses de l'Allemagne ont été de 169 millions de dollars et celles de la France de 50 millions seulement.

Il n'y a pas, il ne peut pas y avoir de politique en faveur d'un moyen de transport déterminé, si remarquable soit-il ou que l'on s'efforce de le rendre.

N'oublions pas qu'il est aisé de mettre en évidence le parallélisme entre l'augmentation du produit national brut et celui

du transport des marchandises. Si l'on entreprend de fausser l'évolution normale du second terme, l'autre en subira certainement les conséquences.

Je crois que plus qu'aucune autre, la politique des transports doit subir la leçon des faits et s'adapter à une évolution inévitable contre laquelle il serait absurde de s'insurger.

Je pense que la politique des transports du Gouvernement ne se tourne plus vers l'avenir, mais beaucoup plus vers le passé. C'est une observation que nous avons déjà faite au moment de la discussion du plan. Comme prévu, nous sommes bien obligés de la faire à nouveau au moment de la discussion du budget car rien n'a été changé. Je souhaite de tout mon cœur que nous n'ayons pas à regretter profondément. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Camille Vallin.

M. Camille Vallin. Mes chers collègues, en raison du temps de parole limité qui nous est imparti, je voudrais borner mon propos à deux observations. La première a trait au fonds d'investissement routier, en ce qui concerne du moins ce qui intéresse les autoroutes, la deuxième à la situation des personnels.

Je voudrais souligner tout d'abord — cela n'aura pas, hélas ! le mérite de l'originalité — l'insuffisance des dotations du fonds routier dont les crédits sont en diminution par rapport à 1962. Sans doute, le Gouvernement nous dira que, pour pallier l'insuffisance de cette dotation, il a décidé un prélèvement de 100 millions sur le budget général et la réalisation d'un emprunt de 133 millions destinés à la construction des autoroutes.

En vérité, cette façon de procéder n'est pas sans présenter de graves dangers car elle risque d'aller dans le sens de la liquidation de l'autonomie du fonds d'investissement routier et, en définitive, de préparer une nouvelle offensive du Gouvernement contre l'existence même de ce fonds.

Le Gouvernement voudrait bien pouvoir s'approprier et utiliser à sa discrétion le montant de la taxe sur les produits pétroliers. Par ailleurs son intention est de généraliser le système des péages destinés à amortir les annuités d'emprunt qui constituent, en vérité, un impôt nouveau qui sera payé par les automobilistes. Dans cette affaire le Gouvernement veut se donner des airs de générosité. En fait, il se livre à un tour de passe-passe et continue à violer l'esprit, sinon la lettre, de la loi instituant le fonds d'investissement routier.

Les taxes qui frappent le prix de l'essence sont en France, comme chacun le sait, plus élevées que partout ailleurs. Elles représentent 75 p. 100 du prix de l'essence, ce qui est énorme, et sont une charge très lourde pour les usagers de l'automobile et pour l'économie du pays. Et il est paradoxal que, dans le même temps, notre pays soit celui qui fait le moins d'efforts pour son réseau routier et, en particulier, pour la construction d'autoroutes. Or, le relèvement des taxes sur les carburants intérieurs a été réalisé en même temps que le fonds routier était créé et pour compenser le prélèvement de 22 p. 100 fixé initialement pour alimenter ce fonds.

Or si, à l'origine, en 1952, les recettes fiscales sur la circulation routière s'étaient élevées à 163 milliards d'anciens francs, elles atteignent en 1962 746 milliards, soit 583 milliards d'anciens francs de plus. Sur ces 583 milliards, 64 seulement sont affectés au développement du réseau routier, autrement dit les taxes sur les carburants intérieurs apportent un bénéfice net annuel à l'Etat de 520 milliards. Il y a là sans aucun doute de quoi puiser les sommes nécessaires au développement de notre réseau routier, à la construction d'autoroutes dont nous avons un très urgent besoin. C'est pourquoi il y aurait lieu, semble-t-il, d'augmenter le prélèvement. Logiquement le pourcentage devrait être porté à 22 p. 100, ce qui apporterait dans les caisses du fonds d'investissement routier 175 milliards, soit le triple des ressources actuelles. C'est ce qui était prévu à l'origine.

C'est avec ces perspectives, avec ces arguments que le fonds routier a été voté et les taxes nouvelles créées en même temps. Encore faut-il dire que la loi prévoyait que les crédits du fonds routier pourraient être augmentés d'une dotation budgétaire.

M. Edouard Bonnefous. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Camille Vallin. Je vous en prie.

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

M. Edouard Bonnefous. Je vous remercie infiniment de me laisser intervenir à ce moment de votre intervention que j'écoute

avec intérêt. Je tiens à vous dire que je partage votre inquiétude et que je souhaite que le financement fait par le fonds d'investissement routier soit plus important qu'actuellement, car contrairement à ce qui a été affirmé, la situation française en ce qui concerne la construction des autoroutes va sans cesse en se dégradant. Nous avons 214 kilomètres d'autoroutes, alors que les Pays-Bas en ont 750, l'Allemagne de l'Ouest 2.957, l'Italie 1.341 et l'Angleterre 302. Mais ce qui nous inquiète plus encore, c'est que, si nous restons à la cadence actuelle, non seulement nous ne comblerons pas notre retard, mais il s'aggravera, puisqu'à un moment où le réseau allemand notamment est en plein essor, le nôtre n'a que des prévisions d'espérance.

Au moment où l'autoroute Hambourg-Bâle — dont j'avais souvent parlé et que j'appelais l'autoroute de détournement du tourisme pour la France, ce qui malheureusement s'est révélé vrai — longue de 820 kilomètres, vient d'être achevée, et au moment où les deux tiers des 720 kilomètres de l'autoroute du soleil ont déjà été livrés à la circulation, nous en sommes encore à 60 kilomètres de l'autoroute Paris-Marseille. Autoroute, retenez-le bien, qui ne sera pas achevée avant 1970.

Voilà, mes chers collègues, la situation dans laquelle nous nous trouvons. A l'appui de ce que vous dites, je tiens donc à affirmer que, si nous n'augmentons pas la cadence de construction, si nous n'envisageons pas de la porter à 300 kilomètres par an en accroissant sans plus attendre la part de l'emprunt dans le financement, la France sera dans une situation navrante du point de vue des autoroutes, avec toutes les conséquences que cela comportera pour son tourisme. (Applaudissements.)

M. Camille Vallin. Je vous remercie de l'appui que vous avez bien voulu apporter à la thèse que j'ai l'honneur de soutenir. Entre les 22 p. 100 du prélèvement fixé à l'origine et les 7,7 p. 100 fixés par l'article 77 de la loi de finances pour 1960, il existe une grande marge qu'il faut combler. La commission suggère de porter le prélèvement à 10 p. 100. Ce serait déjà un progrès intéressant, mais que nous considérons comme encore insuffisant. Pour faire face à l'énorme besoin d'amélioration de la circulation routière, il faudrait au moins doubler le prélèvement actuel. Cela permettrait à la fois d'améliorer la construction des autoroutes en évitant de les faire payer une deuxième fois aux automobilistes par le système archaïque du péage, et en même temps d'augmenter les crédits des tranches départementale, urbaine et rurale, afin de relever les pourcentages notoirement insuffisants des subventions attribuées par le fonds d'investissement routier aux collectivités départementales, ce qui grève très lourdement leur budget.

Ma deuxième observation portera sur la situation des personnels. Le chapitre 31-11 prévoit un certain nombre de modifications d'effectifs dans le cadre de la quatrième étape de la réforme des services des ponts et chaussées.

Il faut, de ce point de vue, souligner l'insuffisance des effectifs dans les emplois nouveaux ; en effet, malgré la réforme fonctionnelle qui avait été prévue à l'origine, un grand nombre d'agents des cadres de bureaux en particulier ne pourront pas obtenir le grade correspondant à leur activité réelle.

En ce qui concerne le personnel des bureaux, il faut souligner également l'existence d'un nombre important d'agents de bureaux qui exercent les mêmes fonctions que les commis. Il conviendrait de procéder à la transformation de ces emplois d'agents de bureaux en emplois de commis.

Or, aucune mesure de cette nature n'est envisagée. Enfin, il faut également insister sur le nombre important d'auxiliaires qui, pour une rémunération réduite, exercent une activité normalement dévolue aux personnels titulaires. Pour ces agents il faudrait également prévoir les créations d'emplois indispensables afin de permettre leur titularisation.

Je voudrais dire maintenant quelques mots à propos du chapitre 31-15 qui concerne les salaires des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées. Une circulaire ministérielle parue le 3 août 1962 et signée par M. Dusseaux, alors ministre des travaux publics, a rétabli, à compter du 1^{er} janvier de la même année, conformément aux textes qui régissent cette catégorie d'agents, la parité des salaires horaires de base avec ceux de l'industrie privée de référence, ceux des ouvriers des travaux publics de la Seine. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Malheureusement, pourquoi le Gouvernement a-t-il procédé en contrepartie à la révision des primes consenties ? C'est ainsi que la prime d'ancienneté a été diminuée de 2 p. 100 par un allongement de carrière et ramenée à 12 p. 100 au maximum après vingt et un ans de service. La prime de rendement, qui était de 12 p. 100, a déjà été ramenée à 8 p. 100 en 1953, puis à une moyenne de 6 p. 100 par les services du ministère. Cela constitue un manque à gagner certain et, pour le moins, il

n'est pas élégant de la part du Gouvernement de reprendre d'une main ce qu'il a été obligé de donner de l'autre.

Que dire aussi de ces ouvriers auxiliaires qui représentent la moitié au moins des effectifs des parcs et ateliers et qui sont encore plus désavantagés ? Je sais bien qu'à l'Assemblée nationale M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports, a répondu à cette question qui était posée par un de mes amis qu'il s'agissait en l'occurrence d'un nouveau mode de rémunération des ouvriers des parcs et ateliers et que, d'accord avec les syndicats, l'abaissement du taux des primes était le corollaire de ces nouvelles dispositions.

A la vérité, il ne s'agit pas du tout d'un nouveau mode de rémunération mis en vigueur tout récemment, mais du retour aux dispositions réglementaires violées par l'administration depuis la promulgation de la circulaire numéro 139 du 10 octobre 1953.

La parité déterminée dans cette circulaire de 1953 pour la fixation des salaires horaires de base, était assortie du paiement de primes de rendement et d'ancienneté réglementaires, selon des taux et modalités d'attribution bien précisés. L'abaissement du taux moyen de la prime de rendement et la diminution de la prime d'ancienneté réalisés dans la circulaire du 3 août 1962 ne sont donc pas le corollaire d'une mesure nouvelle pour la fixation des salaires et accessoires de salaires de ces ouvriers, mais le résultat de manœuvres visant à limiter l'incidence du retour à cette parité, imposé à l'administration.

Pour les mêmes raisons, l'administration a modifié à son profit le calcul des heures supplémentaires en limitant l'incidence des primes sur le montant des majorations légales. Il faut considérer — ce que n'a pas fait M. le ministre — que le retour aux dispositions réglementaires fixées en 1953 pour le calcul des salaires de base et des primes aurait presque doublé le pourcentage de l'augmentation dont il est question pour un ouvrier de sixième catégorie en zone d'abattement de 3,11 p. 100.

Le ministre baptise donc « réformes » des mesures restrictives qui violent des droits acquis et font que la situation des ouvriers en cause se trouve perpétuellement dégradée. Les crédits ainsi détournés de leur normale utilisation pour les salaires permettront de satisfaire aux moindres frais quelques-unes des nombreuses revendications de cette catégorie de personnel des ponts et chaussées. C'est pourquoi nous insistons pour que cette situation soit à nouveau examinée.

Pour terminer, je voudrais intervenir sur les revendications des agents de la navigation intérieure et des ports maritimes et des personnels des phares et balises.

Au chapitre 31-31, qui concerne la rémunération des personnels des voies navigables, des ports maritimes et des établissements de signalisation maritime, aucune mesure nouvelle n'est prévue pour ces personnels au titre de 1963. Alors que leurs homologues du service des ponts et chaussées ont été dotés d'une réforme statutaire, certes très insuffisante et ne correspondant que fort imparfaitement tant aux intérêts des personnels qu'à ceux du service, rien n'a été fait pour les personnels des voies navigables et des ports maritimes, pas plus que pour celui des phares et balises. Il y a là un déclassement systématique alors que la modernisation progressive des ouvrages exige d'eux une technique toujours plus poussée, sans pour autant diminuer la somme de travaux qui leur est demandée.

Des promesses ont bien été faites, il y a déjà plus de deux ans, mais aucune mesure pratique n'a été prise et l'absence de crédits nouveaux pour 1963 semble indiquer que cette situation va se prolonger une année encore. C'est, vous le savez bien, une situation qui suscite un profond mécontentement chez les intéressés.

Au chapitre 31-32, consacré aux indemnités et allocations diverses, nous constatons l'inscription de crédits supplémentaires destinés, d'une part, au relèvement des indemnités du personnel des phares et balises et, d'autre part, au rajustement des crédits affectés au paiement des heures supplémentaires des personnels des voies navigables.

Certes, nous devons nous réjouir de ces mesures nouvelles, mais nous craignons qu'elles soient très insuffisantes. En ce qui concerne les personnels des voies navigables, le paiement des heures supplémentaires du troisième trimestre 1962 n'a été effectué qu'avec un important retard et au prix de nombreuses difficultés. Quant au paiement de celles du quatrième trimestre, il ne pourra avoir lieu que sur les crédits de 1963. On peut donc, d'ores et déjà, être assuré que des difficultés du même ordre surgiront en 1963.

Quant aux crédits consacrés au paiement des indemnités de déplacement des conducteurs des voies navigables et assi-

milés, ils sont nettement insuffisants et aucune dotation nouvelle n'est prévue à ce titre.

Enfin, il convient de souligner l'importance du retard accumulé en matière de revalorisation des indemnités diverses allouées au personnel des phares et balises et les taux assez ridicules de la plupart d'entre elles. On peut donc être assuré que ces mesures nouvelles ne compenseront que très partiellement ce retard et ces insuffisances.

Telles sont les questions sur lesquelles je voulais attirer l'attention du Gouvernement, en lui demandant de les examiner à nouveau. Les intéressés, en tout cas, sont bien décidés à mener la lutte pour faire aboutir leurs légitimes revendications. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Joseph Raybaud. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans son rapport présenté avec conscience et talent, au nom de la commission des finances, Mlle Irma Rapuzzi souligne que la situation de notre tourisme est préoccupante. J'ajouterai qu'elle est alarmante. A l'Assemblée nationale, M. Duhamel, également rapporteur de la commission des finances, s'exprime en ces termes :

« Le Gouvernement, qui vient de marquer administrativement son intérêt pour le tourisme en plaçant le commissariat général sous l'autorité du Premier ministre, devrait en témoigner financièrement en présentant un programme budgétaire conforme au IV^e Plan ».

Il ajoute, dans ses conclusions, sous forme de souhait à exaucer par le Gouvernement : « que le Gouvernement présente, dès 1964, le budget du tourisme sous forme d'un fascicule particulier qui permette une appréciation claire des crédits affectés au développement touristique ».

Je m'associe pleinement à ces conclusions. Comme par le passé, notre tourisme, parent pauvre du ministère des travaux publics et des transports, ne disposera en 1963 que de crédits comportant une augmentation de 807.091 francs sur 1962. Ces crédits sont inadaptés aux missions qu'il devrait accomplir. Il est donc inutile d'en discuter.

De son côté, M. le président Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, nous apporte des précisions sur les perspectives du développement du tourisme, en particulier pour la région « Riviera-Côte d'Azur », en indiquant, et je cite : « Nous avons pensé que ces renseignements étaient susceptibles, pour nos collègues, du plus haut intérêt, puisque cette région est, avec Paris, le pôle d'attraction de nos visiteurs étrangers ».

Le département que j'ai l'honneur de représenter dans cette assemblée avec mes amis M. le président Alex Roubert et M. le ministre Emile Hugues, étant mis en évidence avec des chiffres, exprimant une diminution de la clientèle étrangère au moment même où notre tourisme national paraît amorcer une nouvelle orientation en se plaçant sous l'autorité du Premier ministre, je n'interviendrais dans cette discussion générale que pour ne traiter que du tourisme attirant la clientèle étrangère, en un mot le tourisme « industrie d'exportation ». Il faut au préalable, pour bien saisir le problème, présenter notre tourisme sous son triple aspect : le tourisme intérieur, le tourisme social et le tourisme d'exportation.

Le tourisme intérieur coiffe l'organisation des déplacements privés et divers à l'intérieur du pays. Le tourisme social est vital pour le mieux être des millions de Français ayant droit à la montagne, à la neige, à la mer, au grand air et au soleil. De grâce, que l'on ne persiste pas à l'opposer au tourisme d'exportation ! Ils sont absolument différents dans leur conception. Si l'Etat se doit d'aider financièrement le tourisme social, il est de son devoir également d'assurer au maximum les moyens de développement du tourisme d'exportation.

Comme le préconise Mlle Irma Rapuzzi, un large débat doit s'instaurer sur le tourisme dans cette assemblée. Il nous sera alors possible de traiter du tourisme social avec tous les problèmes qu'il pose pour les administrateurs locaux au regard des gîtes ruraux, des logis de France, des auberges et du camping. Le tourisme d'exportation, celui dont on parle le plus souvent en le confondant toujours avec les autres formes du tourisme, revêt un grand intérêt national et social.

National, car s'il est bien compris il invite le Français à visiter son pays, prodigieux par la variété et la beauté de ses sites, évitant ainsi des sorties de devises.

National, en attirant les touristes étrangers en France — elle demeure plus que jamais l'attraction principale de l'Europe —

notre tourisme assure une rentrée de devises appréciable dont nous aurons l'occasion de parler dans quelques instants.

Social, car le tourisme est une entreprise industrielle d'exportation employant une main-d'œuvre faisant vivre 500.000 Français.

Ces précisions apportées, je me félicite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous soyez aujourd'hui au banc du Gouvernement pour représenter M. le ministre des travaux publics, à l'heure même où le tourisme l'abandonne.

Député-maire du chef-lieu d'un département à vocation touristique et que mes amis de la gauche démocratique, M. le président de La Gontrie et M. Paul Chevallier, défendent avec autorité, avec eux vous n'ignorez pas l'ampleur des problèmes posés par le tourisme d'exportation, fournisseur fidèle de devises pour la balance de nos comptes, qui ne peut les négliger. Voici des chiffres :

Pour 1960, les recettes ont été de 1.664,5 millions de francs ; les dépenses de 766 millions, soit un excédent de 898,5 millions. Pour 1961, les recettes ont été de 2.076,5 millions et les dépenses de 1.109,3 millions, soit un solde de 967,2 millions ; pour 1962, 2.302,6 millions de recettes et 1.300,3 millions de dépenses, soit un excédent de 1.002,3 millions. En anciens francs plus de cent milliards !

Connaissant par conséquent les données de ce tourisme si profitable à notre économie, je souhaite que les suggestions que je vais vous présenter en présence de nombreux de nos collègues, orfèvres en la matière, comme mes amis M. le docteur René Dubois et M. Guy Petit, aillent jusqu'à M. le Premier ministre. C'est essentiel pour qu'il les examine avec le concours du nouveau commissaire.

Après un rapide rappel historique du tourisme sur la Côte d'Azur, nous résumerons les raisons de sa régression pour formuler ensuite des propositions pratiques susceptibles d'assurer son redressement.

L'initiative privée a créé la Côte d'Azur, ainsi dénommée par Stephen Liegeard. Elle s'étend de l'Estérel à Menton pour céder sa place du Pont-Saint-Louis à Imperia à « La Riviera dei Fiori ».

Je regrette cette dénomination « Riviera-Côte d'Azur », adoptée par les services du tourisme et reprise par M. le président Bouquereil. Elle consacre une erreur. C'est peut-être du marché commun avant la lettre ! L'initiative étrangère est à l'origine des hôtels tout le long de la côte. Sa conception des palaces répond aux besoins de sa clientèle propre. Lord Brougham s'installa à Cannes en 1816, au lendemain des guerres de l'Empire. Ayant fait construire le château Eléonore, il y attira ses amis de la gentry anglaise. C'est ainsi que la station de Cannes, à l'époque bourgade de 3.000 habitants, vit le jour. En 1860, Nice connut la faveur de rois, de reines, d'artistes, de peintres et de musiciens. En cinquante ans, jusqu'à la guerre de 1914, des hôteliers étrangers la dotèrent de palaces où les grands de la terre se donnaient rendez-vous pour la saison d'hiver. Avec son équipement hôtelier et ses casinos, la Côte d'Azur a vécu jusqu'au 2 août 1914 les années d'une grande époque.

Voyons maintenant les causes de la régression de notre tourisme. Tout d'abord la guerre 1914-1918 lui porta un coup très dur. Les palaces furent transformés en hôpitaux militaires. Malgré leur rapide restauration dès 1919, le bouleversement de certaines situations de fortune ne permit pas à l'hôtellerie de reconstituer sa clientèle, l'élément étranger de la belle époque lui faisant défaut.

Ce fut ensuite, en 1926, l'intervention d'un facteur inattendu la saison d'été, avec une clientèle nouvelle ne disposant pas de moyens identiques. A cette époque toutefois, se situe la création de la station balnéaire de Juan-les-Pins avec casino et hôtels sur l'initiative de Franck Jay Gould, et François André, qui a également assuré l'essor de Deauville, du Touquet et de la Baule, vint à Cannes donner l'appui de son génie à notre tourisme azuréen.

La seconde guerre mondiale, avec les suites désastreuses de l'occupation, anéantit les efforts touristiques de la Côte d'Azur.

Au lendemain de la libération, une mutation intervient dans la population des villes de la côte. Elles deviennent des lieux de résidence à l'année, ce qui se traduit par la construction d'immeubles neufs. Aussi de nombreux hôtels disparaissent tandis que d'autres sont transformés en appartements.

Voilà la véritable cause de la régression du tourisme sur la Côte d'Azur. Il est inutile d'épiloguer. C'est un fait que l'on enregistre. Est-il bon de le regretter ?

Il faut maintenant tenir compte des hôtels qui demeurent en pensant à les moderniser, — c'est indispensable — et surtout prévoir des hôtels nouveaux adaptés aux exigences de la clientèle actuelle, aux abords des villes de préférence, dans des lieux tranquilles, tout comme cela existait avant la guerre sur notre colline de Cimiez. La formule des palaces de luxe étant périmée, celle des hôtels à grand confort doit être seule retenue. Il faut vivre avec son époque et surtout ne rien négliger pour que notre tourisme se survive.

Voyons ce qui a été entrepris dans cette optique : une détaxe de 10 p. 100 sur les investissements et les prêts du crédit hôtelier avec plafond de 50 p. 100 pour la construction de nouveaux hôtels et de 75 p. 100 pour leur modernisation. La durée de ces emprunts est de vingt ans au taux de 3 p. 100. Il s'agit là, pour le crédit hôtelier, d'une aide appréciable de 75 millions, pour 1960, et de 109 millions, en 1962, ce qui représente, en investissements hôteliers, environ le double.

Elle se traduit, dans nos stations, par des réalisations de grande valeur touristique, notamment à Nice, avec la construction d'un hôtel existant depuis 1908. Une démolition d'hôtel suivie de sa reconstruction est un fait unique en France méritant d'être signalée. Cet hôtel offrira dès l'an prochain un bel ensemble avec toutes ses chambres climatisées, complétées par de vastes salons publics, des salles de conférence. Pour couronner le tout, une piscine avec bar panoramique. Voilà une formule vraiment adaptée et heureuse résultant d'une initiative privée. Elle est pleine d'espoir pour l'avenir.

Le tourisme étant une industrie d'exportation, le dégrèvement de 15 p. 100 accordé aux industries exportatrices devrait s'étendre à l'hôtellerie accueillant une clientèle étrangère.

M. Edouard Bonnefous. Très bien !

M. Joseph Raybaud. Cet encouragement s'impose pour compléter les avantages du crédit hôtelier et de la détaxe de 10 p. 100 qui, je le reconnais, sont appréciables.

Il est un autre point sur lequel, monsieur le secrétaire d'Etat, j'attire toute votre attention : il s'agit de la participation des casinos à l'entreprise hôtelière. J'ai tout de même le devoir de vous en saisir au regard des résultats de l'exploitation des jeux pour l'exercice du 1^{er} novembre 1961 au 31 octobre 1962.

Sur les trente-deux premiers casinos de France, huit sont installés dans mon département. Ils ont réalisé des recettes brutes allant, pour le premier de 17.036.837 francs à 730.127 francs, pour le trente-deuxième. Dans ce classement, Nice figure à la seconde place et Cannes à la troisième, ce qui démontre, malgré les chiffres produits par M. le président Bouquereil dans son rapport, qui sont le reflet de la vérité, que l'attrait de la Côte d'Azur demeure certain.

Or, au cours du vote de la loi de finances de 1961, notre assemblée, après avoir entendu un exposé pertinent de mon ami M. le président Alex Roubert, avait adopté un amendement dont les dispositions fixent le montant de l'aide que les casinos peuvent apporter à l'hôtellerie.

Voici le texte de cet amendement devenu l'article 72 de la loi de finances du 21 décembre 1961 :

« Art. 72. — Outre l'abattement préalable de 25 p. 100 sur le produit brut des jeux, les casinos peuvent bénéficier, à compter du début de la saison 1961-1962, d'un abattement supplémentaire de 10 p. 100 de ce produit correspondant :

« — au déficit résultant des manifestations artistiques de qualité qu'ils organisent ;

« — aux dépenses d'équipement et d'entretien à caractère immobilier qu'ils prennent en charge dans les établissements hôteliers classés « de tourisme » en application de la loi du 4 avril 1942 et dans les établissements thermaux situés dans le département de la station, sauf dérogation dont les conditions seront fixées par le décret d'application.

« Le montant de cet abattement supplémentaire demeure limité à 5 p. 100 du produit brut des jeux pour chacune des deux catégories d'opérations visées ci-dessus. Toutefois, le montant de l'abattement supplémentaire destiné à couvrir le déficit résultant de manifestations artistiques de qualité exceptionnelle pourra, par dérogation accordée sur avis du ministère des affaires culturelles, être porté à 8 p. 100 sans que le total de l'abattement supplémentaire dépasse 10 p. 100.

« Les dépenses d'équipement qui serviront de base aux calculs de l'abattement supplémentaire ne pourront être retenues au titre des dispositions du paragraphe II de l'article 24 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955.

« Les modalités d'application du présent article seront déterminées par décret pris sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre d'Etat chargé des affaires culturelles, du ministre de l'intérieur et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

« Les dispositions de l'article 59 de la loi n° 47-1465 du 8 août 1947 sont abrogées ».

Ce texte a été publié dans le *Journal officiel* du 22 décembre 1961, mais le décret d'application n'a pas encore paru. Depuis, treize mois se sont écoulés. Comme l'abatement était prévu à compter du 1^{er} novembre 1961, je vous laisse le soin, monsieur le secrétaire d'Etat, d'apprécier les conséquences de ce retard. Elles se résument ainsi : les travaux d'aménagement ou de constructions nouvelles sont retardés faute de texte, alors que l'application du dégrèvement, qui existait pour les spectacles, est suspendue, les dispositions l'ayant créé étant abrogées par un décret non publié ! Aussi je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'user de votre autorité pour que ce décret intervienne dans les meilleurs délais. Il s'agit au minimum d'une somme de deux millions de francs qui pourrait être employée utilement dans nos stations.

Une cinquième observation portera sur l'équipement hôtelier italien, toujours cité en exemple.

Lors d'une réunion de maires, il a fait l'objet d'une recommandation pressante de M. le président Vincent Delpuech. Pourquoi ne pas examiner pour la France la mise en place d'un système de financement comparable à celui qui est admis en Italie pour la chaîne Jolly ?

M. Edouard Bonnefous. Très bien !

M. Joseph Raybaud. Au même moment, la « Hilton Hotels International Corporation » s'apprête à construire à Orly un hôtel de classe internationale, exemple qui devrait être suivi par nos compagnies aériennes.

Je n'aborderai pas l'aménagement des charges sociales pour la main-d'œuvre de l'hôtellerie, dont le principe a été examiné lors du dernier congrès de l'hôtellerie tenu à Biarritz, pas plus que celui des taxes perçues au profit des collectivités car ces deux questions nécessitent un débat séparé.

Si l'on pense aux efforts accomplis par les villes pour leur équipement collectif, efforts très souvent confirmés par les conseils généraux, l'Etat se doit de promouvoir le tourisme en s'inquiétant de favoriser les investissements privés dans le dessein de satisfaire au maximum une clientèle étrangère dont les aspirations ne sont plus du tout les mêmes qu'il y a vingt ans. En trois mois d'été, 500.000 touristes viennent sur la Côte d'Azur. Il faut y penser et ne pas l'oublier.

Je ne prendrai pas non plus au tragique la proportion de 0,7 p. 100 d'Allemands en moins sur nos soixante-dix kilomètres de côtes, ce qui représente en fait 112 touristes, pas plus que les 5 p. 100 de Belges ou les 8 p. 100 de Hollandais, au total 2.500 touristes. Là n'est pas le problème. N'en déplaise à certains, c'est la clientèle de nos amis américains et anglais qui assure, comme par le passé, l'avenir de nos stations.

Une hôtellerie de qualité, des casinos de classe offrant des manifestations artistiques soignées, des hippodromes, des sports de plaisance bien aménagés, des piscines, des stations de sports d'hiver, en un mot un équipement attractif et complet, étayé par une bonne publicité utilisée avec à propos par les agences de voyage qui doivent coordonner leur action — l'exemple de la D. E. R. devrait être étudié. Voilà la mission à poursuivre.

Il ne faut pas minimiser tout ce qui a été entrepris, mais tout ce qui est à entreprendre est encore beaucoup plus important. Il serait injuste de ne pas dire qu'un gros effort a été entrepris. Cet effort est-il couronné de succès ? Il ne l'est pas toujours.

Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que les voies d'accès routières et ferroviaires, sans parler des liaisons aériennes, devraient préoccuper l'Etat pour l'impulsion d'un vrai tourisme ? Pour tout le Sud-Est de la France, dont la Côte d'Azur est au premier chef partie prenante du fait de sa proximité de l'Italie, il est certain que la mise en service du tunnel du mont Blanc, manifestation prodigieuse de la technique française, tout à l'honneur de nos ingénieurs des ponts et chaussées, doit être assortie d'un réseau routier perpendiculaire reliant Grenoble à Nice, si l'on ne veut pas que la Côte d'Azur et toute la région du Sud-Est soient isolées, comme l'a fait remarquer très justement M. Bonnefous lors de la discussion du budget à la commission des finances.

Si rien n'est entrepris dans ce sens, nos touristes passeront par le mont Blanc pour se rendre à Turin, plaque tournante

du tourisme européen de demain, où des autoroutes les attendront pour les attirer vers Gênes, sans parler des autoroutes de détournement existant déjà via la Suisse. Voyez la carte reproduite dans le rapport de M. le président Bouquerel. Vous y verrez qu'arrivé à Lyon le touriste est enclin à se diriger vers le mont Blanc, évitant Grenoble, d'une part, et la vallée du Rhône, d'autre part. Les promesses faites lors du vote du projet de construction du tunnel du mont Blanc seront-elles tenues ? Je tiendrais à être renseigné, monsieur le secrétaire d'Etat, sur ce point précis.

M. Edouard Bonnefous. C'est très important !

M. Joseph Raybaud. Une autre question, relative à la traversée des grandes villes, se pose. Est-il admissible que les villes mises dans l'obligation d'aménager des voies nouvelles pour faciliter l'écoulement du flot de voitures se rendant souvent à l'étranger, ce qui est le cas de Nice, soient dans l'obligation de supporter 50 p. 100 du montant de projets très onéreux ? Le taux de la subvention accordée par l'Etat doit être revisé pour alléger les charges communales, s'agissant d'une réalisation qu'il devrait prendre à son compte puisqu'elles n'ont aucun caractère urbain.

Je demanderai au moins que les avantages consentis pour le tunnel de la Croix-Rousse soient étendus aux villes de Cannes et de Nice pour l'exécution de tels travaux.

En vous demandant de faire examiner ce problème particulier, je tiendrai également à être fixé sur la prolongation de l'autoroute de l'Estérel vers Menton. Sa liaison avec la route bordant la « Riviera dei Fiori » jusqu'à Menton, dont la terminaison est prévue pour 1966, nécessite une mesure urgente.

Les travaux de la commission européenne en matière d'infrastructure, réunie les 21 juin 1960 et 8 août 1961, ont mis en évidence l'intérêt de cette liaison routière Nice—Vintimille. Or aucune demande de crédits n'a été présentée à la Banque européenne d'investissements. Pendant ce temps, trois projets ferroviaires ont connu les faveurs de cette banque : l'électrification de la ligne Hambourg—Hanau ; la conversion du courant de traction sur la ligne Modane—Turin—Gênes et l'électrification de la section le Mans—Rennes. Pourquoi le Gouvernement ne sollicite-t-il pas le concours de la Banque européenne pour la réalisation de cette liaison routière Nice—Menton—Vintimille ?

Pour ce qui est des chemins de fer, si les relations Paris—Côte d'Azur sont excellentes, pourquoi les rendre plus onéreuses ? J'estime inopportune la décision de la S.N.C.F. qui a supprimé les avantages du billet touristique. Ce genre de billets n'étant en pratique valable que pour les grandes distances, ma région est directement pénalisée par cette décision qui n'est pas faite pour favoriser le tourisme. Il me serait agréable d'être renseigné sur ce point.

Enfin, où en sont les pourparlers relatifs à la reconstruction de la ligne ferroviaire Nice—Cuni ? Depuis seize ans, cette reconstruction est à l'ordre du jour. Il serait peut-être temps que nos conseillers généraux et les maires de Tende et de la Brigue soient fixés dans un sens positif ou négatif.

De la réponse de M. le ministre des travaux publics dépend la mise en place d'un réseau routier reliant l'Italie à la fois par la Roya et la Vésubie. Une réponse nette s'impose plus que jamais et, par avance, je vous en remercie.

M. le commissaire au tourisme vient d'être nommé. En repartant sur de nouvelles bases, il peut et doit trouver à l'ensemble des problèmes posés par notre tourisme les solutions qui conviennent.

Si j'apprécie le dévouement et les qualités de ses collaborateurs, je déplore, en revanche, que les moyens et crédits mis à sa disposition soient inexistantes. Le devoir du nouveau commissaire est de s'entourer des conseils de ceux qui, par leur initiative privée, ont su s'imposer dans la réussite de leur entreprise pour le maintien et le bon renom de l'équipement de nos stations.

J'évoque à cette occasion le souvenir de cinq grands noms de notre tourisme d'avant-guerre : Negresco, Ruhl, Aletti, Ritz et François André. Ils en firent le renom. Pourquoi ne pas faire appel à ceux qui, dans l'hôtellerie ou les casinos d'aujourd'hui, s'imposent par leurs qualités, en y associant nos collègues maires des stations classées ? Eux aussi ont toujours œuvré pour que le tourisme d'exportation joue vraiment son rôle national. C'est par cet hommage rendu à leur action que je tiens à terminer mon intervention. (*Applaudissements.*)

M. Vincent Delpuech. Très bien !

M. Raymond Bossus. Et le tourisme populaire ?

M. Joseph Raybaud. Si vous aviez écouté, mon cher collègue, le début de mon propos, vous sauriez que j'ai traité du tourisme social ; j'ai expliqué qu'il n'est pas du tout opposé au tourisme national mais qu'au contraire, par le secours que l'Etat peut lui apporter en raison des profits et des devises acquis par le tourisme national, on peut assurer au tourisme social, j'en suis convaincu, une aide très sérieuse. Toutefois, il est évident qu'on ne peut installer un camping auprès d'un grand hôtel. Aussi bien ceux qui occupent le camping que ceux qui vivent à l'hôtel ne seraient pas satisfaits. (*Applaudissements.*)

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

M. Adolphe Dutoit. Mes chers collègues, les cheminots seront certainement sensibles aux applaudissements qui ont salué tout à l'heure le rappel des efforts exceptionnels qu'ils accomplissent actuellement pour faire face aux rigueurs de l'hiver. Mais je voudrais souligner qu'en ce qui concerne les cheminots, les félicitations ne suffisent pas. Il faut encore parler de leurs revendications.

Je voudrais rappeler qu'au cours de l'année 1962 les cheminots ont dû à maintes reprises recourir à l'action pour se faire entendre du Gouvernement. Leurs revendications sont connues du Gouvernement. Ils veulent en premier lieu, la revalorisation de leur pouvoir d'achat. Permettez-moi de rappeler qu'en 1963 le pouvoir d'achat des salaires des cheminots est nettement inférieur à celui de 1938, et cela malgré l'augmentation considérable de la productivité qui a plus que doublé.

Les cheminots demandent également la suppression des abattements de zones et en ce qui concerne les retraites, nous pensons qu'il est urgent de porter le minimum de pensions à 100 p. 100 du traitement et de la gratification de fin d'année d'un agent rémunéré à l'indice 100.

Nous pensons, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il faut également faire droit aux revendications des veuves des cheminots qui demandent que leur pension soit portée à 66 p. 100 de la pension complète. Je voudrais rappeler à ce propos ce que disait M. Pompidou à l'Assemblée nationale lors de son discours programme de décembre dernier. Le Premier ministre disait : « Je pense plus encore aux personnes âgées auxquelles il faut assurer une vieillesse décente ».

Ces paroles, monsieur le secrétaire d'Etat, sonnent très mal aux oreilles des 20.000 veuves de cheminots retraités dont la pension trimestrielle est actuellement inférieure à 300 francs, soit à peine 100 francs par mois. Ces paroles sonnent très mal aux oreilles des 100.000 veuves des cheminots retraités qui ont moins de 600 francs par trimestre, soit moins de 200 francs par mois.

Je voudrais rappeler aussi que les cheminots anciens combattants demandent la fin de la discrimination qui fait que, jusqu'à présent, ils n'ont pas pu obtenir le bénéfice de la loi de septembre 1948 concernant l'attribution de la double campagne qui est accordée aux fonctionnaires et aux agents des grands services concédés. Mais, sur cette question, compte tenu du fait qu'il y a des amendements, je pense que nous aurons l'occasion de revenir.

Aux revendications des cheminots, on oppose constamment la situation financière de la S. N. C. F. Permettez-moi de vous rappeler en quelques mots quelle est l'explication de son déficit : plus le tonnage transporté augmente, plus la productivité des agents s'accroît et plus il y a de déficit pour la S. N. C. F. Sous prétexte de rendre les prix de l'industrie française compétitifs, les prix de transport par wagons et trains complets, système utilisé par les grandes sociétés capitalistes, sont loin de couvrir les prix de revient des transports. C'est ainsi que les transports sont effectués à des prix moindres que les prix de revient et que la collectivité, les cheminots font les frais des cadeaux que la S. N. C. F. accorde aux monopoles. Cette tendance à l'attribution de cadeaux aux monopoles tend à s'aggraver et, actuellement, pour abaisser encore le coût des transports par wagons et par trains complets, on augmente le prix du transport de détail des voyageurs et on refuse naturellement de faire droit aux revendications des cheminots en les accusant d'être responsables du déficit de la S. N. C. F.

Encore quelques mots, monsieur le secrétaire d'Etat, sur une autre question : il s'agit du port de Dunkerque. Depuis quelques années, le trafic du port de Dunkerque est en continuelle régression et c'est ainsi que le chômage qui frappe les dockers a des répercussions sur des maisons travaillant avec le port qui ont dû dernièrement procéder à des licenciements d'ouvriers et d'employés. Cette situation pèse tout naturellement sur le commerce local. Après l'année 1962, qui a été particulièrement difficile pour ce port, voici que l'année 1963 s'annonce déjà par une période de chômage. Actuellement, sur le port de

Dunkerque, l'on peut dire que, sur 1.800 dockers, près de 800 sont sans travail. C'est ainsi d'ailleurs que l'on peut lire dans un journal local ce qui suit :

« Le chômage est fréquent depuis quelques mois à Dunkerque. Mardi, 500 dockers se trouvaient sans travail. On voit parfois des quais entièrement libres et un port où ne se trouvent que dix bateaux en opération ».

Quelle est la raison de cette situation, monsieur le secrétaire d'Etat ? C'est la presse locale qui nous l'apprend : « Dunkerque subit la conséquence des événements extérieurs, la concurrence des ports de pêche belges et hollandais mieux soutenus par les pouvoirs publics ».

« La mise en place, dit ce journal, du marché commun se traduit par des flottements et aussi par une accentuation des échanges par voie terrestre. »

Ce journal confirme ce que nous disions à l'entrée de la France dans le marché commun : Dunkerque, troisième port français pour les marchandises, ce port qui faisait vivre toute une population, est aujourd'hui menacé par la concurrence des pays étrangers. Cette situation ne peut que s'aggraver compte tenu que les dernières protections douanières avantageuses pour les ports français doivent être supprimées.

Face à cette situation, le Gouvernement ne fait rien pour que nos ports soient en mesure de lutter à armes égales contre les ports étrangers. C'est ainsi que le Conseil économique signalait déjà en 1961 : « Nous constatons un déclin de nos ports provoqué par un équipement trop inférieur à celui de nos concurrents. » La situation actuelle du port de Dunkerque est donc fonction du choix fait par le Gouvernement en ce qui concerne la politique économique. Nous savons bien que des solutions durables ne pourraient être obtenues que par la mise en place d'un véritable plan d'expansion économique et sociale qui tiendra compte des intérêts de la nation et non des intérêts des monopoles.

Mais je voudrais, dans le court laps de temps qui m'est imparti, rappeler quelles sont les revendications des travailleurs. Les dockers exigent que des mesures immédiates soient prises pour porter remède à cette situation notamment en portant le salaire de garantie payé par la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers à 75 p. 100 du salaire de base, 6,50 par vacation au lieu de 4,50 fixé dernièrement par l'arrêté interministériel du 18 janvier 1963. Nous pensons qu'il est parfaitement possible de donner satisfaction aux dockers en augmentant de 2 à 3 p. 100 la cotisation patronale versée à la caisse nationale de garantie. Je rappelle à M. le secrétaire d'Etat que cette cotisation patronale était primitivement, au début de l'organisation des ouvriers dockers, de 15 p. 100, alors qu'actuellement le patronat du port ne verse en réalité que 4 p. 100 de cotisation au lieu des 15 p. 100 prévus au départ. Sur ce premier point, il ne devrait donc pas y avoir de difficulté majeure et le patronat peut et doit donner satisfaction aux ouvriers dockers.

En outre, nous considérons qu'en raison du grand nombre de journées chômées, il faut que le chiffre des vacations soit porté de 100 à 150. Des mesures d'aménagement du travail peuvent être prises, par exemple en employant des brigades de quinze hommes au minimum, en ayant comme horaire deux fois huit heures, en répartissant intégralement le travail.

D'autre part, nous pensons qu'il faudrait que l'important complexe sidérurgique qui s'est installé dans cette région, dont le bassin pourra accueillir des navires portant en charge jusqu'à 60.000 tonnes, soit dans l'obligation d'utiliser des dockers professionnels et non de la main-d'œuvre privée.

En tout état de cause, permettez-moi de vous dire que la population laborieuse de Dunkerque, qui a déjà manifesté dans la rue sa volonté de défendre son pain, demande, par ma voix, quelles sont les mesures que le Gouvernement entend prendre pour sauver le port de Dunkerque.

Je veux attirer également l'attention du Gouvernement sur la situation dramatique dans laquelle se trouvent les bateliers immobilisés depuis des semaines par les glaces. En chômage forcé, privés de ressources, ils demandent que le Gouvernement prenne des mesures d'urgence pour leur permettre de continuer à vivre face aux rigueurs de l'hiver. Le Gouvernement se doit de débloquer les crédits nécessaires à l'attribution d'une indemnité qui ne soit pas ridicule pour l'arrêt du trafic dû au gel. Les instructions doivent être données pour que les taxes forfaitaires sur les transports ne soient pas pénalisées pour retard et qu'un report de deux mois au moins soit consenti pour cause d'arrêt. Nous demandons que le tiers provisionnel à payer le 15 février soit supprimé, compte tenu de la situation que connaissent les bateliers et que, d'autre part, le Gouvernement invite

les maisons de crédit à ne percevoir en 1963 que la moitié du remboursement des intérêts annuels.

J'en ai terminé. Je remercie M. le président de sa patience et je demande à M. le secrétaire d'Etat de répondre si possible à ces trois questions. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. René Jager. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mes observations sur le budget du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme seront très brèves.

Je voudrais attirer votre obligeante attention et celle du Gouvernement sur quatre points qui, je pense, peuvent être exposés à cette tribune dans la mesure où ils présentent un caractère interdépartemental et même qu'ils constituent une préoccupation d'ordre national.

Aux observations pertinentes déjà présentées ou encore à venir sur le programme de nos autoroutes, son développement futur, son amélioration, ses moyens de financement insuffisants, je voudrais ajouter ma préoccupation d'adjurer le Gouvernement de ne pas céder à des considérations d'ordre électoral ou politique, car la nature même de ces grands axes routiers doit s'interdire strictement une implantation morcelée, un hachis de tronçons épars, sans liens ni liaisons avec les grandes artères déjà existantes.

Les autoroutes doivent avant tout servir de grands axes de communication entre les régions, qu'elles soient portuaires, agricoles ou industrielles, en fonction des impératifs économiques ou touristiques.

A l'attention du Gouvernement, je signale que l'on peut désormais aller de Hambourg à Bâle sur une autoroute sans solution de continuité et que cette artère va drainer pour une large part les touristes des pays Scandinaves, du Benelux et de Grande-Bretagne, qui, au lieu de franchir comme jadis la frontière Nord-Est de notre pays, s'engageront volontiers vers la vallée du Rhin et, de là, iront soit vers la Suisse, soit vers l'Italie sans avoir eu de contact avec nos propres frontières.

Une autoroute Dunkerque—Lille—Metz, via les Ardennes, allant vers Strasbourg et débouchant sur la frontière suisse me paraît être la seule parade possible à cette concurrence qui va devenir redoutable. Le Gouvernement fera bien d'y songer.

Hier soir, à cette tribune, a été évoquée l'extinction des dommages de guerre pour 1963 ou pour 1964, mais nous demandons au Gouvernement de ne pas oublier, comme il l'a fait jusque-là, la reconstruction d'une quantité d'ouvrages d'art détruits par faits de guerre et qui se situent en majorité dans le Nord-Est du pays. Leur non-reconstruction n'a pas seulement constitué jusqu'à ce jour une entrave à la circulation et à l'expansion économique, mais trop souvent, ces échafaudages en bois ou ces poutrelles métalliques ont été la cause de séries d'accidents mortels.

Mon propos, monsieur le secrétaire d'Etat, vise surtout à dénoncer l'attitude peu honnête de l'Etat qui s'est dérobé pour prendre en charge les frais de reconstruction. Les interventions multiples de nos collègues parlementaires, les protestations indignées de nos conseils généraux n'ont rencontré chaque fois qu'une sourde oreille et, ce qui est plus grave, une absence totale de crédits tant au ministère de la reconstruction qu'à ceux des travaux publics ou de l'intérieur. La promesse d'un règlement quadriennal a été, je crois, faite devant l'Assemblée nationale. Nous serions heureux de la voir réitérée et confirmée ici. Il n'est pas possible qu'aux charges déjà lourdes de nos budgets départementaux l'Etat continue, comme il le fait, à ajouter des engagements et des dépenses et à faire endosser à des conseils généraux l'impopularité de dépenses qui ne sont que la résultante de la défaillance notoire de l'Etat. (*Applaudissements.*)

Pour conclure sur ce chapitre, je me rallie très volontiers à la solution préconisée hier soir par mon ami M. Kistler, qui demande que l'Etat règle la grave question de la reconstruction des ponts par la voie de titres de dommages de guerre mobilisables à trois, six et neuf ans. Cela, monsieur le secrétaire d'Etat, nous donnerait satisfaction.

Toisième observation : l'axe Rhin-Rhône et Moselle-Meuse-Saône a fait l'objet de la pertinente intervention de mon collègue M. Pinton. Au nom des responsables de nos régions — l'opération, monsieur le secrétaire d'Etat, intéresse au moins vingt-deux départements, sinon davantage — nous voudrions demander au Gouvernement de ne céder en aucun cas devant la pression persistante et les manifestations obliques tendant à saboter cette opération. Elle est vitale ! Elle ne s'inscrit

pas seulement dans le cadre européen et dans l'esprit de coopération récemment souligné par un traité, elle est vitale aussi pour le maintien de l'expansion de notre économie.

Vous savez mieux que quiconque, monsieur le ministre, que l'immense complexe sidérurgique lorrain se trouve, en raison des prix de dumping de la sidérurgie belge et de la concurrence de la sidérurgie italienne, dans une situation qui peut devenir rapidement menaçante.

Lors de la discussion du 14^e Plan, nous disions à cette même tribune que le développement intensifié de la sidérurgie maritime dans tous les pays, y compris le nôtre, allait menacer fatalement les complexes sidérurgiques installés à l'intérieur, loin de la mer ou des voies d'eau.

C'est une raison supplémentaire pour que nous demandions avec insistance le percement des axes Rhin—Rhône et Moselle—Meuse—Saône, si l'on ne veut pas voir mourir dans vingt ans toute une région qui a si puissamment contribué à l'essor et à la prospérité économique du pays tout entier.

Pour ce qui est du tourisme, monsieur le ministre, comme notre collègue, Mlle Rapuzzi, a réclamé avec insistance dans son excellent rapport un prochain grand débat au Sénat sur la politique touristique de la France et comme le grand responsable du tourisme n'a été officiellement désigné qu'hier, je me bornerai à quelques remarques.

Je dirai tout d'abord quelques mots sur les ports de plaisance, pour lesquels un crédit de 1.200.000 francs est inscrit au chapitre 63-90, article 4. Je ne peux pas vous cacher, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette inscription budgétaire a été jugée notoirement insuffisante par nos collègues des départements côtiers. Ceux de la région bretonne, en particulier, m'ont prié d'exprimer leur déception, tant en ce qui concerne le volume d'un crédit qui devrait être nettement plus substantiel en raison du développement normal du tourisme et du nautisme, qu'en ce qui concerne sa répartition.

Ils auraient souhaité que des opérations de reconversion plus nombreuses puissent être entreprises et soient étendues, en dehors des ports ayant déjà une activité commerciale, à de petits ports que le tourisme serait susceptible de faire revivre. (*Applaudissements.*)

Je suis d'autant plus sensible à cet argument que la Bretagne a une saison estivale courte et qu'il convient donc de lui donner toutes ses chances par une utilisation maximale de ses possibilités touristiques. Je suis persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous voudrez bien vous faire l'interprète de ce souhait auprès de M. le ministre des travaux publics. (*Applaudissements.*)

Je n'évoquerai pas le tourisme étranger qui, en s'amplifiant en Europe, a tout de même marqué ces dernières années un courant plus accentué vers d'autres pays que le nôtre. Je ne veux évoquer ici qu'une forme de tourisme pour lequel l'Etat fait peu de chose et à laquelle je voudrais qu'il consacre désormais sa très particulière et vigilante attention.

Il s'agit, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette forme inattendue, heureuse mais massive, que constitue le tourisme populaire et qui, chaque semaine, pour le week-end, prend les proportions de la plus formidable industrie des loisirs que nous connaissions.

M. Jacques Henriet. Très bien !

M. René Jager. ...loisirs presque totalement inorganisés, si ce n'est à l'échelon de nos départements, dans des proportions très modestes, avec des moyens modestes et toujours sans aucune aide de l'Etat car le haut commissariat au tourisme, qui organise la propagande à l'étranger, n'a que des crédits dérisoires pour nos syndicats d'initiative, des crédits bien trop faibles pour donner de l'élan aux comités régionaux de tourisme et ne dispose pratiquement d'aucun budget pour meubler le week-end de nos populations.

Or, vous le savez bien, avec le développement de la formule des quatre semaines de congés payés, avec le progrès technique, avec la réduction progressive de la durée du travail, se dégagent et se multiplient les heures de loisir. Il s'y ajoute le phénomène progressif presque généralisé de la motorisation. Durant le week-end, les familles veulent prendre l'air, pas trop loin de chez elles, mais dans un rayon propice où elle retrouvent un cadre de verdure et de délassément, si possible avec un plan d'eau pour la pêche, la baignade et les évolutions nautiques.

Nous sommes ici quelques-uns à n'avoir pas attendu l'an de grâce 1963 pour faire face à ce problème et à avoir essayé, sur des plans d'eau côtoyant de modestes villages, non seulement d'organiser les loisirs, mais de revitaliser des régions réputées

sous-développées en accueillant ainsi les populations loin des cheminées industrielles ou des artères poussiéreuses des villes et des cités enfumées.

Le concours des communes, des conseils généraux a permis l'organisation d'immenses ensembles de plein air au bord de nos étangs et de nos rivières. Il serait sage qu'enfin l'Etat découvre lui aussi ce problème, ouvre une enquête, assure sa contribution à ce chapitre social important, qui a pris et va prendre davantage encore une très grande dimension.

C'est pourquoi, en concluant, j'ose espérer que ce secteur du tourisme — pour lequel il y a lieu de formuler une législation plus précise portant sur le camping, les hors-bord, les ensembles de plein air, les auberges de la jeunesse, l'organisation culturelle des loisirs — ne sera pas négligé mais fera l'objet, dès l'an prochain, d'un effort substantiel de compréhension et de crédits.

Un large débat dans cette enceinte devrait pouvoir aider le Gouvernement à définir, en plein 20^e siècle, une doctrine et une politique de tourisme social qui constitue, à coup sûr, l'un des grands événements sociologiques de notre temps. (*Applaudissements.*)

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

M. Ludovic Tron. Mesdames, messieurs, en attendant que s'ouvre ce grand débat sur le tourisme, je voudrais présenter une simple observation au ministre qui en a la responsabilité, et il ne me déplaît pas que ce ministre se trouve aujourd'hui incarné par un secrétaire d'Etat qui est aussi parlementaire d'un département voisin du mien, d'un département de montagne, car c'est de l'équipement de la montagne que je voudrais dire un mot.

Depuis quelques années, il a été fait, dans ce domaine, de grands progrès, mais il semble que l'effort qui a été entrepris ait répondu à une préoccupation dominante de rentabilité, rentabilité naturelle et directe des capitaux, rentabilité aussi en devises. Une telle préoccupation est, au surplus, fort légitime, mais il n'est pas sans péril de la pousser jusqu'à ses dernières conséquences. C'est bien évident, les investissements les plus rentables sont ceux qui se font dans des zones où existent déjà d'autres investissements et l'industrie appelle l'industrialisation, même en matière de tourisme. En outre, les investissements les plus rentables sont aussi ceux qui sont constitués par grandes masses et par grandes entreprises. Si l'on n'y prenait garde, la politique ainsi suivie risquerait de faire obstacle à l'ouverture de zones nouvelles, au tourisme de montagne et, surtout, à l'équipement des petites stations. C'est sur ce point que je voudrais insister.

Je sais bien que tout un milieu, surtout un milieu parisien, professe le plus grand mépris pour la politique dite « de saupoudrage ». Je voudrais montrer qu'en l'espèce, derrière cette opinion qui paraît plausible, se cache une grande sottise. Qu'il s'agisse, en effet, des hautes vallées des Alpes ou des hautes vallées des Pyrénées, il est un certain nombre de communes, vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, pour lesquelles il n'existe aucune autre perspective d'avenir que le développement du tourisme. Si l'on ne fait rien, dans ce sens, le dépeuplement de ces communes continue, ce qui est bien l'opération la plus ruineuse parce que les gens qui les désertent vont naturellement s'installer dans des villes où il faut faire, pour les accueillir, des investissements atteignant, d'après les statistiques, 20.000 à 70.000 francs par personne. De plus, dans la commune ainsi dépeuplée, l'Etat est obligé de maintenir pratiquement les mêmes dépenses pour l'entretien et le développement de l'infrastructure, les routes, les canaux d'arrosage, les pâturages, les forêts. On fait, en l'espèce, la politique la plus décevante et, me semble-t-il, la plus ruineuse.

Au contraire, si l'on installe dans une vallée un équipement sportif sommaire constitué par le plus petit des remonte-pente et par l'auberge la plus rustique, que constatons-nous ? La vie renaît, les jeunes retrouvent un intérêt à leur vallée, les filles consentent de nouveau à épouser des garçons de la montagne, des ménages se forment, la vallée s'ouvre aux contacts extérieurs, elle devient un excellent centre d'accueil pour le tourisme populaire qui préoccupe à si juste titre la plupart de nos collègues et, ainsi, s'instaure entre populations rurales de montagne et populations citadines modestes un contact excellent pour les unes et pour les autres. Ajoutons que les petites stations ne font aucune concurrence aux grandes stations puisqu'elles vont puiser leur clientèle dans des milieux et dans des régions qui ne fournissent pas celle des grandes stations.

Que se passe-t-il quand il s'agit d'équiper une petite commune ?

En ce qui concerne l'auberge il faut s'en remettre à une initiative locale et l'aubergiste de fortune peut avoir recours au Crédit hôtelier, qui est d'ailleurs extrêmement accueillant mais qui ne peut déroger à des règles fort convenables pour des affaires de moyenne importance mais trop sévères pour la minuscule affaire locale. A défaut du Crédit hôtelier, on peut s'adresser aux auberges rurales. Un crédit est prévu à ce titre mais le montant de ce crédit est faible et les limites dans lesquelles il est octroyé n'ont pas été révisées depuis de longues années, si bien que l'aide ainsi apportée est difficile à obtenir et, d'autre part, insuffisante. Vous le voyez, il suffirait d'un peu d'assouplissement en matière d'auberges rurales et du crédit hôtelier pour résoudre ces difficultés.

En ce qui concerne les remonte-pentes, monsieur le secrétaire d'Etat, vous connaissez la question comme moi. Il s'agit, en général, d'un investissement de vingt à trente millions d'anciens francs pour lequel la commune trouve assez facilement un prêt allant, dans les conditions les plus favorables, de la moitié aux deux tiers de la dépense totale. Restent à trouver les dix millions qui formeront le capital de base. Or il s'agit, le plus souvent, de communes dont le budget ne dépasse pas deux ou trois millions d'anciens francs. L'emprunt est déjà lourd pour elles mais le capital lui est pratiquement impossible à trouver.

Que faudrait-il pour triompher de la difficulté ? Pas grand-chose : une subvention de l'Etat qui ne serait accordée qu'avec un effort parallèle de la commune et du département, qui permettrait de constituer ce capital initial de dix millions, le département donnant, comme c'est l'usage, sa garantie à la commune pour l'emprunt de complément.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous voyez que ce que je suggère est simple et peut être très efficace. Il me semble qu'avec quelques centaines de mille francs nouveaux, on pourrait obtenir des résultats positifs qui permettraient de mettre un terme à une évolution qui ruine les communes des hautes vallées et qui est ruineuse pour le pays tout entier.

J'ai parlé de ce projet au ministre des finances, à celui de l'agriculture, au haut-commissaire au tourisme. J'ai reçu partout un bon accueil. J'en ai parlé à la commission des investissements du tourisme. J'ai également recueilli son accord. La question est de passer de cette faveur purement courtoise à une faveur agissante. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Nayrou. Mes chers collègues, le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'étudier à fond les deux problèmes dont je désire vous entretenir. Je vais donc tenter d'en analyser les données essentielles.

J'examinerai d'abord les dispositions relatives à la situation des agents de travaux des ponts et chaussées et aux conducteurs de travaux publics de l'Etat. Il s'agit là de modestes travailleurs dont les justes revendications tardent à être satisfaites. A compter du 1^{er} janvier 1963 des classements indiciaires nouveaux sont applicables. M. le secrétaire d'Etat estime-t-il que les crédits nécessaires sont prévus dans la loi de finances ?

Je tiens également à souligner l'insuffisance des mesures générales d'aménagement des carrières des agents des catégories C et D, particulièrement défavorisés. La proportion retenue pour la promotion dans les échelles E S 2 et M E 2 fait qu'un grand nombre d'entre eux ne pourront pas en bénéficier et leur maintien en échelles E S 1 et E M 1 constituera une grave injustice.

En ce qui concerne le reclassement indiciaire des conducteurs de travaux publics de l'Etat, le ministère intéressé considère comme toujours valables les propositions faites en 1959. Même si nous constatons la nette insuffisance de ces propositions eu égard au classement que les conducteurs de travaux devraient obtenir dans la hiérarchie de la fonction publique, elle n'en apporte pas moins une légère amélioration à leur situation. Quant aux agents de travaux brevetés, véritables chefs d'équipe, pourquoi sont-ils classés dans l'échelle E. S. 2 alors qu'ils devraient logiquement être dans l'échelle M. E. 1 et pour le moins, à titre transitoire, pourvus d'une échelle indiciaire supérieure à E. S. 1 ?

Je voudrais également rappeler mes interventions des deux années passées sur la réduction du nombre de postes d'agents de travaux. M. Robert Buron, dont je tiens à souligner la parfaite correction à l'égard du Sénat, nous avait promis la reprise du recrutement. Cette promesse a été partiellement tenue mais le nombre de postes pourvus est très insuffisant, d'où le recours à une main-d'œuvre composée d'auxiliaires payés sur fonds de

travaux et dont il convient de régulariser la situation et le mode de paiement.

Il me sera permis aussi de soulever le problème des indemnités diverses : indemnités pour travaux supplémentaires, indemnités pour travaux dangereux, insalubres ou particulièrement pénibles, les uns et les autres faisant l'objet de prévisions insuffisantes de crédits.

A souligner également l'insuffisance de l'indemnité de technicité et l'insuffisance de l'indemnité de remboursement de frais, dont nous voudrions qu'elle assure le paiement normal, intégral et sans retard abusif de tous les déplacements effectués, de tous les kilomètres parcourus dans des véhicules personnels par les agents dans l'exercice de leurs fonctions. Pourquoi d'ailleurs des véhicules de service ne seraient-ils pas attribués à tous les conducteurs de travaux publics par l'administration ? Si cela se révèle impossible, ils devraient être classés dans le groupe de fonctionnaires pour lesquels l'usage de la voiture est nécessaire à l'exercice de la fonction.

J'ai eu aussi au cours de nombreuses conversations l'occasion de recevoir beaucoup de doléances au sujet des primes pour services rendus, pour lesquelles les fonctionnaires des ponts et chaussées devraient être tous placés sur un pied d'égalité. La prime de rendement, instituée par le décret du 3 janvier 1952, devrait être étendue aussi à tous les grades sans exception. On a souvent évoqué le dévouement des agents de travaux et conducteurs des ponts et chaussées. En cette dure période, je sais ce que cela signifie dans la montagne ariégeoise. Le meilleur encouragement ne réside pas dans de vaines promesses mais dans une augmentation substantielle des crédits.

On a aussi beaucoup vanté et flatté une autre catégorie de personnel dans les travaux publics. Souvenez-vous, mes chers collègues, de l'épopée que constitua la « bataille du rail » en 1939-1945. On parle de nouveau ces jours-ci d'une nouvelle bataille du rail ; celle que mènent les cheminots pour assurer dans des conditions très pénibles et difficiles le transport des voyageurs et l'acheminement du charbon. Le moment serait bien choisi, monsieur le ministre, pour manifester à leur égard la reconnaissance de la nation.

A l'Assemblée nationale, M. Catalifaud, rapporteur pour avis, dont on ne peut suspecter les intentions à l'égard du Gouvernement, déclarait : « Le personnel de la S. N. C. F. n'est nullement favorisé par certains avantages, mais dans l'ensemble il paraît, au contraire, défavorisé par rapport à des classes homologues. » Je suis entièrement d'accord sur ces déclarations et je demande au Gouvernement de bien vouloir examiner avec le meilleur sens de la justice la question des rémunérations du personnel de la S. N. C. F.

Je voudrais plus spécialement insister sur la misère des cheminots retraités. Pour eux se pose d'abord le problème du respect du statut de 1911 et de l'inclusion de tous les éléments du traitement, à l'exception bien sûr des remboursements de frais, dans le calcul de la retraite. Il s'agit surtout de l'indemnité de résidence, qui a été relevée à plusieurs reprises sans que les retraités aient pu bénéficier de cette augmentation.

A cette grave lacune vient s'ajouter une autre particulièrement injuste à laquelle le Gouvernement n'a pu rester insensible. A l'Assemblée nationale, M. Boulin a pris l'engagement formel de porter le minimum de pension à 100 p. 100 du total des éléments servant à le calculer. Il n'est jusqu'à présent que de 90 p. 100, constituant la seule exception dans le régime des retraites des fonctionnaires et agents des services publics. On sent qu'il y a là une grave injustice frappant plus particulièrement les retraités des échelles les plus basses, quelque 50.000 titulaires de pensions plus que modestes, ainsi que les veuves dont la pension de reversion n'est que de 50 p. 100 et qui très timidement demandent le relèvement à 60 p. 100. Je pense que M. le ministre pourra confirmer l'engagement pris devant l'Assemblée nationale et nous préciser la date d'application que nous voudrions voir rapidement fixée au 1^{er} janvier 1963.

Autre injustice frappant une catégorie de retraités, celle des cheminots anciens combattants. J'avais eu l'honneur de défendre l'an dernier un amendement, qui fut voté, invitant le Gouvernement à leur accorder la bonification de la double campagne dont ils sont les seuls à ne pas bénéficier. Je reviendrai sur cette irritante affaire à propos de l'amendement que j'ai présenté, au nom du groupe socialiste, car je reste persuadé qu'il est possible de donner satisfaction à ceux dont on vante à l'envi le dévouement chaque fois que l'on a besoin d'eux.

Un dernier mot : les agents en activité ont perçu en fin d'année la prime du vingt-cinquième anniversaire de la Société nationale des chemins de fer français. Pourquoi les retraités doivent-ils attendre les soixante francs et les veuves les trente

francs qui leur auraient rendu, malgré la modicité de la somme, les plus grands services en ce rigoureux hiver ? La Société nationale des chemins de fer français devrait-elle pour règle d'oulier ses vieux serviteurs ? On serait tenté de le croire et je le déplore.

J'espère que le Sénat, une fois de plus, manifesterà sa volonté de justice sociale et de reconnaissance nationale. (Applaudissements.)

(Mme Marie-Hélène Cardot remplace M. Léon Jozeau-Marigné au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,
vice-président.

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

M. André Méric. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, *L'Usine nouvelle*, qui est une publication mensuelle fort bien documentée, nous apprenait, en décembre dernier, qu'au 31 décembre 1961 on dénombrait, depuis 1950, 1.031 opérations de décentralisation industrielle réalisées ou en cours de réalisation. Elles ont permis, paraît-il, la création d'environ 114.000 emplois, ce chiffre devant être porté à 201.000 lorsque les programmes prévus par les chefs d'entreprises auront été entièrement exécutés. Le nombre d'opérations de décentralisations réalisées à moins de 200 kilomètres de Paris tend à diminuer en valeur relative : 47 p. 100 à la fin de 1961 au lieu de 51 p. 100 à la fin de 1960. Cette édition mensuelle considèrerait qu'il convenait de noter que les analyses géographiques montrent que cette expansion régionale a été majeure dans certaines régions, telles que la Picardie, la Haute-Normandie, le Centre et qu'elle a été insensible dans d'autres régions, telles que l'Aquitaine, la région Midi—Pyrénées.

Depuis de nombreuses années, monsieur le ministre, nous avons étudié les causes de cette stagnation et l'un des éléments essentiels réside dans l'insuffisance de nos voies d'eau. C'est la raison pour laquelle lorsque le projet de loi concernant le quatrième plan de développement économique et social est venu en discussion devant le Sénat, j'étais intervenu, au nom du groupe socialiste, pour traiter du problème de la modernisation des canaux du Midi et du canal latéral à la Garonne. Sans crainte d'être démenti, je peux dire que je me fais l'interprète de tous mes collègues sénateurs de nos régions du Sud-Ouest, des collectivités locales et départementales, des organismes syndicaux qui tous, sauf exception, savent que l'aménagement de cette liaison fluviale Bordeaux—Rhône au gabarit de 350 tonnes est d'une importance vitale pour trois régions : Aquitaine, Midi—Pyrénées, Languedoc.

Au préalable, je voudrais rappeler — écoutez bien, mes chers collègues — que la réalisation de ce projet a été décidée par une loi votée par le Parlement le 22 décembre 1903, loi dont l'exécution a été différée par suite des deux guerres mondiales.

D'autres perspectives ont été examinées antérieurement et postérieurement au vote de cette loi sans que soit apportée la solution concrète aux intentions les meilleures. C'est donc dire que la modernisation des canaux du Midi et latéral à la Garonne a été reconnue par le législatif et l'exécutif comme étant une opération indispensable à la résurrection économique du Sud-Ouest. Dès lors, monsieur le secrétaire d'Etat, il est possible de supposer que des influences inconnues se sont exercées plus ou moins consciemment sur les décisions des pouvoirs publics, afin que la phase des réalisations soit toujours différée, au point de faire perdre toute signification au projet d'aménagement.

Cette situation qui, en l'état actuel des choses, ne fait que s'aggraver, étant donné la modicité des crédits alloués à l'administration régionale, posera d'ici peu de temps le problème même du maintien de la batellerie sur cette voie d'eau. En effet, la construction du canal du Midi remonte au XIII^e siècle. Les ouvrages qui ont été construits sur tout son tracé demandent des soins et des réparations toujours plus importants et onéreux. Cinquante-trois ponts doivent faire l'objet d'une réfection totale pour répondre aux besoins de la circulation routière. Les aqueducs, les ponts-canaux, les écluses, les barrages exigent de plus en plus de surveillance et le seul entretien actuel ne peut garantir une sécurité à toute épreuve.

A ce bilan singulièrement alarmant, il faut ajouter l'éboulement des berges par suite de l'érosion et du batelage. Même dans l'hypothèse où les canaux du Midi et latéral à la Garonne resteraient au gabarit actuel, sans aucune modernisation, la remise en état normal des ouvrages de ces voies d'eau s'élèverait, d'après les estimations faites par les services techniques compé-

tents, à 100 millions de francs environ, dont l'emploi doit être envisagé dans les cinq premières années, ce que proposaient d'ailleurs les promoteurs du quatrième plan quinquennal.

Si l'on compare cette dépense à celle qui s'applique à l'aménagement de ces canaux au gabarit de 350 tonnes et qui s'élève à 250 millions de francs, l'on voit qu'au prix d'un investissement un peu supérieur au double de celui qui correspond à la seule remise en état, on peut moderniser les canaux du Midi à seule fin de réaliser un réseau de liaisons faciles et bon marché entre le Sud-Ouest, le reste de la France et, par là même, l'Europe.

Au contraire, si une décision dans ce sens n'intervient pas rapidement, cette voie d'eau est condamnée à un trafic de moins en moins rentable et la batellerie sera forcée de disparaître à brève échéance.

Les conséquences néfastes, pour ne pas dire désastreuses, résultant de cette situation me conduisent, monsieur le secrétaire d'Etat, à vous demander de bien vouloir vous pencher d'une manière pressante sur ce problème de la modernisation des canaux du Midi et latéral à la Garonne, qui fait partie des mesures urgentes à prendre, si l'on ne veut pas condamner cette région du Sud-Ouest à devenir le désert économique français.

Il ne fait de doute pour personne que les voies de communications s'intègrent d'une manière déterminante aujourd'hui dans la vie économique d'une région ou d'un pays. Je n'en veux pour preuve que la déclaration faite à l'occasion de la discussion du IV^e plan de modernisation, devant l'Assemblée nationale, par le ministre des finances, M. Giscard-d'Estaing, qui disait : « Parmi toutes les formes d'investissements de transports, les transports par voie navigable jouissent incontestablement, en ce moment, dans l'opinion, d'un prestige que d'autres formes d'équipements productifs peuvent sans doute leur envier. Le Gouvernement a le droit, disait-il, et le devoir de tenir compte de cette préférence nationale qui s'est manifestée au cours de ce débat parlementaire. »

Nous serions comblés par cette déclaration gouvernementale si cette « préférence nationale », c'est-à-dire intéressant l'ensemble du pays, se concrétisait dans les faits.

Permettez-moi d'en douter ; puisque la lettre rectificative annexée au IV^e plan de développement économique et social nous indique que l'aménagement des voies navigables portera essentiellement sur la Seine, le canal du Nord et la mise à grand gabarit du canal Dunkerque-Valenciennes.

Pour ce qui concerne le projet de construction de la voie navigable Mer du Nord-Méditerranée, la lettre rectificative précise : « Dans chacun des budgets de la période couverte par le plan, seront inscrits les crédits nécessaires pour permettre l'exécution et l'achèvement des études techniques d'implantation et des méthodes de construction des ouvrages des deux tracés de la liaison fluviale à grand gabarit Mer du Nord-Méditerranée et pour introduire les procédures de réservation et d'acquisition des terrains. »

Plus loin, nous lisons : « Au cours de la même période, dans les mêmes conditions et sans préjudice, des aménagements pouvant être entrepris immédiatement, des études seront réalisées et achevées concernant la rentabilité et les conditions d'exécution des liaisons fluviales susceptibles de relier le système des canaux du Nord, les bassins de la Meuse, de la Seine, de la Loire et de la Garonne, à l'ensemble du réseau navigable européen. »

Je voudrais encore demander à M. le secrétaire d'Etat de nous indiquer de quelle façon pourraient se traduire, sur le plan des réalisations immédiates, les termes de la lettre rectificative que je viens de citer et, en particulier, quel est le montant des crédits inscrits au budget de 1963 pour financer les études relatives à l'aménagement des canaux du Midi, car nous ne voudrions pas que cette « préférence nationale », reconnue par M. le ministre des finances, s'exerce uniquement sur la partie du territoire la plus prospère, la plus industrialisée et la plus riche du point de vue de l'économie du pays. Nous ne voudrions pas que les décisions gouvernementales accentuent le déséquilibre économique et sans cesse accru qui existe entre le nord et le sud de la Loire.

La voie d'eau est donc devenue l'un des atouts majeurs de toute politique d'expansion économique. Alors qu'en Allemagne fédérale, aux Pays-Bas, en Hollande, en U. R. S. S., aux U. S. A., l'on procède à des calculs de rentabilité sur des embarcations devant charger 1.350 à 3.000 tonnes, en France, sans tenir compte de l'évolution des productions agricoles et industrielles, l'on discute, l'on suppute et l'on compare pendant soixante années pour savoir si les canaux du Midi et latéral à la Garonne doivent être ouverts aux péniches de 350 tonnes, comme si la mise en valeur des richesses naturelles et hu-

maines du Sud-Ouest n'était pas devenue un impératif catégorique.

Par ailleurs, pour donner à la voie d'eau toutes ses possibilités économiques, il est indispensable qu'intervienne immédiatement une politique de coordination des prix entre les différents moyens de transports. Or, aujourd'hui, aux yeux du Gouvernement, la notion de rentabilité l'emporte sur la notion du service public et cette politique a mis la S. N. C. F. dans l'obligation de promouvoir une réforme tarifaire basée sur la pondération des distances et sur la modification des barèmes afin d'adapter les tarifs aux prix de revient. D'après ce système, la réforme proposée signifie, pour les transports à grande distance, une baisse générale des tarifs. Par contre, pour les courtes distances, les tarifs sont relevés dans des proportions qui, en principe, doivent être importantes.

Par exemple, pour une distance de 50 kilomètres, le barème plancher est relevé de 32 à 50 p. 100 selon le profil de la ligne et le barème plafond de 8 à 28 p. 100.

Par ailleurs, j'ai sous les yeux une carte empruntée au bulletin de transport de février 1962 qui indique de quelle manière la S. N. C. F. conçoit la pondération des distances. C'est ainsi que le trajet Brives-Toulouse est allongé de 4 p. 100, Toulouse-Pau de 15 p. 100, Pau-Caufran de 30 p. 100, sans parler de la presque totalité des lignes ferroviaires du centre de la France qui sont allongées de 23 à 30 p. 100 par rapport à leurs distances réelles. Par contre, le parcours Bordeaux-Toulouse est réduit de 12 p. 100, Toulouse-Narbonne de 13,5 p. 100.

Cette carte montre clairement que dans la plupart des cas, les réductions de distances s'appliquent précisément aux relations desservies parallèlement par la voie d'eau, tandis que là où celles-ci n'existent pas, les distances se trouvent augmentées.

Ainsi, la notion de rentabilité imposée par les experts du Gouvernement a mis la S. N. C. F. dans l'obligation de pratiquer une tarification de combat contre les autres modes de transports et plus particulièrement contre les transports fluviaux, ce qui est absolument incompatible avec une politique de réelle coordination de tous les moyens de communication.

L'intérêt supérieur du pays, mes chers collègues, s'oppose catégoriquement à la déperdition des tarifs ferroviaires. C'est là une injustice, car certaines régions, certains centres industriels, commerciaux ou agricoles seront favorisés, d'autres désavantagés et encore une fois, nous avons l'amertume de constater que le plus grand nombre de ceux-ci se situent précisément au Sud de la Loire.

La S. N. C. F. doit rester un service public et, par conséquent, toute discrimination lui est interdite pour quelque raison que ce soit.

Par ailleurs, la Communauté économique européenne constitue pour notre avenir un fait d'une importance primordiale, incontestablement prometteur, mais qui n'est pas sans risque. Au premier de ces risques se place le jeu de la concurrence avec nos partenaires. Pour que nous soyons prêts à affronter cette compétition dans des conditions favorables, il faut que nos moyens de transports soient comparables à ceux des pays voisins. Or, si notre réseau ferré est reconnu comme l'un des meilleurs du monde, par contre notre réseau routier est insuffisant.

Quant au réseau des voies navigables, comparé à celui de nos partenaires allemands, belges et hollandais, il est tout simplement médiocre. Il est donc indispensable de faire un effort particulier sur l'ensemble des canaux français, mais plus particulièrement dans notre région, si l'on veut que nous bénéficions d'une voie d'eau qui sera le prolongement de l'axe Rhin-Rhône à seule fin que nos productions du Sud-Ouest puissent être vendues dans les centres du Marché commun.

Les raisons qui ont présidé au choix du gabarit de 350 tonnes s'inspirent des réalités présentes et d'avenir. Elles tiennent compte notamment des possibilités offertes par le « poussage ». Cette technique nouvelle est en train de transformer l'exploitation de nos voies navigables et permet la constitution de trains de péniches actionnés par un pousseur.

Or comme sur les voies d'eau modernes le standard de capacité retenu est de 1.350 tonnes, gabarit qui a été choisi et retenu à la conférence européenne des ministres des transports pour la définition du gabarit international en matière fluviale, il s'ensuit que ce système d'exploitation permet non seulement de créer de grands axes fluviaux par trains de 1.350 tonnes, mais aussi aux péniches de 350 tonnes de circuler sur tous les réseaux, quels qu'ils soient, sans qu'il soit besoin d'opérer le moindre transbordement. En outre, ce choix tient compte de la nécessité d'exploiter dans les meilleures conditions d'autonomie les unités fréquentant les canaux du Midi en raison du tracé et du nombre important des ouvrages et du caractère essentiel-

lement agricole et commercial des régions desservies. C'est dire que les embarcations de 350 tonnes correspondent aux besoins de la clientèle intéressée, que, de ce fait, ne se posent pas les difficultés de stockage et d'immobilisations qui doivent être envisagées pour les unités de 1.350 tonnes.

Etant donné d'une part que de Bordeaux à Sète, le tracé reste sensiblement le même et que d'autre part, la largeur des écluses est beaucoup plus grande que celle généralement admise par la loi Freyssinet, les travaux d'aménagement qui pourraient être échelonnés sur cinq ans, pourraient s'effectuer sans interruption de trafic. Je voudrais vous faire observer, monsieur le secrétaire d'Etat, car c'est un problème capital pour le Sud-Ouest de la France, que la réalisation de ce projet dont je viens d'esquisser les grandes lignes permettrait d'aménager plus de 400 kilomètres de voies navigables pour un montant de dépenses de 250 millions de francs. Ainsi la région desservie par cette antenne fluviale et qui recouvre 21 p. 100 du territoire national serait un moyen sûr et peu coûteux de sortir de son isolement.

Du fait de l'impossibilité d'échanges avec d'autres régions, l'activité de la batellerie sur les canaux du Sud-Ouest est forcément réduite. En effet, le trafic total pour 1960 a été de 500.000 tonnes environ. Il était de 272.000 tonnes en 1952, soit une augmentation de 7 p. 100 environ en 9 ans.

Il représente néanmoins le centième du trafic de la batellerie française, alors que d'après l'enquête effectuée par une commission d'études nommée le 26 janvier 1961, il résulte que les canaux du Midi modernisés assureraient un trafic de l'ordre de 1.750.000 tonnes et ce, dans le cadre actuel de la conjoncture économique de notre région. Les perspectives mises en avant pour l'estimation de ce tonnage portent sur les céréales et, plus particulièrement, sur le maïs, dont la production régionale permet d'exporter près de cinq millions de quintaux. A cet effet, je dois signaler l'avis de certains organismes exportateurs des céréales du Sud-Ouest qui voient dans la voie d'eau aménagée le seul moyen de transport économique capable de leur donner satisfaction pour l'exportation d'un tonnage très important de céréales, dont le Sud-Ouest va se trouver excédentaire.

En outre, il faut tenir le plus grand compte de la production viticole des départements de l'Aude, de l'Hérault, des Pyrénées-Orientales, qui totalisent à eux seuls 30 millions d'hectolitres de vin, soit un tonnage de 3 millions de tonnes. La voie d'eau aménagée permettrait de transporter notre vin à un prix de revient économique vers la région parisienne, l'Est et le Nord de la France et du même coup, un grand pas serait franchi pour la solution du marasme de la viticulture.

La commission d'études a estimé que l'office national industriel de l'azote serait à même de transporter 100.000 tonnes d'engrais, auxquelles il convient d'ajouter 100.000 tonnes provenant des matériaux de construction que la batellerie prendrait en charge.

Les seules possibilités régionales offertes au trafic par l'amélioration des canaux permettent en première estimation de tripler le tonnage actuel en diminuant les frêts de 30 p. 100, ce qui correspond à un prix de revient de la tonne kilométrique égal à la moitié du prix appliqué à la S. N. C. F. et six fois inférieur à celui des transports routiers.

Dans d'autres domaines, il serait possible d'utiliser cette voie d'eau pour l'irrigation de nos terres, ce qui apporterait une richesse nouvelle et des experts affirment que nous pourrions ainsi irriguer plus de 300.000 hectares directement ou par pompes. Je voudrais vous dire combien il est indispensable que cette réalisation s'effectue et je voudrais vous faire remarquer qu'à une certaine époque on est venu dans les Pyrénées. L'électricité qui circule à travers toute la France, on l'a prise dans nos Pyrénées puisque celles-ci produisent 7 milliards 425.500.000 kWh, alors que la consommation du Midi est de 4.435.000 kWh, c'est-à-dire un peu plus de la moitié. Le reste est consommé dans toute la France. Plus tard on est venu dans la région de Saint-Gaudens et l'on a pris le gaz naturel. Puis il y a eu le gaz de Lacq et, au lieu de laisser cette source d'énergie qui aurait permis la décentralisation industrielle en faveur de notre région, on a pris ce gaz et on l'a amené à travers toute la France. Dans l'intérêt national, on a bien fait.

Mais maintenant, nous demandons que vous dépensiez 250 millions pour aménager le canal du Midi et que vous pensiez un peu au Midi de la France. Nous demandons cela en contrepartie, parce que les perspectives d'avenir à attendre de cette réalisation sont immenses pour nous. Elles procèdent de la possibilité de libérer la navigation de son complexe actuel en lui permettant de s'évader de la région pour organiser un trafic avec d'autres provinces, voire d'autres pays; de permettre

l'accroissement dans de sensibles proportions du revenu de centaines de milliers d'hectares par une irrigation rationnelle.

Elles procèdent aussi de l'arrêt ou, tout au moins, du ralentissement de l'émigration de la population non agricole par l'implantation d'industries nouvelles ou d'activités économiques susceptibles de favoriser la création d'emplois, des exemples que l'on trouve dans les immenses efforts accomplis par nos partenaires du Marché commun sur le plan des aménagements fluviaux, comme en Allemagne fédérale, en Belgique et en Hollande, sans parler des équipements gigantesques à l'échelle des U. S. A. ou de la Russie, de la nécessité de réaliser un réseau de liaison facile et bon marché entre les centres industriels producteurs et la région du Sud-Ouest, qui pourra de son côté écouler les produits de son agriculture à des prix concurrentiels.

Il n'est pas démesuré de penser que l'Etat peut et doit souscrire à l'investissement d'une dépense de l'ordre de 250 millions de francs pour la réalisation de ce projet. Il semble à la mesure des finances françaises et il est indispensable qu'il soit accompli si l'on veut risquer l'ultime chance qui reste à la région du Sud-Ouest de sortir de sa léthargie par son rattachement aux puissantes activités du Marché commun. (*Applaudissements.*)

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

M. Maurice Vérillon. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, au cours de la discussion d'un budget aussi technique que celui des travaux publics, vous me permettrez d'ouvrir largement une porte sur un sujet d'évasion : le tourisme. Non certes que nous ayons à nous réjouir des moyens dont il dispose dans ce même budget; mais, en rattachant le commissariat général aux services du Premier ministre par le décret du 22 novembre dernier, le Gouvernement vient de marquer son intérêt à la grande industrie touristique. Sachons donc le reconnaître, en souhaitant que cette nouvelle disposition soit bénéfique.

Le tourisme français est-il condamné à une lente agonie? C'est la question que se posent les comités régionaux du tourisme, les offices départementaux, les syndicats d'initiative, c'est celle que nous devons nous poser nous-mêmes en présence d'un budget bien timoré qui n'apporte pas d'amélioration sensible sur ceux, déjà exsangues, des précédentes années.

Un distingué rapporteur à l'Assemblée nationale ne commençait-il pas son exposé en disant: « Le budget du tourisme a ceci de particulier qu'il n'existe pas ». Sans doute entendait-il par là que les moyens budgétaires du commissariat général se trouvent disséminés parmi ceux des directions du ministère des travaux publics et que les interventions financières sont incluses dans les dotations du fonds de développement économique et social.

Le temps qui nous est mesuré ne nous permet pas de nous livrer poste après poste à un examen approfondi des crédits budgétaires. Je me bornerai à l'essentiel, puis à quelques remarques sur la faiblesse de ces moyens et sur l'organisation actuelle du tourisme, en face de cette industrie qui devrait prendre dans l'immédiat une importance primordiale. L'augmentation des moyens d'ensemble, à l'examen de ce budget, est de 590.000 francs pour un budget d'une vingtaine de millions. L'accroissement n'est que de 3 p. 100, alors que l'augmentation des crédits budgétaires pour les dépenses civiles de 1963 est de 12,50 p. 100. La comparaison est affligeante. Ce parent pauvre de nos institutions enrichissait naguère les caisses de l'Etat de 120 milliards de notre ancienne monnaie.

La balance a été largement excédentaire, mais il était dangereux de se bercer de l'illusion que la grandeur et la beauté de nos montagnes et la douceur de nos paysages constituent, à eux seuls, un élément suffisamment attractif. Une propagande constante, renouvelée et accrue était indispensable pour attirer le grand public. Pourquoi l'a-t-on négligée? La balance des comptes touristiques, tout en demeurant bénéficiaire, a marqué un fléchissement. Le solde de 1962 ne dépassera que de fort peu 100 milliards d'anciens francs.

Autre remarque symptomatique. Au moment où l'évasion estivale croît dans une très forte proportion, le nombre des touristes étrangers visitant la France n'a pas ou presque pas augmenté pendant l'année 1962. La durée moyenne de séjour dans notre pays n'a été que de deux jours et demi par visiteur. A quelles causes attribuer cette inquiétante désaffection? Sans doute l'avons-nous déjà dit, à la faiblesse de notre propagande qui doit se renouveler et s'améliorer en fonction des courants préférentiels, mais aussi à l'insuffisance des structures et à la qualité de l'accueil. Enfin, et cette raison prend de plus en plus de valeur, nous nous trouvons devant une option: devons-nous

favoriser un tourisme traditionnel et riche au détriment du séjour familial et social ?

Avant d'apporter quelques remarques sur ces divers problèmes, je voudrais en terminer avec les dotations budgétaires. C'est ainsi que les prêts pour l'équipement collectif inscrits au fonds de développement économique et social sont en légère augmentation. On passe de 9 à 10 millions de francs. Encore convient-il de signaler que les objectifs du plan pour le même poste devaient atteindre au minimum 18 millions. De plus, le commissariat général a consacré au cours des précédentes années l'essentiel des sommes dont il disposait par l'intermédiaire du fonds de développement économique et social, non à l'équipement collectif, mais à l'équipement individuel. Un souci d'objectivité me conduit à reconnaître l'amélioration de cet équipement individuel.

Je vais maintenant présenter quelques observations que je considère comme essentielles : la première, c'est que le tourisme est subordonné à l'état de nos routes et de nos chemins. Sur ce point, reconnaissons-le, nos voies traditionnelles sont bonnes dans l'ensemble. Encore faut-il rappeler l'urgence de l'élargissement de certaines routes nationales. Le problème des autoroutes, par contre, est loin d'être résolu. Nous souffrons d'un retard considérable dans ce domaine qui nous vaut de fréquentes critiques de l'étranger. Un palliatif certain peut être apporté par le remède signalé. En attendant la mise en service des réseaux d'autoroutes dont le programme est engagé, activons l'aménagement de voies de grande circulation qui sont encore d'excellents moyens de liaison. A propos des autoroutes, je voudrais faire une observation. Les syndicats d'initiative des régions traversées par une future autoroute — je pense à la vallée du Rhône — ne cachent pas leur inquiétude devant le danger de voir leurs sites délaissés des touristes que la facilité conduira bien loin, sans être accrochés par l'ambiance d'un pays sympathique.

Il importe dès à présent que le commissariat général, le commissariat comme l'on dit maintenant, recherche avec les sociétés d'autoroutes des points de propagande et d'éclatement où soient mis en valeur les avantages touristiques des pays traversés. Un film de présentation de l'autoroute, projet déjà à l'étude, peut être un excellent moyen de dispersion.

Seconde observation : la qualité des liaisons ne suffit pas à attirer la clientèle. L'accueil et toutes ses disciplines jouent un rôle déterminant.

Quel que soit le retard pris par l'hôtellerie, on assiste à une prise de conscience qui conduit l'hôtellerie française à le rattraper. Sans doute les mesures d'allègement financier consistant en un remboursement bien partiel et forfaitaire des taxes sur le chiffre d'affaires en cas de travaux effectués dans les hôtels ont-elles été un élément psychologique favorable.

J'en dirai autant du décret du 2 janvier 1963 qui semble étendre aux restaurants le bénéfice des mêmes dispositions.

La caisse centrale de crédit hôtelier, par les dotations dont elle bénéficie, apporte un grand appoint à la construction et à la modernisation des établissements hôteliers. Par une intelligente orientation, les associations départementales des logis de France groupées dans une fédération nationale, complètent avec bonheur l'action de la caisse centrale.

Pour la première année, après toutes les fermetures de la côte niçoise que l'on signalait tout à l'heure et celles de Paris, des projets de nouveaux hôtels ont été élaborés auxquels s'intéressent de grands établissements financiers français et étrangers.

Le tourisme social et familial est, par contre, bien en retard. Les gîtes ruraux qui apportent à l'hébergement des touristes modestes une solution qui, loin d'être négligeable, sont trop peu subventionnés. Il est vrai qu'il s'agit de subventions ordonnées sur des crédits du ministère de l'agriculture. Toutefois, le plafond maximum qui pourrait leur être alloué devrait atteindre au moins 5.000 francs pour chaque gîte.

Quant aux camps de vacances et aux villages de vacances, formule plus heureuse encore, les difficultés de leur création rebutent les comités régionaux et départementaux et plus encore les maires. Il conviendrait de mettre sur pied un statut simplifié, des moyens financiers à taux restreint, un conseil de gestion qui rendrait plus aisée la tâche des responsables souvent bénévoles.

Le camping lui-même demande à être plus sérieusement réglementé. Trop de camps sont établis dans des conditions d'hygiène contestables. L'entassement des campeurs prend souvent un aspect concentrationnaire qui passe les limites de la morale élémentaire. L'équipement, aux moments de pointe, s'avère nettement insuffisant et devrait faire l'objet d'un contrôle plus sérieux.

Parallèlement, des crédits importants devraient permettre le développement des activités de plein air, qui sont le complément indispensable des loisirs. Le nautisme et la pratique de la voile doivent être développés partout où des plans d'eau permettent à ce sport une implantation rationnelle. Une jeunesse de plus en plus nombreuse s'oriente vers la navigation à voile.

J'ai dit de l'aviation de tourisme et du vol à voile sans moteur, à propos de la discussion du budget du haut commissariat à la jeunesse et aux sports, combien il était regrettable qu'ils ne soient pas plus encouragés, malgré la dépense qu'ils exigent.

J'ajouterai que la pratique raisonnée des sports de vacances trouve son harmonieux équilibre dans la découverte du pays où l'on vit pendant quelques semaines en recherchant ses traditions et en consultant son histoire, en visitant ses monuments, en participant à son folklore, en appréciant ses ressources gastronomiques.

Quelle est la part du tourisme social en face du tourisme que j'appellerai traditionnel pendant l'exode estival ? Elle est bien difficile à mettre en chiffres. Constatons simplement que près de six millions d'étrangers viennent en France contre 15 millions en Italie. Pour les Français, les statistiques montrent que 37 p. 100 seulement quittent leur domicile pour prendre des vacances. Tout permet de penser que l'augmentation de la durée des congés et la diminution des heures de travail qui s'inscrivent dans l'orientation naturelle de la productivité moderne engendreront dès cette année un accroissement de l'exode estival. Ajoutons à cela que les conditions de vie dans les grandes cités monstrueuses obligeront les citoyens à rechercher une seconde résidence privée ou collective, loin des centres pollués et agités. Constatons que les résultats acquis, non négligeables, et les crédits prévus sont bien loin de satisfaire les objectifs du plan et ceux bien plus larges encore de la civilisation des loisirs où nous sommes irréversiblement engagés.

J'avais, en commençant ce modeste exposé, émis l'avis que nous nous trouvions devant un choix : tourisme traditionnel ou tourisme social. Je ne saurais prétendre, par un achèvement de facile démagogie, que le tourisme populaire doive seule subsister en France. Nous sommes les fils d'un vieux pays dont les qualités essentielles sont l'équilibre, le sens de l'accueil et l'amour de la liberté.

Tourisme traditionnel, tourisme populaire et familial doivent être aidés et encouragés. Mais il est évident qu'il faut donner au tourisme, qui résume les besoins nouveaux d'une nouvelle et grande civilisation, les moyens de répondre à l'immense tâche que l'on entrevoit, des moyens financiers appropriés et des structures nouvelles.

Que voyons-nous en ce moment ? Une autorité qui ordonne, les services du Premier ministre ; une autorité qui mandate, le ministre des travaux publics ; une autorité qui exécute, le commissariat au tourisme.

N'est-ce pas le moment de créer un grand ministère des loisirs et, pourquoi pas, de la jeunesse, des sports et du plein air, qui grouperait tant d'activités si voisines dans leur finalité et qui posséderait, enfin, son propre budget, un « bleu » où nous pourrions enfin connaître les moyens dont ces activités éparses pourraient disposer ?

Au pays de Descartes, aurait-on perdu le goût de la logique et de la clarification ?

En saluant l'avènement de notre nouveau commissaire au tourisme, M. Jean Ravel, dont la promotion date d'hier, je laisse à son examen ces quelques suggestions, avec l'espoir qu'il voudra bien les entendre. Je suis certain qu'il ne décevra pas la confiance que les organismes touristiques de notre pays sont prêts à lui accorder. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Le Sénat voudra sans doute suspendre maintenant ses travaux ?

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Madame le président, mes chers collègues, je suis un peu effrayé par l'allure que prend ce débat. Dix orateurs sont encore inscrits.

Mme le président. Deux se sont fait rayer, monsieur le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Il en reste donc huit, plus M. le secrétaire d'Etat. En outre, cinq amendements ont été déposés.

Dans ces conditions, et malgré les décisions prises par la conférence des présidents de limiter le temps de parole imparti à chaque groupe, il ne nous sera pas possible de terminer aujourd'hui la discussion du budget des travaux publics et celui du budget de la marine marchande.

Je fais cette observation à seule fin que, demain, en début de séance, nous chronométrions les uns et les autres le temps de parole dont nous disposons. Le budget de l'agriculture pourrait en effet nous ménager des surprises encore plus grandes que celui des travaux publics.

Il est donc exclu que nous puissions aborder ce soir l'examen du budget de la marine marchande.

De ce fait, en vertu de la règle que vous avez vous-mêmes fixée, ce budget devrait figurer à l'ordre du jour de ce que nous avons appelé, de cette expression quelque peu irrévérencieuse, la « séance-balai » qui se tiendra samedi.

Or, il paraît difficile de discuter ce budget samedi, car nous n'aurons ce jour-là aucun des deux rapporteurs, ni, comme commissaire du Gouvernement, le secrétaire général de la marine marchande. Se fiant les uns et les autres à l'horaire que nous avions arrêté lors de la dernière conférence des présidents, ils avaient accepté pour samedi d'assister au lancement d'un bateau qui ne peut être reporté.

Vous avouerez qu'il est difficile de discuter un budget en l'absence des deux rapporteurs et du principal commissaire du Gouvernement.

Pour rattraper ces erreurs que nous avons tous commises en dépassant nos temps de parole (*Mouvements divers*), votre commission des finances vous propose de discuter le budget de la marine marchande lundi matin, à neuf heures trente, puisqu'aucune séance n'était prévue.

Il faut sortir de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons si nous voulons terminer la discussion de la loi de finances dans les délais constitutionnels.

M. Roger Lachèvre. Je demande la parole.

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

M. Roger Lachèvre. Les attributions globales des temps de parole dans la discussion du budget du ministère de travaux publics ne tiennent pas compte des cloisons existant au sein de ce grand ministère entre l'aviation civile, l'immense appareil des travaux publics dont nous discutons depuis le début de cet après-midi et la marine marchande. Tous les ans nous butons sur les mêmes difficultés.

J'aurai l'honneur de rapporter pour la onzième fois le budget de la marine marchande. Jamais je n'ai eu l'occasion de présenter mon rapport avant onze heures, minuit ou une heure du matin.

Je me permets de poser très objectivement la question suivante à M. le rapporteur général : êtes-vous certain de terminer, entre vingt et une heures trente et minuit, heure limite, le budget des travaux publics ? Si vous n'en terminez pas ce soir, vous serez obligé de reporter la suite de la discussion de ce budget à une séance ultérieure.

Or, huit orateurs sont encore inscrits. En leur demandant de faire un gros effort et de ne parler que quinze minutes, cela fait déjà deux heures. Etant donné les nombreuses questions qui ont été ou qui seront encore posées au ministre et la conscience avec laquelle il a répondu à celles qui lui ont été posées sur le budget de l'aviation civile, il faut compter que son intervention durera environ une heure et demie. Nous en sommes déjà à trois heures et demie. De plus cinq amendements ont été présentés. A raison de dix minutes par amendement, cela fait encore cinquante minutes.

Mme le président. Je vous indique, monsieur Lachèvre, que les temps de parole donnés pour les orateurs encore inscrits sont de dix, cinq et trois minutes.

M. Roger Lachèvre. Si on peut finir très vite le budget des travaux publics et des transports, peut-être pourrions-nous aussi examiner celui de la marine marchande, seulement, on sait très bien comment cela commence et comment cela finit !

J'aimerais au moins avoir l'assurance que le budget des travaux publics sera terminé ce soir et que nous n'aurons pas à l'achever lundi matin, avant d'entreprendre celui de la marine marchande.

Cela étant dit, je suis dans l'impossibilité matérielle d'assister à la séance de samedi et je vous demande de m'en excuser.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. A moins que l'assemblée ne désire revenir sur la décision qu'elle a prise cet après-midi, tout ce qui ne sera pas terminé à minuit sera renvoyé à la séance de samedi. Si donc le budget des travaux publics est dans ce cas, la fin de sa discussion interviendra samedi, après le budget des anciens combattants qui nous occupera une partie de la journée.

M. Joseph Yvon. Je demande la parole.

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

M. Joseph Yvon. Je m'associe aux propos qui viennent d'être tenus par notre collègue M. Lachèvre. Il semble bien, comme vient de l'indiquer M. le rapporteur général, que la discussion du budget des travaux publics ne se terminera pas ce soir et qu'elle sera, par conséquent, renvoyée à samedi. Mais, puisque le budget de la marine marchande ne peut être renvoyé à samedi, pour les raisons qui ont été indiquées, ne serait-il pas possible d'aborder ce soir, à vingt et une heures trente, l'examen de ce budget, qui serait certainement terminé à minuit et même avant, et de renvoyer la suite de la discussion du budget des travaux publics à samedi ? Je ne vois pas pourquoi la marine marchande serait pénalisée et les travaux publics avantagés, alors qu'en définitive, si l'ordre du jour se trouve une fois de plus modifié, la faute n'en incombe pas à ceux qui ont respecté la consigne qui leur a été donnée par M. le rapporteur général dans le courant de l'après-midi.

Lorsque je suis descendu de la tribune, M. le rapporteur général m'a fait remarquer que je n'avais pas dépassé le quart d'heure qui m'était imparti. Je regrette que les autres orateurs qui se sont succédé à la tribune n'aient pas respecté les consignes de la conférence des présidents. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mme le président. Je vous fais observer, monsieur Yvon, que les temps de parole n'ont pas été dépassés.

M. Jacques Henriët. Je demande la parole.

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

M. Jacques Henriët. M. le rapporteur général, avec sa courtoisie habituelle, n'a pas dit le fond de sa pensée. J'ai cru comprendre, à travers son propos qu'il désirait que certains orateurs inscrits renoncent à la parole. J'étais inscrit. Je vous prie, madame le président, pour faire plaisir à M. le rapporteur général, d'avoir la gentillesse de me rayer. (*Très bien !*)

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Vous lisez à travers les consciences, mon cher collègue !

M. Paul Chevallier. Je demande la parole.

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

M. Paul Chevallier. Plusieurs de nos collègues ont présenté des observations sur la suite de la discussion du budget des travaux publics. Il est fort probable que le budget de la marine marchande aura le même sort que celui des anciens combattants. Or, si nous avions poursuivi l'examen de ce dernier pendant deux heures, nous l'aurions maintenant terminé et le budget de la marine marchande pourrait venir en discussion.

Dans ces conditions, je propose que nous poursuivions nos travaux au-delà de minuit de façon à épuiser l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Les sénateurs, je l'ai dit cet après-midi, sont prêts à siéger jusqu'à ce que mort s'ensuive. Mais certains de leurs collaborateurs doivent rester deux heures encore après la fin de la séance pour achever leur travail et d'autres doivent venir une demi-heure ou une heure avant l'ouverture de la séance pour effectuer des travaux préliminaires. Et voilà quinze jours qu'ils sont astreints à ce rythme.

Il est donc impossible, parce que ce serait inhumain, de les obliger à dépasser minuit, c'est-à-dire, pour eux, deux heures du matin.

Je demande que l'on s'en tienne à la proposition que j'ai faite et, en tout cas, que l'on n'intercale pas le budget de la marine marchande au milieu de celui des travaux publics.

Nous avons tenté une fois cette expérience avec le budget du travail et nous n'avons pas eu à nous en féliciter. Je vous ai même dit : ne revenons jamais sur ce que nous avons décidé et n'intercalons jamais un budget au milieu d'un autre.

Je vous demande, madame le président — je crois que c'est la sagesse — de consulter cette Assemblée sur la proposition qu'au nom de la commission des finances nous vous avons présentée.

M. Joseph Yvon. Je demande la parole.

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

M. Joseph Yvon. La proposition de la commission des finances tend, si j'entends bien, à renvoyer le budget de la marine marchande à lundi matin.

Je suis rapporteur de ce budget et à neuf heures trente lundi matin, cela me gênerait beaucoup.

Plusieurs sénateurs. Bien sûr !

M. Joseph Yvon. Je constate que cela gênerait également nombre de collègues ! Si tel n'était pas le cas, ils accepteraient peut-être la proposition qui émanait de la conférence des présidents.

Pour ma part, je demande que l'examen de ce budget soit renvoyé à lundi après-midi, à quinze heures, ce qui nous permettrait de n'arriver à Paris que lundi à midi.

Mme le président. La conférence des présidents avait prévu qu'il interviendrait samedi, monsieur Yvon.

M. Joseph Yvon. Alors renvoyons-le à samedi ; j'y consens.

M. Roger Lachèvre. Le Gouvernement ne pourra pas être représenté !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement peut participer à la discussion du budget de la marine marchande aussi bien samedi que lundi.

Cependant il pense que, vu le nombre de sénateurs qui risqueraient de ne pouvoir être présents, il ne serait pas logique d'interrompre la discussion du budget en cours pour en entamer un autre.

M. Roger Lachèvre. Alors lundi matin !

Mme le président. C'est précisément la proposition de la commission des finances, qui propose le renvoi de la discussion du budget de la marine marchande à lundi matin, à neuf heures trente.

M. Léon David. Je suis d'accord.

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

Je mets aux voix cette proposition.

(Cette proposition est adoptée.)

Mme le président. En conséquence, le budget de la marine marchande sera discuté lundi matin.

La séance va maintenant être suspendue pour être reprise à vingt et une heures trente.

M. Maurice Bayrou. Je demande la parole.

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

M. Maurice Bayrou. Veuillez m'excuser, madame le président, mais j'ai cru comprendre tout à l'heure, d'après ce que vous indiquiez, que les temps de parole n'avaient pas été dépassés, ce qui m'étonne beaucoup.

Mme le président. Non, monsieur Bayrou.

M. Maurice Bayrou. Alors je vous demanderai, avant de suspendre la séance, de vouloir bien rappeler le temps de parole restant disponible pour chaque groupe. *(Mouvements à gauche.)*

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

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

M. Antoine Courrière. Je voudrais répondre à M. Bayrou, président du groupe U. N. R., en ma qualité de président du groupe socialiste, que celui-ci a seulement dépassé de trois minutes le temps qui lui était imparti.

M. Maurice Bayrou. Je regrette que le groupe socialiste se considère comme visé par mon intervention. Je n'ai fait que poser une simple question.

Mme le président. Je vais répondre à M. Bayrou.

Le groupe communiste disposait de trente et une minutes et il les a dépassées de trois ou quatre minutes ; le groupe socialiste avait droit à quarante-deux minutes et il lui en reste neuf ; le groupe de la gauche démocratique avait droit à cinquante-neuf minutes et il lui en reste vingt-trois ; le groupe des républicains populaires avait droit à quarante-sept minutes et il lui en reste trente-cinq ; le groupe de l'Union pour la nouvelle République avait droit à quarante-cinq minutes et il lui en reste trente ; enfin, les indépendants et paysans n'ont encore utilisé aucun temps de parole.

M. Roger Lachèvre. Nous avons droit à deux heures !

M. Jacques Henriot. Et ils se retirent !

M. Maurice Bayrou. Je demande la parole.

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

M. Maurice Bayrou. Dans ces conditions, puisque les temps de parole n'ont pas été dépassés, il suffirait que les groupes, qui s'y étaient engagés, continuent à les respecter pour éviter d'avoir à tenir une séance « balai ».

M. Adolphe Dutoit. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Dutoit. Je crois que M. Bayrou a visé spécialement le groupe communiste.

Je voudrais faire remarquer à notre collègue que si nous avons dépassé notre temps de parole de trois minutes, c'est parce que notre orateur a été interrompu pendant cinq minutes.

Mme le président. Monsieur Dutoit, personne ne vous a mis en cause.

Je pense que l'Assemblée sera d'accord pour reprendre la séance ce soir, à vingt et une heures trente. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante minutes est reprise à vingt et une heures trente minutes.)

Mme le président. La séance est reprise.

— 6 —

CONGE

Mme le président. M. Louis Martin demande un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

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

Le congé est accordé.

— 7 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (2^e partie)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée nationale, 2^e partie.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS *(Suite.)*

Mme le président. Avant de donner la parole à M. Raymond Bossus, il est de mon devoir de rappeler que son groupe a épuisé le temps de parole qui lui était imparti pour l'ensemble des débats figurant à l'ordre du jour de la présente séance. J'invite donc M. Bossus à condenser le plus possible son intervention.

La parole est à M. Bossus.

M. Raymond Bossus. Madame le président, mesdames, messieurs, je m'efforcerai d'être bref et ne pas être méchant en relevant le nombre de personnes présentes à l'ouverture de cette séance. (*Sourires.*)

Au nom du groupe des sénateurs communistes, je tiens à apporter quelques observations sur la partie de ce budget se rapportant aux transports parisiens et notamment à la Régie autonome des transports parisiens. Je comprends que nos collègues sénateurs de province soient étonnés, parfois mécontents, de la part prise par les transports parisiens.

A qui la faute ? Par des mesures arbitraires, le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine ont été déposés de leur droit de gestion de la R. A. T. P. Tant en ce qui concerne les questions d'organisation des services que pour les questions de personnel, les assemblées parisiennes ne peuvent qu'émettre des critiques, des observations, des suggestions et des vœux. C'est ensuite le syndicat des transports et les ministères des travaux publics et des finances qui décident. Puis, quand vient la note à payer, alors, la décision unilatérale du Gouvernement de porter la part des collectivités locales à 30 p. 100 du montant total du compte d'exploitation a pour conséquence d'imposer pour l'année 1963 aux contribuables de la ville de Paris et des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne une surcharge de 36.742.857 francs. S'ajoutent à cela les charges résultant du déficit d'exploitation du service voyageur de la S. N. C. F.

Les 30 p. 100 imposés se traduiront par 50 millions de francs supportés par les collectivités locales parisiennes. Et quand est annoncée une participation financière du fameux district de la région parisienne, c'est encore l'annonce de charges supplémentaires pour les Parisiens. Voyez-vous, mes chers collègues de province, les Parisiens ne sont pas gâtés.

On a beaucoup parlé du déficit de la R. A. T. P. dans quelques interventions et M. le rapporteur a même suggéré qu'il fallait choisir entre l'augmentation de la subvention d'Etat et celle des tarifs de la R. A. T. P. Tout de suite, j'indique que le groupe des élus communistes ne peut accepter qu'une subvention plus forte de l'Etat et repousse l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. car ils sont trop chers, beaucoup trop, pour les usagers parisiens.

Mais je veux en profiter pour poser une question : Monsieur le secrétaire d'Etat, qu'elle est la suite donnée au vœu voté par le Conseil général de la Seine demandant que des ressources soient trouvées en frappant très fortement d'une taxe ceux qui bénéficient le plus des transports parisiens, c'est-à-dire les grands magasins, les banques, les compagnies d'assurances, les grosses firmes industrielles, non pas seulement pour le transport d'usagers ou de clients, mais aussi du personnel qui vient travailler.

Donc, la R. A. T. P. est chère et le service rendu est très insuffisant. Nos collègues de province ont pu constater, comme nous le faisons chaque jour, les longues files d'attente aux arrêts d'autobus, le manque d'abris pour les voyageurs, l'entassement dans les wagons du métro et les autobus surchargés aux heures de pointe. Nombreux sont les travailleurs de la région parisienne qui sont tassés, bousculés, secoués dans les voyages aller et retour de leur domicile à leur lieu de travail. S'il est vrai que quelques mesures ont été prises ces derniers temps grâce aux investissements, les réalisations sont trop lentes. Chaque jour les colonnes du *Bulletin municipal officiel de la ville de Paris* sont remplies de questions posées par des élus de tous les groupes, U. N. R., indépendants, M. R. P., communistes, socialistes, centre républicain, qui s'efforcent de traduire le mécontentement des usagers demandant le rétablissement de telle ou telle ligne, ou des fréquences plus grandes sur une ligne d'autobus.

J'en arrive à la question du métro express et à la proposition de retrait de 32 millions sur le budget. D'après les informations reçues, le Gouvernement n'a pas élaboré d'une façon définitive et complète le mode de financement de cette réalisation. Sur ce point, j'ai entendu beaucoup de choses et je crois, m'adressant aux maires, aux conseillers généraux, qu'il est bon quelquefois de rappeler ce principe du respect des libertés communales.

Du point de vue technique, il s'agit de savoir si les Parisiens, les habitants de la banlieue surtout, préfèrent avoir un métro aérien ou un métro souterrain, la prolongation de telle ligne de banlieue. Ce sont les collectivités locales, les conseils municipaux, y compris le conseil municipal de Paris, le conseil général de la Seine, qui peuvent discuter en connaissance de cause des besoins que la population parisienne a choisis le mode de locomotion le meilleur. Mais, en ce qui touche le Sénat, il a non seulement le droit, mais le devoir, de discuter, car c'est un débat budgétaire qui est en cause actuellement.

Pour ma part je m'abstiendrai, car nous ne voulons pas nous rendre aux raisons avancées par les uns ou les autres, mais cette abstention, nous nous en expliquerons au moment de la discussion de l'amendement qui traduira l'indication donnée à la R. A. T. P. et au ministère d'utiliser ces 32 millions pour quelques projets déjà élaborés.

Je n'en prends qu'un exemple qui me vient à l'esprit : la prolongation de la ligne de métropolitain jusqu'au barrage de Saint-Denis, déclarée d'utilité publique il y a plus de trente ans et réclamée par vingt-deux délibérations du conseil municipal de la ville de Saint-Denis.

Il faut aussi dire quelques mots du personnel de la R. A. T. P. Celui-ci est très mécontent et les difficultés d'embauchage rejoignent celles dont nous avons entendu parler par les maires en ce qui concerne les services communaux, ainsi que celles que nous avons communiquées à cette tribune et qui ont été confirmées par des collègues de différents groupes quant au recrutement du personnel hospitalier. La R. A. T. P. éprouve de grosses difficultés de recrutement, en raison des conditions de travail et des bas salaires, se traduisant par l'union des syndiqués — C. G. T., C. G. T.-F. O., C. F. T. C. et C. G. C. — qui manifestent leur mécontentement par des actions revendicatives. J'ai dans mon dossier — je vous fais grâce de leur lecture — des lettres des syndicats des ateliers Championnet et du dépôt de Lagny, que je connais bien car il est situé rue des Pyrénées, dans le 20^e arrondissement de Paris.

Nous demandons donc à M. le secrétaire d'Etat de faire en sorte que soit donnée rapidement satisfaction aux revendications exprimées par le personnel et qu'on ne prenne pas à leur encontre, comme cela se voit trop souvent, des mesures de réquisition.

Enfin, je voudrais bien savoir, au nom du groupe des élus communistes et traduisant par là même les désirs de tous les élus du département de la Seine ce que l'on fait des vœux du conseil général ?

Prenons deux exemples : nous déposons un projet qui tend à accorder aux vieux travailleurs la gratuité du transport sur les voitures de la R. A. T. P. ou du métro ; le vœu est adopté à l'unanimité ; le préfet de la Seine indique : « Le vœu sera transmis à la direction de la R. A. T. P. » ; la réponse est toujours la même : vœu transmis par la direction de la R. A. T. P. au ministre des travaux publics ! En fin de compte, c'est encore une fois le conseil municipal de Paris qui doit apporter quelque soulagement aux vieux travailleurs en leur donnant, par l'intermédiaire du bureau d'entraide sociale, des billets de transports gratuits !

Il en est de même pour les militaires et c'est bien là une question nationale. Le conseil municipal de Paris a voté à l'unanimité des vœux pour que soit accordée la gratuité du transport aux militaires de la garnison de Paris et aux permissionnaires de passage ; ces vœux ont été transmis à la direction de la R. A. T. P. ; celle-ci a répondu dans le *Bulletin municipal* : « Transmis à M. le ministre des travaux publics ». S'agissant d'un vœu exprimé par les assemblées parisiennes, vœu qui correspond au désir des militaires, M. le secrétaire d'Etat doit nous apporter une réponse. Pourquoi prétendre que c'est aux collectivités locales de faire les frais de la gratuité du transport des soldats, alors qu'il ne s'agit pas d'une question locale, mais nationale ? Les militaires devraient, comme les policiers, voyager gratuitement.

Je résume les observations des élus du groupe communiste : il faut aménager très sérieusement les transports en commun de la région parisienne ; il ne faut pas augmenter les tarifs, mais faire payer ceux qui bénéficient des transports parisiens, notamment les grands magasins ; il faut enfin satisfaire les revendications concernant les vieux travailleurs et assurer la gratuité des transports parisiens aux militaires, qu'ils soient cantonnés à Paris ou de passage dans la capitale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Jean Bertaud. Quel est le temps de parole qui reste au groupe communiste ? (*Protestations à l'extrême gauche.*)

M. Raymond Bossus. Vous n'avez rien à dire, vous !

M. Adolphe Dutoit. Qui avez-vous à défendre ? Si nous tenons compte des quatre millions d'électeurs communistes il nous resterait encore quelques heures !

Mme le président. Monsieur Dutoit, nous n'avez pas la parole.

M. Adolphe Dutoit. Je réponds à M. Bertaud qui nous a interpellés.

Mme le président. Le groupe communiste a déjà dépassé de quinze minutes son temps de parole.

M. Jean Bertaud. Je vous offre les miennes !

M. Adolphe Dutoit. Je vous en remercie.

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

M. Victor Golvan. Mesdames, messieurs, pour ne pas prolonger le débat, je me bornerai à présenter quelques observations.

Comment le Gouvernement entend-il concilier le développement du tourisme nautique auquel nous devons faire face au cours des trois ou quatre années à venir, et qui devra aboutir à multiplier par dix le nombre des petits voiliers qui mouilleront dans les ports tout au long du littoral, avec la modicité des crédits inscrits à ce titre, 1.200.000 francs ? De plus, étant donné la division qui existe sur le plan des responsables du tourisme, à qui devons-nous nous adresser, ce crédit étant affecté aux ports de plaisance et aux petits ports ?

Pour les ports de plaisance, nous irons vers le commissaire au tourisme. Sera-t-il à Matignon ? Sera-t-il au ministère des travaux publics ? Pour transformer des ports de pêche en ports de plaisance, à qui devons-nous nous adresser ? Au service du tourisme ou à celui de la pêche ? J'ai peur que l'on ne nous renvoie de l'un à l'autre et que finalement, monsieur le ministre, nous ne soyons aidés par personne. (Applaudissements.)

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

M. Marc Desaché. Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le Gouvernement a indiqué dernièrement qu'il avait l'intention d'alléger les charges des communes. Or, prochainement — il vaut mieux le prévoir — ces communes vont subir des dégâts importants. Si les services des Ponts et Chaussées mettent des barrières de dégel sur les routes nationales et départementales et font le nécessaire pour qu'elles soient conservées en bon état, il n'en est pas de même pour les chemins vicinaux et communaux...

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Marc Desaché. ...et je vois ici notre collègue M. Vassor qui, sur ses chemins vicinaux, a eu, au début de janvier, de gros ennuis.

Certes, les maires peuvent prendre des arrêtés d'interdiction de circulation, mais il ne faudrait pas que, les routes nationales et départementales étant barrées, les itinéraires de déviation passent par ces chemins vicinaux dont les structures, vous le savez tous, sont fort légères et ne peuvent pas supporter de grosses charges.

Si, dans quelques mois, ces chemins vicinaux sont dans un état déplorable, qui les réparera ? Les communes ont déjà voté leur budget et, s'il s'agit de dépenses de plusieurs millions, elles n'auront pas les sommes suffisantes pour effectuer ces réparations.

Je demande donc au Gouvernement de prévoir des crédits pour le cas où ces chemins vicinaux subiraient des dommages exceptionnels ; il ne faudra pas attendre que la circulation devienne impossible pour agir !

M. Lucien Grand. Très bien !

M. Marc Desaché. Notre collègue, M. Bousch, lors de la discussion du budget de l'intérieur, a évoqué le problème des ponts détruits par faits de guerre. Les ponts du réseau national ont été remis en état, souvent avec l'aide des fonds départementaux.

Pour ce qui est des ponts départementaux, je sais bien que l'on nous propose de financer leur reconstruction par des bons spéciaux, mais ces bons nous ne les avons pas encore, et il serait bien préférable que les ministères des finances, de l'intérieur et des travaux publics s'unissent pour permettre un préfinancement, comme cela a déjà été réalisé dans certains départements avec d'excellents résultats. J'insiste donc sur ce second point : il faut permettre aux conseils généraux d'assurer le préfinancement de la reconstruction des ponts départementaux.

Il est un troisième point que je voudrais évoquer rapidement, et M. Courrière ne m'en voudra pas d'évoquer son nom. En effet, M. Courrière nous a parlé, en commission de finances, des parkings sur les routes nationales et j'ai, sur la route nationale

n° 10, Paris-Bordeaux, que je connais bien, regardé ce qui se passait.

Dans certains départements, les parkings sont suffisants, mais dans d'autres départements, il n'y en a pas, bien qu'ils soient indispensables, surtout lorsque cette route est parcourue par des camions américains. (Exclamations et rires.) Même si on y est obligé d'une façon absolue, on ne peut pas s'arrêter sur ces routes nationales !

En effet, d'une part, on est en contravention, d'autre part, de malencontreuses saignées ou des bordures de trottoirs en ciment représentent un danger permanent aussi bien pour les automobilistes que pour les cyclistes. Ces trottoirs, au temps des voitures à chevaux, permettaient de ne pas abîmer les bas-côtés de la route, mais ils n'ont plus actuellement aucune utilité. Lorsqu'on demande au ministère des travaux publics de les supprimer, il est répondu que par une fin de non-recevoir, faute de crédits.

Toujours au sujet des parkings, je rappellerai un fait que vous connaissez bien et que l'on peut constater dans tous les départements. Dans certaines petites communes traversées par la route nationale, il se produit souvent des bouchons parce que la route est trop étroite. Lorsque ces communes demandent à faire un parking pour pouvoir interdire, en contrepartie, le stationnement dans la partie de la route nationale qui les traverse, on leur répond toujours qu'il n'y a pas de crédit à cet effet et qu'on ne peut leur accorder une subvention que pour refaire les trottoirs ! Je demande que des subventions soient accordées pour permettre l'édification de tels parkings.

Le président de l'Association des présidents de conseils généraux, ici présent, sait fort bien que les assemblées départementales, si elles obtenaient une subvention de l'Etat, en ajouteraient certainement une autre.

Tels sont les trois points que je voulais évoquer. Il s'agit de questions urgentes et j'aimerais que le Gouvernement les étudie rapidement. (Applaudissements.)

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

M. Abel-Durand. Mes chers collègues, je ne me livrerai à aucun développement oratoire : je me bornerai à mettre le Sénat en présence de faits et de réalités qui n'apparaissent pas dans les rapports qui ont été distribués, rapports dont je ne conteste pas l'exactitude, mais dont je déplore précisément qu'ils soient exacts !

Notre collègue Courrière a présenté un excellent exposé des projets de reconstruction du capital des ouvrages d'art et des gares sinistrés. Cet exposé, complet en ce qui concerne les projets, ne l'est pas en ce qui concerne les besoins. En effet, il omet une gare sinistrée qui porte encore les traces de ses meurtrissures et qui est totalement en dehors des projets de la S. N. C. F. Lors de la discussion du plan, j'ai demandé à M. le ministre des travaux publics où en était la reconstruction des gares sinistrées. Je n'en ai nommé aucune, mais il a parfaitement compris à quelle gare je faisais allusion et, dans sa réponse, il a qualifié la gare de Nantes de gare « vétuste et exigüe ». En effet, mes chers collègues, c'est une gare vétuste et exigüe !

Un petit ouvrage dont je vous recommande la lecture a paru il y a quelques semaines sous la signature de François Legueu sur les grandes entreprises et la S. N. C. F. L'auteur nous présente là une encyclopédie de ce qu'a été la S. N. C. F. depuis la diligence jusqu'à la B. B. Il décrit l'architecture nouvelle des gares. Allez voir, à Nantes, l'architecture ancienne, elle existe chez moi dans toute sa splendeur et toute sa misère.

Prenant maintenant le rapport de M. Billiemaz, j'y trouve à la page 4 une description de tous les projets d'électrification : électrification de la ligne Paris-Bruxelles, de la ligne le Mans-Rennes, etc., mais, si vous regardez une carte des lignes de la S. N. C. F. et si vous vous reportez à une carte historique, vous constatez que la grande ligne entreprise avec les lignes de l'entourage de Paris c'est la ligne de Paris à Orléans, qui fut commencée sous Louis-Philippe. Lorsque Napoléon a repris ce travail, ce fut la prolongation sur Nantes et au-delà. Depuis on a construit la ligne de Bordeaux, la ligne de Rennes, celle de Brest. Ces lignes figurent dans le projet d'électrification, mais à partir de Tours jusqu'à Nantes et au-delà les lignes sont totalement exclues de l'électrification et même de la « diésélation ».

Quelle en est la conséquence ? C'est que les trains qui marchent encore à la traction vapeur sont accrochés au Mans aux trains à traction électrique. Il y a là une opération qui demande un certain temps.

Ce matin, dans la discussion du budget de l'aviation civile, vous avez entendu parler des lignes d'Air Inter. Il a été fait un essai de liaison aérienne Nantes-Paris par un *Super-Broussard* qui a été essayé à et qui est lent. Dès maintenant le temps nécessaire à l'accrochage du train à vapeur de Nantes au train électrifié de Paris nécessite le quart du temps nécessaire pour aller par air de Nantes à Paris. Lorsque nous aurons une aviation normale, il est probable que nous pourrions aller à Paris en un nombre de minutes qui correspondront au temps nécessaire pour cette manœuvre en gare du Mans.

Voilà où nous en sommes à ce point de vue. Est-ce donc que ce secteur, qui se trouve entre la ligne de Bordeaux et la ligne de Rennes, est négligeable ?

Je m'en vais enchaîner maintenant avec les ports. Je ne vais pas du tout contester ce qu'a dit Mlle Rapuzzi, bien au contraire. Je vais prendre le rapport de M. Yvon. Il a écrit que tous les ports français sont en régression. Tous les ports français ? Il a oublié le port de Nantes, qui se trouve le plus proche de lui. (Sourires.)

M. Raymond Brun. Et Bordeaux !

M. Abel-Durand. Le trafic du port de Nantes a augmenté de 18 p. 100 l'année dernière. M. Dutoit a déploré la stagnation du port de Dunkerque. Il peut le faire d'autant plus que le port de Nantes a rejoint Dunkerque à la troisième place des ports français.

Voilà comment j'ai à me plaindre, avec Mlle Rapuzzi, de la diminution des crédits. Le trafic du port de Nantes-Saint-Nazaire, qui était de 3.175 tonnes en 1951, est passé à 8.618 tonnes en 1962 : cette progression démontre l'activité de ce foyer qu'est la Basse-Loire. Et les crédits pour l'entretien de cet ensemble sont réduits à la portion congrue. Ils sont insuffisants par rapport aux besoins que révèle la progression du trafic.

A quoi attribuer cela ? Je vais faire une allusion à un incident qui s'est produit lundi dernier à Rennes. Vous savez peut-être que M. Pisani est venu dans cette ville exposer ses projets aux agriculteurs. A la sortie de la réunion, qui s'était tenue dans la salle du conseil général, il a été houspillé par un groupe de Bretons, qui n'étaient pas de Loire-Atlantique, mais qui venaient reprocher à lui, ministre de l'Agriculture, l'abandon dans lequel cette région de l'Ouest semblait être laissée à tous points de vue.

Chose curieuse on a reproché à ce moment-là à M. le ministre de l'Agriculture, qui n'y était pour rien, le pauvre ! certains projets qui intéressaient Marseille, oui, mademoiselle. Le bruit a couru dans la presse que ce fameux complexe sidérurgique dont on parle tant serait implanté à Marseille. Je me suis posé la question de savoir si cela pouvait être exact et quelle pouvait en être l'inspiration. L'inspiration m'est venue en entendant aujourd'hui M. Pinton nous parler de M. Baumgartner à propos de ce grand projet Dunkerque-Marseille, avec rattachement à l'axe Rhin-Rhône. Je ne suis que la Loire, la Loire gauloise et même la Basse-Loire et n'ai aucune relation avec cet axe Nord-Sud. Je viens dire que lorsqu'on parle d'équilibre dans l'équipement du pays et dans ses structures, on doit convenir que cet équilibre ne peut être obtenu sans faire leur part aux ports de l'Atlantique.

Le seul point d'équilibre qui puisse contrebalancer les axes Dunkerque-Marseille et Rhin-Rhône, ce sont les ports de l'Atlantique, et plus précisément de l'embouchure de la Loire, je prétends que si l'on veut corriger un déséquilibre néfaste il faut porter l'attention sur ce port de la Basse-Loire, qui vient démontrer par lui-même que, quelles que soient les difficultés, si grave que soit le handicap dans lequel il se trouve de par sa position géographique, il manifeste une vitalité telle qu'il est actuellement le port de France qui enregistre le plus de progrès.

Voilà ce que je voulais dire. Je suis intervenu pour que mes paroles figurent au procès-verbal, puisque ni M. Courrière, ni M. Billiemaz n'ont constaté dans leurs rapports cette lacune. Quand je vois le sourire de M. Courrière, je suis certain qu'il m'approuve. (Sourires et applaudissements.)

M. Lucien Grand. La Rochelle vous applaudit !

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

M. Louis Jung. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous avons entendu beaucoup d'interventions sur ce budget, interventions qui venaient d'horizons divers, tant au point de vue politique qu'au point de vue géographique ; cependant, tous les orateurs qui sont intervenus ont jeté un cri d'alarme. Je ne répéterai pas ce qui a été dit.

Je voudrais néanmoins indiquer que nous éprouvons beaucoup de soucis devant l'insuffisance de ces crédits. Dans un pays où la grandeur est souvent traitée avec une majuscule, il serait bon que nous essayions de convaincre ceux qui ont des conceptions historiques que l'autoroute est vraiment un monument durable, un signe indiscutable de grandeur. En effet, après la jeunesse et son éducation, nous pensions que l'infrastructure routière est un des problèmes des plus importants qui se posent à notre temps. Vous allez sans doute me répliquer qu'un effort important a été enregistré. Je suis le premier à le reconnaître, mais je pense qu'il est insuffisant. Et ceux qui journallement peuvent faire des comparaisons avec ce que l'on fait à l'étranger, en ce qui concerne le problème routier, constatent une différence vraiment importante qui, malheureusement, n'est pas en notre faveur, bien que nous soyons le pays d'Europe qui dispose des contribuables et des automobilistes les plus dociles. Car ce sont quand même nos automobilistes qui alimentent le plus largement un fonds appelé « routier »...

M. Adolphe Dutoit. La révolte de la vignette !

M. Louis Jung. Je ne voudrais pas raviver cette querelle que nous avons connue à diverses reprises, mais permettez-moi de dire que nous avons tous espéré que, le jour où le drame algérien serait terminé, les participations des automobilistes seraient employées intégralement à la construction d'autoroutes.

Malheureusement, nous constatons que, pour le moment, malgré les efforts que nous faisons, on essaie de faire des appendices d'autoroute, mais on ne réalise pas des axes importants.

Comme l'a déjà fait ce soir mon collègue Jager, je voudrais attirer votre attention sur la situation qui est faite à l'Est de la France. Hollandais, Belges, Luxembourgeois ne viennent pratiquement plus dans notre région. Ils s'en vont vers l'Allemagne ou vers la Suisse en utilisant les autoroutes allemandes.

La liaison Luxembourg-Metz-Strasbourg devrait être une voie prioritaire, car en plus de l'intérêt touristique, ce serait le seul moyen d'amener vers le port de Strasbourg les produits de la sidérurgie lorraine et de la Sarre.

Permettez-moi, à cette occasion, de rappeler l'importance du problème qui se pose à notre région et qui est d'un intérêt national, je veux parler du canal à gabarit européen devant relier la Sarre au Rhin. Je suis surpris qu'un Gouvernement à vocation européenne n'ait pas cru nécessaire de prendre des contacts afin d'éviter que l'Allemagne ne construise ce canal sur territoire allemand, reliant Sarrebruck à Mannheim, alors que la voie naturelle serait la liaison vers Strasbourg. Si nous espérons que la liaison Rhin-Rhône sera accélérée, nous estimons que ce canal serait un complément indispensable au développement harmonieux de l'économie et du port de Strasbourg.

Pour terminer et parlant d'un sujet plus terre à terre, néanmoins important, je voudrais vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir attirer de M. le ministre des travaux publics et des transports, sur la situation difficile dans laquelle se trouve la batellerie rhénane, par suite du manque d'eau, du gel et des intempéries. Il serait sans doute utile que les services de son ministère s'occupent spécialement de cette question. (Applaudissements.)

Mme le président. La parole est M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de la discussion du budget des travaux publics, je voudrais présenter de très brèves observations.

Dans les départements d'outre-mer, le financement des travaux concernant la création des routes nouvelles et les grosses réparations est assuré par le fonds d'investissement des départements d'outre-mer et par le fonds routier départemental. Ces routes étant faites ou remises en état, c'est au ministère des travaux publics qu'il appartient d'en assurer l'entretien courant sur ses propres fonds. Je parle bien entendu des routes nationales.

Eh bien ! J'ai le regret de constater que les routes nationales à la Martinique sont dans un état déplorable. Les caniveaux pour l'évacuation des eaux de pluie sont envahis par les herbes ou obstrués par une végétation arbustive d'épineux divers. Il s'ensuit que les eaux de ruissellement envahissent la table de roulement et la désagrègent. La route devient le lit des ruisseaux ainsi créés et, peu de temps après, ces routes toutes neuves qui ont coûté tant de millions deviennent lamentables, faute d'entretien.

Je me devais de dénoncer l'insuffisance des crédits affectés à l'entretien des routes nationales dans le département de la

Martinique que je représente dans cette assemblée. Ce travail de Pénélope, qui consiste à revenir inlassablement sur ce qui a été fait peu de temps auparavant, est proprement épuisant et retarde la mise en état du réseau routier.

Par ailleurs, je formule de nouveau l'observation que j'ai eu à présenter il y a de cela deux ans. Les cannes à sucre sont plantées trop près des bords des routes. Il s'en suit que lorsqu'elles sont arrivées à maturité, elles s'incurvent, viennent entamer le champ visuel et transforment la route en un véritable tunnel, circonstances propices aux accidents de toute sorte. Je demande que ces observations soient transmises à M. le ministre des travaux publics afin qu'il soit mis bon ordre à cette déplorable situation.

Enfin je voudrais rappeler que la route reliant la commune du Robert à la commune du François est absolument impraticable. Les observations que nous avons présentées l'an dernier sont demeurées jusqu'à présent sans effet. Les riverains et usagers de cette route m'ont saisi de leurs doléances expresses et je me fais un devoir de porter à cette tribune l'écho de leurs plaintes que je sais légitimes. Les fondrières sont si nombreuses et si profondes que les essieux des camions cassent et qu'il devient impossible d'enlever les récoltes des propriétés riveraines sans courir les pires avatars.

Cette situation est particulièrement préjudiciable aux intérêts de l'usine du Robert et de l'usine du François, qui se plaignent à juste titre du lourd fardeau d'impôts qu'elles payent au Trésor, du montant très important des salaires et des charges sociales qu'elles supportent sans recevoir en retour de l'Etat la juste part d'intérêt à laquelle leur donne droit le rôle économique qu'elles assument à la Martinique.

J'ai tenu à attirer l'attention du ministre des travaux publics sur cette situation particulièrement désagréable et souhaiterais très vivement qu'il y soit remédié. (*Applaudissements.*)

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

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Madame le président, mesdames, messieurs, je vais essayer comme tous les orateurs de cette soirée de ménager le temps du Sénat qui vient d'avoir un débat extrêmement ample, tout en m'efforçant de répondre à toutes les questions posées.

Si vous le permettez, je m'efforcerai de regrouper aussi bien les observations que j'ai à présenter sur la politique du Gouvernement en matière de travaux publics que les réponses que je dois aux rapporteurs et aux orateurs qui sont intervenus au cours de ce débat autour de trois grands thèmes centraux, les problèmes humains, c'est-à-dire les problèmes sociaux et ceux du personnel ; les problèmes de l'exploitation des transports et les problèmes d'infrastructure, ce qui m'amènera d'ailleurs à faire le point de la situation par rapport au plan, et enfin, si vous me le permettez, je traiterai à part les problèmes du tourisme puisqu'aussi bien, ils viennent de faire l'objet d'un rattachement qui les détache des travaux publics.

Je parlerai d'abord des problèmes de personnel, puisque nos soucis vont en premier lieu, tout naturellement, aux hommes. Vous savez, à cet égard, que la réforme de structure des corps techniques des ponts et chaussées s'est inscrite dans le vaste programme entrepris en 1960 avec l'accord du Parlement et dont la quatrième étape figure au budget de 1963 qui vous est soumis.

Cette réforme répond à une politique d'amélioration de la productivité des services et tient compte de leurs nouvelles tâches en matière d'équipement, notamment dans le cadre de l'exécution du quatrième plan. Elle apporte aussi des satisfactions non négligeables au personnel, en particulier aux techniciens et aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Cette réforme est en outre marquée par l'importance donnée aux nouveaux corps des techniciens des travaux publics de l'Etat. Elle ne conduit en aucune manière à une diminution de la capacité de service puisque l'accroissement du nombre des auxiliaires directs de l'ingénieur, combiné avec le développement de la mécanisation, améliorera au contraire le rendement des services. La réforme accomplie, les moyens des subdivisionnaires auront été majorés de 40 p. 100 par rapport à la situation antérieure. Ces moyens seront encore élargis lorsque, dans une deuxième étape de la réforme, le nombre des techniciens sera augmenté. Ainsi, les actions de productivité et les regroupements techniques et territoriaux de même que la promotion des cadres ont été admis comme des éléments indissociables. C'est précisément parce que cet effort de promotion, conforme à la politique sociale du Gouvernement, donnera à la réforme

tout son prix, que le ministre des travaux publics désire le voir s'intensifier encore en 1963, je puis vous l'assurer.

Enfin, puisque j'ai déjà eu l'honneur de défendre devant vous le budget de la promotion sociale dont j'ai la responsabilité, je souligne au passage qu'un effort important est consenti dans le présent budget pour la promotion sociale. Outre le fonctionnement des trois centres existants, un enseignement par correspondance a été créé et le crédit est prévu pour assurer la formation de cinq cents agents.

Sur un problème qu'ont abordé de nombreux orateurs et qui intéresse vivement le Sénat, à savoir les bonifications de campagne des cheminots, je vous demande la permission de ne pas répondre maintenant puisqu'un amendement a été déposé à ce sujet, et que j'aurai tout à l'heure la possibilité de faire connaître mon point de vue. J'y reviendrai à ce moment.

Nos rapporteurs, Mlle Rapuzzi et M. Nayrou ont bien voulu appeler l'attention du Gouvernement sur les problèmes posés par le reclassement du personnel auxiliaire. Pour les conducteurs de travaux publics de l'Etat, les listes nationales d'aptitude au grade de conducteur principal des travaux publics de l'Etat pour les années 1960 et 1961 viennent de paraître au *Journal officiel*. La liste nationale d'aptitude pour l'année 1962 paraîtra prochainement.

En ce qui concerne les agents de travaux brevetés, les listes régionales d'aptitude ont été arrêtées pour les années 1960, 1961, 1962 ; les nominations sont en cours.

Quant aux mesures de reclassement des catégories C et D arrêtées par le Gouvernement pour l'ensemble des administrations, elles s'appliquent aux catégories intéressées des fonctionnaires du ministère des travaux publics indépendamment des dispositions découlant de la réforme.

Enfin, quant à l'inquiétude manifestée par Mlle Rapuzzi au sujet des auxiliaires payés sur fonds de travaux, crainte partagée par d'autres orateurs, je crois pouvoir les rassurer. Cette crainte résidait dans le fait que ces fonctionnaires étant rétribués sur fonds de travaux, ils ne puissent en cas de titularisation faire valoir pour la retraite le temps d'auxiliaire. Je puis affirmer qu'aucune objection n'a jamais été soulevée par les services du ministère des finances lors de la liquidation de telles pensions. Ils m'en ont donné l'assurance ; il ne devrait donc pas y avoir de difficultés à ce propos.

M. Dutoit a évoqué à propos de ces personnels la question des abattements de zone. Qu'il me soit permis de rappeler ce qu'à plusieurs reprises j'ai déjà eu l'occasion de dire. La politique du Gouvernement est d'aller vers la suppression des abattements de zone. Un premier pas a été déjà accompli dans cette voie et cette politique se poursuivra par étapes successives.

M. Nayrou a posé la question de savoir si les crédits nécessaires pour les améliorations indiciaires des agents de travaux et conducteurs de travaux publics de l'Etat étaient prévus au budget de 1963. Je puis lui répondre affirmativement. Il a souhaité, d'autre part, que les primes de rendement soient étendues à tous les grades. La question est actuellement à l'étude pour les conducteurs de travaux publics de l'Etat.

M. Vallin s'est préoccupé des personnels des bureaux. Là, je reviens sur ce que j'ai dit à l'instant : pour ces personnels, aussi bien pour les catégories C et D, aucune mesure particulière n'est prévue dans la réforme des services des ponts et chaussées parce que les améliorations de carrières de ces catégories découlent d'une réforme d'ensemble qui est arrêtée par le Gouvernement pour l'ensemble des catégories C et D. Il n'y a donc pas lieu de prendre des mesures particulières pour les ponts et chaussées.

Ayant ainsi traité, je crois, la plupart des questions, sauf celle de la double campagne que nous verrons tout à l'heure, concernant les cheminots, j'en viens à l'exploitation même des transports qui sont la raison d'être des activités qui retiennent notre attention ce soir.

Je commencerai par la battellerie chère à M. Jung qui vient de nous en entretenir à l'instant. Les importants travaux d'amélioration des voies navigables actuellement en cours imposent à la battellerie de s'adapter ; ce sera le grand problème des prochaines années.

La modernisation du matériel fluvial doit s'effectuer de manière à tirer le parti maximum de la nouvelle technique du poussage et de la spécialisation des unités. Une amélioration des conditions de travail des mariniers doit en résulter. Il faut aussi que l'exploitation commerciale des voies navigables soit

assouplie. Les moyens de financement permettront d'orienter le parc vers la structure et les types de matériels les plus adaptés aux conditions économiques et à l'infrastructure de l'avenir.

Enfin, diverses mesures en faveur de la batellerie sont actuellement rendues nécessaires par les circonstances. L'augmentation des charges de la batellerie, qui ne peut être compensée par une majoration des prêts pose la question du maintien, voire de l'augmentation de l'aide financière de l'Etat. D'autre part, une période tout à fait exceptionnelle de basses eaux sur le Rhin, au cours du deuxième semestre 1962, a occasionné de graves perturbations dans l'exploitation de la batellerie française sur ce fleuve, sans parler des plus récentes perturbations dues à un froid excessif. En ce qui concerne en tout cas les perturbations apportées par les basses eaux, une enquête a été prescrite pour déterminer les conséquences financières exactes.

M. Pinton, à propos de ce problème de navigation intérieure, nous a dit les graves conséquences résultant du froid. Qu'il me soit permis de lui signaler, à titre d'information, qu'il n'est pas tout à fait exact que la totalité des transports fluviaux ait été paralysée. Fort heureusement pour nous, la navigation a été maintenue entre le Havre, Rouen et Paris sur la basse Seine, ce qui a particulièrement contribué à permettre le maintien des approvisionnements de la région parisienne en fuel domestique et en fuel industriel.

C'est pourquoi la perturbation du trafic fluvial par suite du gel des canaux a été moins grande qu'on pouvait le redouter ; mais nous pouvons redouter, par contre, la situation qui se produira lors de l'installation de barrières de dégel, ce qui nous privera d'une grande partie du trafic routier.

J'en viens au problème de la S. N. C. F. qui, tout en continuant ses activités propres, a été le mode de remplacement de tous les autres transports et je répons par là aux interventions de MM. Courrière et Billiemaz. L'insuffisance du budget d'exploitation, telle qu'elle a été arrêtée et chiffrée par le conseil d'administration ressort à 921 millions et cela malgré certaines économies de personnels et les gains d'énergie et de matière consécutifs aux efforts de modernisation et de rationalisation. Les augmentations proposées par le conseil d'administration auraient permis de diminuer notablement l'insuffisance du budget d'exploitation de la S. N. C. F. Cependant, je confirme que le Gouvernement n'a pas jugé opportun pour l'instant de donner satisfaction à cette demande d'augmentation des tarifs pour des raisons qui tiennent à la politique générale en matière de prix et à la pression particulièrement forte que subissent les prix, plus particulièrement en cette période d'intempéries.

Dans ces conditions, l'application de la convention entre la S. N. C. F. et l'Etat entraîne la prise en charge par ce dernier d'une indemnité compensatrice égale au montant attendu des majorations de tarif, je n'en disconviens pas.

La question a été également posée de savoir quelle devait être l'orientation de la politique d'investissement de la S. N. C. F. A cet égard, je dois souligner que l'augmentation du trafic se poursuit malgré le développement de l'automobile et des liaisons aériennes intérieures. Cette augmentation de trafic, jointe aux nécessités de dégager des économies d'exploitation, paraît au Gouvernement justifier la poursuite raisonnable du programme d'investissement.

Je n'en terminerai pas avec les généralités concernant la S. N. C. F. sans, au nom du Gouvernement tout entier, m'associer à l'hommage mérité qui a été rendu au personnel de la S. N. C. F. lequel, en ce moment et dans des conditions très dures, pour ne pas dire parfois douloureuses, fait face à un travail écrasant et particulièrement important pour le maintien de la vie économique du pays. (*Applaudissements.*)

J'en viens aux diverses questions posées par les orateurs et les rapporteurs qui me permettront de préciser l'action et les positions du Gouvernement en ce qui concerne la S. N. C. F. M. Pinton a soulevé le vaste et important problème de l'adaptation de nos transports, notamment les transports ferroviaires, à la Communauté. Il redoute que la réforme tarifaire de la S. N. C. F. ne soit pas entièrement conforme aux principes qui sont nécessairement à la base de la politique commune du Marché commun. Je me permets de ne pas partager son sentiment sur ce point. En effet, un rapport adopté par le parlement européen le 8 mai 1962 précise ceci : « La possibilité pour les chemins de fer de différencier leurs tarifs suivant les lignes est une condition nécessaire d'une politique de coordination rationnelle ». Par conséquent, je ne pense pas qu'on puisse redouter que dans son principe, la réforme soit en contradiction absolue avec la politique du Marché commun. Par contre, M. Pinton a formulé d'autres critiques, disant notamment que si dans son principe la réforme était compréhensible et même bonne, les atténuations

qui lui ont été apportées, établiraient un écart de 1 à 10 qui risquait de la rendre incohérente et par là, désormais, sans intérêt.

Je voudrais faire à ce propos quelques observations : La pondération des distances en fonction du coût a été écartée de manière à éviter un accroissement excessif des prix de transports sur les mauvaises lignes. C'est exact ! mais ceci évidemment n'intéresse qu'une part infime du trafic de l'ordre de 1 p. 100. Par conséquent, on ne peut pas penser qu'il puisse suffire à rendre incohérent l'ensemble de la réforme.

D'autre part, les correctifs apportés à la réforme pour faciliter sa mise en application n'ont pas défigurée cette réforme ni affecté son efficacité ; car eux aussi portent sur des trafics de faible importance. A trafic inchangé, les taux des tarifs donnaient avant les correctifs une augmentation de recettes de 45,8 millions sur 4.800 millions. Après les correctifs, on note une diminution de 17.300.000 francs, soit 3,5 p. 1.000 des recettes, c'est-à-dire que les correctifs n'ont pas, eux non plus, remis en cause l'essentiel de cette réforme.

Cette réforme, me direz-vous, apparaît donc comme une opération blanche. C'est exact ! Le problème n'était pas tarifaire ; c'était un problème de coordination. L'avantage pour la S. N. C. F. résultera des transferts de trafic que cette réforme provoquera, le chemin de fer devant gagner des trafics rentables et perdre des trafics déficitaires dont la vocation semble bien être le transport routier. Tel est le but que paraît bien atteindre la réforme en question.

M. Billiemaz a exprimé la crainte que la S. N. C. F. ne poursuive une politique de vitesse et, pour des raisons de prestige, ne risque ainsi de compromettre la sécurité.

Je suis en mesure de le rassurer pleinement sur cette question très importante et qui, par delà le Sénat, pourrait en effet préoccuper tous les usagers de la S. N. C. F. L'augmentation de la vitesse des trains entraîne, certes, des dépenses d'investissement pour le renforcement de la voie et la signalisation, mais elle comporte aussi des économies lorsqu'elle nous permet d'éviter des investissements de capacité. Enfin — vous le savez — les voyageurs sont exigeants, certains trafics de marchandises également, quand il s'agit, par exemple, de fruits ou de légumes.

C'est pourquoi les délais de transport doivent être réduits autant qu'il est possible sans compromettre la sécurité. La S. N. C. F. en cette matière a une politique extrêmement prudente puisque la vitesse maximum sur les meilleures lignes reste fixée à 150 kilomètres-heure alors que les chemins de fer allemands ont adopté le chiffre de 160 kilomètres-heure et que les trains japonais roulent à 200 kilomètres-heure. C'est par la longueur des parcours sans arrêt et par la constance de la vitesse sur ces parcours que la S. N. C. F. parvient à se placer au premier rang pour les vitesses moyennes des trains de grandes lignes, sans compromettre la sécurité. Elle est d'ailleurs au premier rang, surtout pour la ponctualité, et c'est un hommage qu'il m'est agréable de lui rendre. (*Applaudissements.*)

Enfin, M. Courrière nous a entretenu du matériel roulant ; il craint lui aussi que la sécurité ne soit mise en cause par un vieillissement prématuré de ce matériel. Je voudrais lui signaler que le programme de 1963, pour le renouvellement du matériel roulant, comporte 9.300 wagons ; le IV^e plan prévoit une moyenne annuelle de 10.000 wagons, niveau auquel on arrivera l'an prochain, ce qui correspond au renouvellement en trente ans du parc de 300.000 wagons.

M. Antoine Courrière. 100.000 wagons ont plus de quarante ans d'âge. Je crains que la cadence du renouvellement ne soit pas suffisante.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Ce chiffre me paraît important, mais cette question mériterait une étude plus poussée. A ma connaissance, nous ne dépasserons guère trente ans. Encore dans ces statistiques ne tiens-je pas compte des wagons particuliers, notamment ceux des industries qui sont extrêmement nombreux, de l'ordre de 60.000 à l'heure actuelle, et qui vont toujours en augmentant.

M. Raybaud a soulevé nombre d'autres problèmes, et je m'en entretiendrai plus longuement avec lui, à propos du tourisme. Le problème du remplacement de la ligne Nice—Cuni, détruite pendant la guerre, a fait l'objet d'une étude des services des chemins de fer français et italiens, dont les conclusions ont été présentées au début de 1962 ; mais je suis obligé de dire — peut-être était-ce dû à la beauté, au soleil de la région que vous avez l'honneur de représenter ? (*Sourires*) — que ces conclusions m'ont paru extrêmement optimistes parce qu'elles reposent sur l'idée que les services routiers affrétés seraient supprimés,

qu'aucun service nouveau ne serait établi et qu'aucune route nouvelle ne serait construite. Néanmoins, dans ces conditions idéales, l'étude démontre l'impossibilité d'assurer la rentabilité de la liaison ferroviaire en question. Elle démontre, d'autre part, que cette liaison intéresse l'économie italienne à raison de 80 p. 100 du trafic. C'est ce qui m'autorise à dire que, dans ces conditions, la reconstruction de la ligne Nice—Corti ne pourrait être envisagée que si les investissements nécessaires, qui sont évalués à 52 millions, et une partie du déficit des exploitations étaient pris en charge par l'Italie, principale intéressée, semble-t-il.

M. Joseph Raybaud. Vous me renseignez, mais vous ne me répondez pas.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous réponds que cette question présente beaucoup plus d'intérêt pour l'Italie que pour la France.

M. Joseph Raybaud. Depuis seize ans on promet, mais on ne tient pas !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Ma réponse, hélas, n'est pas une promesse.

M. Joseph Raybaud. Je vous remercie tout de même.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. M. Abel-Durand, dans l'intervention dynamique et spirituelle que nous avons tous appréciée, a, en ce qui concerne les chemins de fer, attiré l'attention sur la gare de Nantes. Je voudrais lui dire que M. le ministre des travaux publics envisage l'engagement en 1964 des crédits nécessaires à la reconstruction de la gare de Nantes. En ce qui concerne l'électrification de la ligne le Mans—Nantes, je dois être, hélas ! moins optimiste. La conjoncture actuelle ne révèle pas une rentabilité suffisante de cette opération, mais la question sera examinée à nouveau, j'en donne l'assurance à M. Abel-Durand, avant la fin du IV^e plan.

M. Abel-Durand. Comparez avec la ligne Rennes—Brest. Je vous demande une réponse précise sur ce point.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Cette comparaison pourrait être utilement faite.

J'en viens maintenant aux problèmes de la R. A. T. P. et je réponds en même temps à M. Billiemaz et à M. Bossus qui sont intervenus sur le même sujet, mais avec une optique très différente. Je dirai que le Gouvernement a notifié le 17 décembre au syndicat des transports parisiens son opposition au relèvement des tarifs. Cette décision a pour conséquence de porter en année pleine la participation des collectivités publiques au budget d'exploitation à un montant qui est couvert pour la part de l'Etat, soit 70 p. 100, grâce aux crédits inscrits dans la loi de finances pour 1963 qui vous est soumise.

En fait, l'élément nouveau concernant la régie des transports parisiens est le développement des investissements. Les crédits de paiement correspondant à ce programme de premier établissement atteignent en 1963 215 millions et sont en augmentation de 92,8 p. 100 par rapport à l'exercice 1962.

En ce qui concerne les dépenses d'infrastructure relatives à la construction du réseau express régional, le conseil interministériel permanent pour la région de Paris a décidé le 6 juillet 1961 qu'elles seraient financées en 1962 et 1963, à parts égales par l'Etat et le district de la région de Paris. Je reviendrai peut-être plus longuement sur ces sujets tout à l'heure à l'occasion de la discussion d'un amendement relatif à ce réseau régional.

En ce qui concerne les autres opérations, le conseil de direction du F. D. E. S. a réservé à la régie, et pour la première fois, un prêt de 50 millions sur la dotation consacrée au financement des investissements des entreprises nationales. Il a par ailleurs autorisé la R. A. T. P. à contracter auprès de la caisse des dépôts et consignations un emprunt de 100 millions, supérieur de 40 millions à celui autorisé en 1962.

Le ministre des travaux publics a affirmé sur ce point avec force, lors du récent débat à l'Assemblée nationale, son intention de procéder dans les mois qui viennent à une étude d'ensemble des problèmes quant à l'organisation des transports parisiens, tant du point de vue du personnel — ce qui représente la préoccupation exprimée par nombre d'entre vous — que du point de vue de l'exploitation et des investissements.

Ayant ainsi envisagé les principaux problèmes de l'exploitation des transports, je voudrais, mesdames, messieurs, pour terminer,

aborder le problème sous le double aspect de l'entretien et de l'équipement.

Et d'abord, répondant particulièrement à Mlle Rapuzzi, je dirai que pour les chapitres gérés par la direction des ports maritimes et voies navigables le montant du crédit d'entretien est tout de même en légère augmentation par rapport à 1962 et qu'il demeure très proche des chiffres précédents, comme je le reconnais et comme l'exigent, hélas ! les nécessités de l'équilibre budgétaire et les nombreuses tâches qui s'imposent, malgré le désir que nous avons les uns et les autres de faire davantage dans tous les domaines, Je puis, en tout cas, vous donner l'assurance que M. le ministre des travaux publics entend faire porter toute son attention au cours de la préparation du budget sur ce problème des ports et voies navigables en ce qui concerne les investissements et les réalisations qui ont été prévues par le IV^e plan. Les autorisations de programme allouées pour les années 1962 et 1963 respectent sensiblement l'échéancier du plan. J'aurai l'occasion d'y revenir plus longuement tout à l'heure, ainsi que sur l'ensemble des problèmes qui nous permettront de faire le point par rapport au plan.

En ce qui concerne tout particulièrement le problème des ports, lors de la préparation du IV^e Plan, l'accent a été mis sur les conséquences que l'établissement progressif du Marché commun pourrait avoir sur l'activité des ports français.

Au cours de la discussion du budget 1962, les projets du ministère des travaux publics concernant la réforme du régime financier des ports ont été évoqués. Je puis vous assurer, bien qu'elle n'ait pas encore été portée devant vous, que cette question, depuis lors, n'a pas été perdue de vue. Les études se poursuivent dans les départements ministériels intéressés et l'affaire est actuellement suivie.

Un grand nombre de problèmes particuliers relatifs aux voies navigables et aux ports ont été évoqués ici, et à juste titre.

M. Méric est intervenu en faveur de la mise au gabarit de 350 tonnes du canal du Midi et latéral à la Garonne. Il a, avec beaucoup de foi et beaucoup de talent — j'y ai été fort sensible — exposé l'importance que cela pouvait comporter pour sa région et je le comprends fort bien. Mais, en raison même de son ampleur, ce problème ne peut pas être réglé par une improvisation.

La question a fait l'objet d'une étude en application des dispositions de la lettre rectificative au projet de loi portant approbation du plan. Une décision sera prise dans le cadre de l'élaboration du V^e Plan.

De nombreux orateurs, notamment Mlle Rapuzzi et MM. Pinton et Jager, ont insisté sur ce qu'ils estiment être l'insuffisance des crédits pour la liaison Nord-Méditerranée, et particulièrement la liaison Rhin-Rhône.

A propos de cette liaison, je voudrais rappeler que, conformément aux conclusions de la commission compétente, le IV^e Plan d'équipement des voies navigables a été complété pour permettre d'accélérer de l'aval vers l'amont les aménagements ayant par ailleurs une utilité propre dans les bassins du Rhin, de la Moselle, de la Saône et du Rhône. A ce titre le budget de 1963 prévoit l'engagement de travaux préparatoires à l'aménagement à grand gabarit de la Moselle entre Metz et Frouard.

En ce qui concerne le Rhône, département cher à notre rapporteur général, un comité interministériel réuni le 24 octobre 1962 a pris la décision d'accélérer l'aménagement du Rhône en aval de Lyon de façon que tous les ouvrages de navigation soient mis en service en 1972.

Enfin, conformément à la lettre rectificative du IV^e Plan approuvée par le Parlement, le Gouvernement doit au cours de la période couverte par ce plan effectuer les études techniques d'implantation et de méthodes de construction de deux tracés de liaison mer du Nord-Méditerranée et introduire les procédures de réservation ou d'acquisition des terrains.

Il est bien évident que nous ne pouvons pas raisonnablement le faire avant que les études n'aient été menées à bien et nous permettent de savoir avec certitude quelles opérations foncières il convient d'engager.

Je comprends très bien l'inquiétude de ceux qui craignent que des spéculations ne s'engagent pendant ces études. Je répondrai que nous n'en sommes encore qu'au stade des premières études et que, par conséquent, les spéculateurs éventuels risqueraient de se tromper lourdement quant au choix des terrains à acquérir puisque le tracé est loin d'être déterminé. Quant au rythme des opérations, nous ne sommes pas fixés non plus. Ces raisons qui précisément empêchent l'Etat de s'engager dans les opérations foncières doivent décourager la spéculation qui n'a pas pour habitude de prendre de pareils risques.

Au cours de la même période du IV^e Plan, les études devront être réalisées et achevées concernant la rentabilité et les conditions d'exécution des liaisons fluviales susceptibles de relier le système canal du Nord, bassins de la Meuse, de la Seine, de la Loire et de la Garonne à l'ensemble du réseau navigable européen. Je reviens ainsi à la région chère à M. Méric. Dès le 27 juillet 1962, le ministère des travaux publics a constitué une commission d'études des grandes liaisons fluviales ayant pour mission d'animer et de coordonner différentes études. Cette commission a entrepris sa tâche et une lettre rectificative pour 1962 a ouvert au budget des travaux publics une première autorisation de programme de 4.500.000 francs qui permettra d'engager des études en 1963.

Voilà l'explication que je devais fournir aux orateurs qui ont mentionné l'absence de ces crédits dans le budget de 1963. Ils étaient déjà inscrits dans une lettre rectificative pour 1962, ce qui précisément nous a permis d'aller plus vite.

Dès lors, je puis assurer que le ministère des travaux publics prend toutes dispositions pour prévoir les crédits nécessaires à la poursuite des études, conformément à la lettre rectificative du IV^e plan.

Nombreuses ont été les interventions sur les ports. J'ai écouté avec beaucoup d'attention celle de M. Yvon qui a parlé du port de Lorient-Keronah. Les avenants à la concession du port de Lorient, réduisant de deux tiers environ la redevance à l'Etat, sont intervenues en 1960. Cette redevance est maintenant réduite à 0,3 million de francs par an. Il semble peu opportun de demander une nouvelle réduction, qui ne pourrait, sans autre réforme de structure, apporter que des ressources nouvelles très faibles.

Tel est le sentiment du Gouvernement. C'est la raison pour laquelle le ministère des travaux publics, en liaison avec les collectivités locales, a décidé de reprendre le problème sous ses aspects fondamentaux. Il sera ainsi en mesure, dans le courant de cette année, de donner à M. Yvon une réponse plus précise.

M. Abel-Durand, dont j'ai déjà évoqué l'intervention, a parlé des ports de la Loire. Il a eu tout à fait raison de souligner que le trafic du groupe Nantes-Saint-Nazaire a augmenté d'environ 18 p. 100 en 1962 grâce surtout au pétrole.

Mais, en contrepartie, je lui demanderai de bien vouloir reconnaître également que Nantes n'a pas été défavorisée dans la répartition des crédits aussi bien d'entretien que d'investissement. C'est ainsi — M. Abel-Durand, qui y est pour quelque chose, ne peut l'ignorer — que le port de Nantes vient de se voir doter d'une magnifique drague, dite « drague suceuse » (*Sourires.*), qui permettra d'améliorer le chenal d'accès. Je puis confirmer que cette amélioration sera réellement entreprise dès 1963.

M. Abel-Durand. Avec deux années de retard, chiffres en main !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Vous y êtes enfin, monsieur le président.

M. Dutoit fait part des préoccupations que lui inspire, ainsi qu'à de nombreux parlementaires, la situation du port de Dunkerque. Il est vrai que le trafic de ce port a subi une baisse de 7 p. 100 ; mais cette baisse est beaucoup plus d'ordre conjoncturel et elle ne résulte pas de la concurrence des ports belges et hollandais, comme semblait le penser l'honorable sénateur. En effet, les baisses constatées concernent plus spécialement les exportations d'acier et de blé vers l'Algérie, trafic qui est lié à la situation du marché. Il est permis d'espérer qu'il ne s'agit pas d'un détournement définitif du trafic au profit d'Anvers ou de Rotterdam. En tout cas, le Gouvernement fait un très gros effort pour Dunkerque. Les travaux du bassin minéralier sont maintenant terminés et la nouvelle darse VI est en cours. L'avenir du trafic à moyen et à long terme paraît pouvoir être très brillant, le développement des importations de minerais pour les usines et de pétrole pour les raffineries pouvant l'assurer.

Quant à la majoration des indemnités d'intermittence des dockers, elle est régulièrement faite au fur et à mesure de la majoration des salaires. Une modification de la proportion de l'indemnité d'intermittence par rapport aux salaires de base ne paraîtrait pas opportune au moment où la concurrence des ports voisins — c'est M. Dutoit lui-même qui le disait — pourrait être dangereuse.

J'en viens au réseau routier qui naturellement a été le point d'impact d'un grand nombre des préoccupations exprimées ce soir. Le développement de l'automobile, l'accroissement de la circulation routière nous imposent un effort accru en matière d'entretien et d'investissement afin d'adapter l'infrastructure aux besoins et de réduire le lourd tribut — Mlle Rapuzzi l'a

rappelé tout à l'heure — 10.000 morts, payé chaque année aux accidents de la route.

En ce qui concerne le problème capital des crédits d'entretien, nombre d'entre vous ont mis l'accent sur ceux qui leur paraissent insuffisants.

En 1963, le ministre des travaux publics veillera étroitement à ce que l'emploi de ces crédits, dont il est le premier à penser qu'ils sont un peu limités, soit aussi rationnel et, par conséquent, aussi efficace que possible. A ce titre, on a particulièrement attiré l'attention du Gouvernement sur ce chapitre pour qu'il en soit tenu compte lors de la préparation du budget de 1964.

L'adaptation de l'infrastructure routière, conformément au plan directeur du réseau routier approuvé par le Gouvernement en 1960 implique non seulement la réalisation à un rythme convenable du programme d'autoroutes, mais, simultanément, la poursuite de l'aménagement du réseau routier national, car un effort trop exclusivement centré sur les autoroutes irait à l'encontre même d'une politique d'aménagement du territoire que le Gouvernement entend favoriser.

Répondant maintenant plus spécialement à M. Bertaud, parlant au nom de M. Bouquerel, et à divers autres orateurs, je voudrais, en ce qui concerne les autoroutes, préciser que le programme du plan directeur ne correspondait à l'origine qu'à une cadence moyenne de 100 à 110 kilomètres par an. Dès le début de 1962, cette cadence paraissait insuffisante et le Gouvernement reconnaissait la nécessité d'accélérer la réalisation de notre programme d'autoroutes. C'est ce qui a été fait par la décision du 9 août dernier qui a porté, pour la période 1962-1965, les autorisations de programme de 1.414 millions à 2.244 millions de francs, soit une cadence annuelle de lancement de 175 kilomètres.

Le budget de 1963 a tenu compte de ces décisions en prévoyant, en autorisations de programme, 500 millions de francs, dont 150 millions sur emprunt et 400 millions en crédits de paiement.

Grâce à l'effort fait par les services sur le plan des études, grâce aussi à l'intervention récente des textes permettant l'utilisation des procédures d'urgence et même d'extrême urgence pour l'acquisition des terrains, on peut indiquer que, dès maintenant, plus de 2.000 kilomètres de tracés d'autoroutes sont définitivement fixés, 1.400 kilomètres sont déclarés d'utilité publique et 350 kilomètres sont en cours d'exécution. Je souhaite que ces chiffres rassurent Mlle Rapuzzi qui avait, sur ce point, exprimé de sérieuses inquiétudes.

Compte tenu de la durée des travaux, le rythme des mises en service ne pourra pas atteindre 175 kilomètres par an avant 1965. Cela est naturel, car on ne démarre pas tout de suite en régime de croisière. En 1963, 107 kilomètres seront livrés à la circulation et 140 kilomètres environ en 1964. Sans doute, l'accélération du programme nécessitera un effort financier qui pourra être obtenu pour partie par recours à l'emprunt. A ce propos, répondant au rapporteur de votre commission des finances, je peux dire que, dès 1963, 133 millions doivent être obtenus sur le fonds d'emprunt.

Le ministère des finances a estimé nécessaire que les emprunts finançant les grands itinéraires soient gagés sur le produit de péages, de préférence à toute autre formule. Le Gouvernement se rallie au péage, plus pour faciliter le recours à l'emprunt que par goût du péage lui-même, cela va de soi.

Il y a lieu de préciser — pour répondre à l'inquiétude de nombreux orateurs — que seules les autoroutes de liaison seront susceptibles d'être soumises au péage. Il ne sera pas perçu de péage sur les sections d'autoroutes servant au dégagement des agglomérations, à condition, bien entendu, que l'on admette que ce dégagement ne se prolonge pas à des centaines de kilomètres des limites des villes.

Plusieurs orateurs ont parlé du fonds routier. Etant donné l'heure tardive, il serait raisonnable de renvoyer l'essentiel de cette discussion au moment de l'examen des comptes spéciaux ou de toute façon nous la retrouverons vraisemblablement.

Je voudrais simplement répondre à M. Vallin qu'il me paraît excessif de redouter de ce Gouvernement qu'il veuille remettre en cause l'existence même de ce fonds alors que le gouvernement dont il est le successeur et dont il poursuit la politique l'a lui-même rétabli...

M. Camille Vallin. Après l'avoir supprimé !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. ... sa suppression étant sensiblement antérieure au gouvernement auquel il est fait allusion.

A M. Desaché et quelques autres orateurs qui ont soulevé la question — je sais qu'elle préoccupe un très grand nombre d'élus locaux — de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre, je voudrais donner quelques informations. La reconstruction de ces ponts a été mise à la charge du fonds routier pour les années 1955, 1956 et 1957 par l'article 50 de la loi du 3 avril 1955, les crédits alloués chaque année à chaque voirie devant financer les travaux correspondants.

Sur les 7.550 ponts détruits à la Libération sur les différentes voiries, un millier seulement restent à reconstruire, dont une centaine sur la voirie nationale. La cadence actuelle de reconstruction pour la voirie nationale permet d'envisager l'achèvement de ces cent ponts dans un délai de cinq à six ans.

Je dois toutefois reconnaître que ce délai sera beaucoup plus long pour les ponts des voiries locales. C'est le budget du ministère de l'intérieur qui finance ces reconstructions et une accélération, en ce qui les concerne, ne pourrait être que le fait d'une affectation prioritaire des crédits au sein de l'enveloppe globale dont dispose le ministère de l'intérieur. Le rythme actuel de reconstruction pour l'ensemble des voiries est de l'ordre d'une centaine de ponts par an.

Au sujet des routes, Mlle Rapuzzi a dit tout ce que l'on pouvait redouter des rigueurs exceptionnelles de cet hiver. Il est vrai que les problèmes posés par la lutte contre le verglas et la neige sont assez complexes, sans parler des détails techniques.

M. Jacques Henriet. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. Henriet, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Henriet. Vous venez de parler des routes de neige. J'en dirai à mon tour un mot. Dans nos pays de neige, et ils sont nombreux : les Vosges, le Doubs, le Haut-Jura, le Haut-Doubs, le Massif central, la Savoie, les Alpes, les Pyrénées, le problème des routes est dominé par le déneigement. On en est encore au déneigement « de papa ». Il y a cinquante ans, dans nos villages, on utilisait une étrave tirée par des bœufs ou par quatre ou six chevaux. Rien n'a changé à ce procédé, si ce n'est qu'on a mis les chevaux derrière l'étrave alors que précédemment ils étaient devant. (*Rires.*)

Les services du ministère intéressé ne tiennent pas compte du fait que des automobilistes passent le matin sur les routes avant que le déneigement n'ait eu lieu. La neige est donc tassée une première fois. Elle l'est encore par vos engins de dix, douze et quinze tonnes, par vos étraves. Si une légère amélioration de la température se produit, suivie d'une nouvelle gelée, les routes sont transformées en patinoires. J'ai vu souvent des routes où la neige tassée était transformée en glace, alors que dans les prés voisins la neige avait fondu.

On change de matériel, on s'ingénie à augmenter le nombre de chevaux de ces malheureux camions qui poussent les étraves, on utilise des turbines qui ne servent à rien, sinon pour les congères. Je suggère la réunion, au ministère des travaux publics, d'une table ronde où les technocrates — je n'emploie pas ce mot au sens péjoratif — c'est-à-dire les ingénieurs, et les usagers diraient ce qu'ils en pensent. Or, ils pensent qu'il ne faut pas attendre quatre jours ou huit jours pour enlever la neige. Il faut la retirer au fur et à mesure qu'elle tombe grâce à des méthodes que les ingénieurs des services des ponts et chaussées pourraient rechercher : balayage, réchauffement ou toute autre technique. Il n'y a pas d'autre moyen d'en sortir.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'attirer l'attention de votre collègue des travaux publics sur ce point.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, habitué des régions de montagne, j'ai apprécié l'exposé technique que vous venez de faire et dont je vous remercie.

Mais vous me paraissez tout de même, car je répète que je suis un habitué de ces régions, un peu sévère à l'égard du matériel mis en œuvre par les ponts et chaussées. Vous avez certainement eu, comme moi, l'occasion d'admirer ces engins, qu'il s'agisse des fraiseuses ou des turbines qui nous éloignent un peu des étraves autrefois tirées par les bœufs.

De grands concours de chasse-neige ont d'ailleurs lieu tous les deux ans qui donnent l'occasion de mettre en valeur les dernières techniques.

Sans doute devons-nous, comme vous, déplorer que ces engins ne soient pas encore plus nombreux. En tout cas, leur nombre va croissant et certainement, dans toute la mesure du possible, c'est dans ce sens que les travaux publics continueront leur effort d'équipement.

M. Jacques Henriet. Les fraiseuses et les turbines ne changent rien à l'état de la route. La neige étant tassée, elle devient verglacée !

M. Paul Chevallier. Monsieur le secrétaire d'Etat, voulez-vous me permettre de vous interrompre également ?

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. Paul Chevallier, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Paul Chevallier. Je ferai remarquer à notre collègue, M. Henriet, qui nous a exposé cette question d'une façon parfaite, que le problème de financement est primordial.

Il ne faut pas oublier que les routes nationales dépendent de l'Etat, que les routes départementales sont à la charge des départements et les chemins ruraux à celle des communes. Malheureusement, les petites communes n'ont pas toutes les moyens nécessaires pour assurer le déneigement. Elle se font alors aider par le département.

Certains départements font de gros efforts en ce sens, surtout ceux des régions de montagne. Je vous en cite deux qui sont dotés d'engins modernes et qui effectuent un déneigement ingrat et remarquable : ce sont les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie. (*Applaudissements.*)

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je ne puis d'ailleurs que reconnaître et souligner ici la rigueur financière de celui qui a été très longtemps un très apprécié président de la commission des finances du conseil général de l'un des départements auxquels il vient de faire allusion. Ce sont, hélas ! toujours des préoccupations de ce genre qui limitent nos réalisations.

Mais je voudrais revenir au problème plus particulier qui sera ressenti plus vivement cette année qu'aucune autre et qui est posé par les barrières de dégel.

En effet, vous savez tous que, lors du dégel, les chaussées sont gorgées d'eau et sont, par conséquent, très vulnérables à la circulation lourde lorsque le sous-sol est mauvais. Cette vulnérabilité est plus grande encore et dure plus longtemps s'il s'agit de glaise, d'argile ou de limons. C'est ce qui oblige et nous obligera, cette année comme les précédentes, à poser ce qu'on appelle des barrières de dégel, c'est-à-dire à interdire un certain nombre de routes et de chaussées à la circulation.

Toutefois, il est évident que, cette année plus que jamais, ces barrières de dégel risquent de poser des problèmes graves en ce qui concerne les approvisionnements en combustibles, qu'ils soient à usage domestique ou à usage industriel. Je ne cache pas que le Gouvernement estime que le problème qui sera posé à ce moment-là par l'interdiction, peut-être pour un certain temps, d'un grand nombre de routes en France, risquera d'être au moins égal en importance à celui qui a été posé à la S. N. C. F. du fait du gel des canaux.

Par conséquent, il s'en préoccupe déjà et des conversations ont été engagées, en particulier avec les experts du ministère de l'industrie et du ministère des travaux publics, pour que soient définis certains itinéraires praticables en toutes circonstances — et là, je voudrais rassurer M. Desaché : ces itinéraires empruntant toujours des routes nationales car il ne s'agit pas de détourner la grosse circulation sur les voiries communales — permettant d'assurer le ravitaillement indispensable.

D'autre part, les ponts et chaussées s'efforcent d'adopter toute une série de moyens afin de réduire cet inconvénient, qu'il s'agisse de l'autorisation des transports à chargement partiel, d'une information meilleure et plus largement diffusée auprès des usagers ou encore de la possibilité donnée aux ingénieurs en chef d'accorder des autorisations spéciales de transport avant la fermeture et après la réouverture des barrières pour constituer ou reconstituer les stocks.

M. Marc Desaché. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ? (*Mouvements divers.*)

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. Marc Desaché. On a parlé tout à l'heure des moyens modernes et des moyens anciens. Je crois que les uns et les autres, nous avons oublié de signaler le dévouement de ces cantonniers qui, avant le jour, partent sur les routes verglacées pour y jeter du sable, soit avec des pelles, soit en manœuvrant en marche arrière avec des camions pour éviter de déraper.

On a rappelé aujourd'hui ce que les employés de la S. N. C. F. avaient fait. Je crois que nous pouvons signaler le dévouement des cantonniers qui ont permis la circulation sur des routes très difficiles.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en remercie. Je m'associe naturellement à cet hommage.

M. Jacques Henriët. Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre. (*Exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. Jacques Henriët. Je voudrais me permettre de signaler le dévouement des médecins praticiens qui, quel que soit l'état des chemins, s'en vont la nuit par les températures que nous avons connues.

M. Adolphe Dutoit. Les facteurs aussi, et bien d'autres encore !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Nous sommes tous d'accord pour penser aux diverses professions qui ont été mises à l'épreuve et pour féliciter tous ceux qui ont surmonté ces difficultés.

M. Desaché a exprimé les inquiétudes des maires au sujet de la voirie communale. Je viens de le rassurer en ce qui concerne les détournements possibles en lui indiquant qu'il n'y en aurait pas.

J'ai bien noté ses observations concernant les trottoirs et l'aide qu'il faudrait apporter.

Répondant un peu à côté de sa question, je signalerai que l'aménagement du stationnement sur certaines routes nationales peut bénéficier d'une participation de l'Etat s'il a pour effet de permettre l'interdiction du stationnement sur une chaussée étroite et fréquentée.

M. Raybaud, toujours en ce qui concerne les routes, a souhaité que les traversées des villes importantes, lorsqu'il s'agit de routes internationales ou d'intérêt international, puissent bénéficier d'une aide sur le plan national. Je lui signale que le financement de ces traversées n'est pas assujéti à des règles strictes. Il fait d'habitude l'objet d'un accord pour chaque cas particulier passé entre la collectivité locale intéressée, le ministère des travaux publics et celui de l'intérieur. Je précise même qu'il peut être fait appel au budget des charges communes.

Il convient de noter que pour la liaison routière Nice—Vintimille, préoccupation de M. Raybaud, le problème me paraît être, non pas de trouver un prêteur, dont il pensait que ce pourrait être la banque européenne d'investissement, mais de majorer le plafond des emprunts susceptibles d'être lancés chaque année en faveur des autoroutes, plafond fixé chaque année, pour des raisons de saine politique financière évidente, par le ministère des finances.

Il faudrait que ce plafond soit sensiblement relevé pour que nous puissions construire l'autoroute Nice—Vintimille, mais de toute façon, le ministère des travaux publics a présenté en temps utile des propositions spéciales pour que la construction de la section Rochebrune—Menton soit réalisée en même temps que celle de l'autoroute des fleurs italienne, que M. Raybaud évoquait, et les études relatives à cette section sont d'ores et déjà activement poussées.

J'indique à M. Jung que l'autoroute Strasbourg—Mulhouse—Bâle—Montbéliard est inscrite au plan directeur du réseau routier, mais que seuls le tronçon de la sortie Sud de Strasbourg et la liaison Mulhouse—Bâle figurent au IV^e Plan.

A M. Marie-Anne qui a exprimé des préoccupations auxquelles le Gouvernement est particulièrement sensible puisqu'elles émanent de nos compatriotes des départements d'outre-mer, je répondrai qu'en ce qui concerne l'amélioration du système routier dans ces départements, les investissements sont financés sur les crédits du F. I. D. O. M. et du fonds routier local, mais

cette question n'est pas de la compétence du ministre des travaux publics.

Quant aux crédits d'entretien, les taux par kilomètre dont bénéficient les départements d'outre-mer sont en fait supérieurs à ceux des départements métropolitains, ce qui tient tout de même compte, dans une certaine mesure, des conditions très particulières de ces départements.

Je reconnais que ce problème, qui est spécial, mériterait une discussion plus approfondie intervenant directement entre les services du ministère des travaux publics et M. le sénateur, s'il le voulait bien.

Pour en conclure sur la généralité des problèmes, je voudrais faire le point de la situation de nos investissements en matière de travaux publics par rapport aux objectifs fixés par le plan puisque cette préoccupation est très légitimement celle des orateurs qui se sont exprimés ici aujourd'hui.

Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, a souligné en particulier l'insuffisance des crédits d'équipement dans les secteurs programmés par rapport aux objectifs du plan.

Je voudrais d'abord faire le point pour les voies navigables. Il a été accordé, au cours du troisième plan 1958-1961, 378 millions de francs, soit près de 95 millions par an. Il est prévu globalement, au titre du IV^e Plan 1962-1965 actuellement en cours, 767 millions de francs, soit 192 millions par an, ce qui marque un progrès plus que sensible.

Les dotations budgétaires accordées ou prévues, à savoir 141 millions, en 1962, et 185, en 1963, donc au total 326 millions pour ces deux années, se situent dans le cadre des prévisions du plan dans la mesure où les engagements ne sont pas découpés strictement en tranches égales.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire ce matin à l'occasion de l'examen du budget de l'aviation civile : c'est le propre même de chaque plan de comporter une certaine progressivité. On n'atteint pas dès le départ le régime de croisière lorsqu'on lance des travaux neufs. C'est pourquoi il est normal de ne pas découper en quatre tranches égales ce qui doit être au total l'effort du IV^e Plan.

Il faut y ajouter 13 millions de francs prévus au budget des finances des affaires économiques — charges communes — au titre de la canalisation de la Moselle, alors que le crédit correspondant s'élevait à 4 millions en 1962 et à 9 millions en 1963.

D'autre part, un premier crédit de 4,5 millions de francs a été accordé dans le cadre de la deuxième loi de finances rectificative — je l'indiquais tout à l'heure — pour la réalisation des études de liaisons fluviales.

En ce qui concerne les ports maritimes, je rappelle que pour l'équipement des ports de commerce et de pêche, le plan a prévu globalement 560 millions. Or, il a été accordé 127 millions en 1962 et il est prévu, pour 1963, 142 millions, soit au total, 269 millions par rapport à 560 millions. Nous ne sommes pas loin de parvenir à 50 p. 100 des prévisions, de sorte que, compte tenu de la progressivité que j'évoquais tout à l'heure, nous avons eu raison de penser que les objectifs seraient, dans ce domaine, atteints au cours du IV^e Plan, ce qui marquerait un net progrès par rapport à ce qui s'est passé pour le III^e Plan.

Pour le réseau routier, tranche nationale, je fais une première observation au sujet des autorisations de programme. Par rapport aux prévisions globales du plan, qui s'élèvent à 2.900 millions de francs répartis à concurrence de 1.386 pour les routes nationales, 100 pour les ponts détruits par fait de guerre et 1.414 pour les autoroutes, il a été accordé en 1962 ou il est prévu pour 1963, 1.613 millions de francs répartis à concurrence de 560 pour les routes nationales, 55 pour les ponts, et 998 pour les autoroutes. Cela fait 1.616 millions — par rapport à un total de 2.900 millions — ce qui est largement supérieur aux réalisations recommandées par le plan qui s'élevaient à 1.450 millions de francs.

Ce crédit tient compte de la progression régulière des dotations des routes nationales et des décisions prises par le Gouvernement de lancer un programme d'autoroutes supplémentaire. A ces dotations, s'ajoutent, pour chacune des années 1962 et 1963, 172,5 millions de francs prévus sur le fonds routier au titre des voiries locales.

L'effort consenti dans ce domaine paraît d'autant plus marqué en 1963 que les ressources du fonds routier ont été complétées par une subvention du budget général à concurrence de 100 mil-

lions et, d'autre part, par l'emprunt à concurrence de 133 millions de francs, de sorte que le montant des disponibilités pour l'ensemble des voiries passe de 608 millions, en 1962, à 781 millions, en 1963, soit un accroissement de 30 p. 100.

L'effort ainsi prévu en faveur du réseau routier est donc considérable puisque les prévisions du plan sont dépassées, ce qui marque bien la priorité que le Gouvernement entend réserver aux problèmes de l'infrastructure routière. Je vous prie de croire que cela ne l'empêchera pas, bien entendu, de poursuivre et de développer cet effort dans toute la mesure où les préoccupations financières le permettront.

Je voudrais, en terminant, évoquer les problèmes du tourisme, rapidement, bien qu'ils me tiennent particulièrement à cœur.

Ainsi que divers orateurs l'ont souligné, c'est un fait que ce budget n'a augmenté que de 3 p. 100 alors que l'ensemble du budget des travaux publics augmentait de 12,5 p. 100, ainsi que M. Vérillon l'a rappelé. Aussi, certains orateurs et M. Bouquerel, rapporteur, expriment-ils des craintes en ce sens que d'aucuns croient observer que la progression est moins rapide dans notre pays que dans d'autres.

Je voudrais, à cet égard, m'élever en partie contre les statistiques publiées en matière de tourisme. D'une façon générale, les statistiques sont peu sûres. C'est particulièrement vrai en tout cas pour celles qui concernent la fréquentation des établissements. Ce serait peut-être injuste vis-à-vis des renseignements fournis par le commissariat général au tourisme français que de comparer de façon rigoureuse avec tels autres renseignements fournis par tel autre pays, peut-être d'un optimisme plus méridional ou serrant d'un peu moins près la réalité.

En tout état de cause, la situation n'est pas aussi mauvaise qu'on veut bien le croire. La fréquentation de la France par les touristes étrangers et le développement de notre activité touristique sont inégaux selon les modes d'activité.

En ce qui concerne les sports d'hiver, l'augmentation sensible de 15 à 20 p. 100 d'une année à l'autre montre bien qu'il y a en France un développement touristique certain d'ailleurs dû largement aux initiatives privées.

Le rapporteur, M. Bouquerel, qui s'est exprimé par la voix de M. Bertaud, redoute que nous ne fassions pas assez pour attirer à nous un plus grand nombre de touristes. Avant même d'aborder les problèmes de la propagande dont je dirai qu'ils sont l'objet d'études particulières par le commissariat au tourisme qui est sensible aux préoccupations que vous exprimez, j'indique qu'avant de vouloir intensifier la propagande, il convient d'équiper notre pays, car il ne sert de rien d'attirer les touristes tant qu'un effort sérieux de rénovation et d'équipement n'aura pas été mené à bien.

Le Gouvernement a pris des mesures financières pour que les activités touristiques soient plus attractives et pour attirer vers elles les investissements privés sans lesquels le tourisme ne saurait être développé. Des crédits ont été augmentés en ce qui concerne les prêts d'équipement du F. D. E. S. Je voudrais citer à cet égard des chiffres qui sont très frappants.

En ce qui concerne la ligne du crédit hôtelier, les dotations étaient, en 1961, de 70 millions de francs ; elles étaient, en 1962, de 100 millions et, en 1963, elles seront de 115 millions.

A la ligne « Equipements collectifs », le chiffre passe de 5 à 9 puis à 10 millions. C'est dire que la progression est très sensible.

En matière d'hôtellerie, vous savez qu'un effort très particulier a été fait au cours de l'année écoulée, que les mesures qui ont été prises — l'aide aux investissements qui y sont faits — commencent à porter leurs fruits et qu'elles doivent être complétées au cours des prochaines années par un effort qui portera en priorité sur le tourisme social.

Enfin, M. Bouquerel a noté que la propagande faite pour certaines régions ne lui paraît pas toujours suffisante, notamment parce que les crédits sont insuffisants. S'il existe des défaillances sur ce point, elles ne sont peut-être pas toujours imputables au commissariat au tourisme. M. Bouquerel a signalé le cas de la Côte d'Azur. Or, pour ce qui concerne la publicité relative à la Côte d'Azur, les dépenses de l'Etat à l'étranger s'élevaient en 1962 à 2.191.000 francs contre des dépenses consenties par le département des Alpes-Maritimes qui ne dépassaient guère 170.000 francs, ce qui paraît tout de même nettement déséquilibré, surtout si l'on prend comme point de comparaison le fait qu'une région comme la délégation régionale de Strasbourg, pour ne citer que cet exemple, a consenti, dans le même temps, un effort de 540.000 francs dans ce même domaine.

Enfin, en ce qui concerne ces crédits du F. D. E. S. dont j'ai montré la progression, pouvons-nous penser qu'en valeur absolue

ils sont insuffisants ? A la vérité, je dois dire que si, pour l'équipement collectif, remontées mécaniques et ports de plaisance, la commission du tourisme pour le quatrième plan avait suggéré que la dotation du F. D. E. S. atteigne quinze ou vingt millions de francs par an, et si la dotation a été inférieure, 9 millions en 1962, et 10 en 1963, c'est parce qu'il était resté un reliquat de crédits inemployés. Ceci s'ajoute à la lenteur de réalisation des équipements, compréhensible compte tenu de leur complexité.

Si les crédits dont j'ai parlé devaient se révéler insuffisants dans le cours de 1963, le relais pourrait être pris notamment par le crédit national, et, par conséquent, par l'emprunt, nous pourrions augmenter le volume des crédits disponibles à cet égard.

Mais la plupart des orateurs, prenant acte de l'important effort consenti en ce qui concerne l'hôtellerie au cours de l'année écoulée et de l'amélioration dans ce secteur, se sont tournés vers un secteur nouveau où il y a beaucoup à faire, celui du tourisme social. Je voudrais dire, à M. Jager et à M. Vérillon, notamment, que je suis comme eux extrêmement préoccupé du développement d'un tourisme populaire ou d'un tourisme social. En ce domaine, les crédits peuvent paraître minces et cependant ils ne sont jamais épuisés, ce qui nous prouve que le problème semble être maintenant moins un problème de crédits que celui même de la conception et de l'organisation du tourisme social dans son ensemble.

C'est pourquoi le commissariat au tourisme se pose ce problème en ce moment même et mènera, au cours de cette année, des études sur l'ensemble de la question.

C'est un peu le tourisme social que je rejoins en répondant à M. Tron, à l'appel duquel l'élu d'une région de montagne que je suis comme lui-même ne peut rester insensible. Il a évoqué le problème des petites stations et de la part qui est faite à celles-ci dans l'équipement de la montagne. Je lui réponds que sans doute les groupes financiers privés s'intéressent de préférence aux grandes stations qu'ils veulent installer après avoir acheté des terrains et construit, s'il le faut, les routes nécessaires. Pour ce qui le concerne, le commissariat général au tourisme, s'il a été sans doute tenté à un certain moment, je le reconnais, de ne financer que les grandes stations qui sont plus rentables, a abandonné complètement cette politique et aujourd'hui, toutes les stations, grandes et petites, continuent à avoir accès aux crédits du F. D. E. S. Il suffit qu'elles présentent des projets raisonnables proportionnés à l'importance de leur clientèle et aux moyens du maître d'œuvre. Toutefois les activités touristiques ont un caractère industriel et commercial qui ne permet pas de leur offrir des subventions, mais seulement des prêts. C'est peut-être là que se posent certains problèmes. En tout cas, on peut penser que c'est le développement du tourisme social qui pourra faciliter et multiplier les équipements des petites stations et des petites communes qui sont chères à M. Tron, comme, je le suppose, à beaucoup de sénateurs.

Quant à l'assouplissement des règles de crédit applicables aux hôtels de tourisme et aux auberges rurales, problème également soulevé par M. Tron, ce ne sont pas en fait les conditions techniques des emprunts qui sont trop sévères. Elles sont même jugées trop peu exigeantes par les usagers ; ce sont les conditions financières qui apparaissent trop sévères, notamment les garanties imposées aux emprunteurs. Ce sont les établissements de crédits, crédit hôtelier ou crédit national, et non l'Etat qui accordent ces garanties. On ne voit pas comment des établissements bancaires, rendus responsables de la gestion des fonds qui leur sont confiés, pourraient procéder d'une autre manière.

Une solution intéressante a été trouvée par la fédération des logis de France qui aide ses adhérents à réaliser des emprunts par un système de caution de type mutuel.

Le commissariat au tourisme étudie actuellement l'extension de ce système à beaucoup de réalisations du tourisme social, villages de vacances et terrains de camping notamment.

Un autre problème qui a préoccupé divers orateurs, c'est le développement de la navigation de plaisance. Sur la procédure d'octroi des prêts et des subventions, je dois dire qu'il n'y a pas de difficulté. Malgré cette double compétence que'on a soulignée, à savoir celle du commissariat au tourisme pour les prêts, et du ministère des travaux publics pour les subventions, les services se concertent, préparent un programme commun. Cela n'a jamais soulevé jusqu'à présent de difficultés.

Sur le montant des subventions, M. Golvan avait cru nécessaire d'observer que les crédits étaient bien insuffisants pour permettre le développement du tourisme. Je lui rappelle que les crédits qui sont déjà inscrits comme tels au budget des travaux publics ne sont destinés qu'à encourager et à aider les collectivités locales par des subventions dont le taux maximum est de 30 p. 100, les réalisations pouvant être d'un volume trois

ou quatre fois supérieur au volume des crédits qui sont inscrits à ce budget.

En ce qui concerne la part restant à la charge des collectivités, ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, des prêts peuvent être consentis par le commissariat au tourisme qui le fait en coordination avec la direction des ports maritimes au ministère des travaux publics. En tout cas, conscient du développement très grand des besoins, le ministre des travaux publics souhaite augmenter pour 1964 — et a d'ores et déjà envisagé des propositions en ce sens au ministère des finances — les crédits affectés aux ports de plaisance.

Mais je voudrais tout de même préciser que si les crédits sont insuffisants ou le paraissent, l'effort des usagers le paraît aussi. Car il faudra bien, en même temps qu'on augmentera les crédits de subvention envisagés, demander un effort plus important aux plaisanciers. Et c'est une question que le commissariat au tourisme examinera également au cours des prochains mois.

A M. Raybaud, à qui je dois beaucoup de réponses au titre du tourisme, et qui souhaitait un fascicule particulier permettant d'avoir une vue plus claire des crédits mis à la disposition du tourisme, je suis en mesure, d'accord avec le secrétaire d'Etat au Budget, de dire qu'il aura satisfaction lors de la présentation du budget 1964, à condition qu'il soit bien entendu que le fascicule en question sera considéré comme un document annexe dont la date de dépôt n'est pas à prendre en considération pour la fixation des délais de discussion, ce document de récapitulation et de synthèse ne pouvant être établi qu'après le budget lui-même.

M. Joseph Raybaud. Je vous en remercie.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. M. Raybaud a parlé également des billets touristiques et s'est élevé contre la suppression de la réduction sur le tarif normal. A la vérité, il n'y a pas eu à proprement parler de suppression, mais une modification et la réduction à laquelle donnent droit les billets touristiques a été, depuis le 1^{er} janvier 1963, ramenée pour les parcours supérieurs à 2.000 kilomètres de 30 à 20 p. 100, ce qui est le taux applicable aux parcours supérieurs à 1.500 kilomètres.

Cela permet de réduire de 10 millions de francs par an la subvention donnée par l'Etat à la S. N. C. F. en application de l'article 18 que nous étudierons tout à l'heure.

Par contre, les restrictions à l'autorisation des billets touristiques pendant les fêtes ont été notablement diminuées, l'une de ces mesures compensant l'autre, de sorte que l'ensemble, en définitive, ne doit pas être défavorable au tourisme sur la Côte d'Azur.

Je dois signaler qu'une étude est en cours pour envisager d'autres mesures susceptibles de favoriser ce tourisme pendant la morte saison.

M. Joseph Raybaud. Je ne suis pas d'accord avec vous !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. M. Raybaud a parlé ensuite des problèmes de l'hôtellerie. Il a dit que celle-ci devant être considérée comme une industrie d'exportation, il paraîtrait normal qu'elle bénéficie du dégrèvement de 15 p. 100 prévue à ce titre. Je voudrais rappeler, en évoquant ce problème, que le remboursement partiel et forfaitaire de 10 p. 100 des frais d'investissements immobiliers dans les hôtels de tourisme, en vigueur depuis le mois d'août 1962, a déjà représenté de la part du Gouvernement, un effort considérable, d'ailleurs apprécié comme tel par l'hôtellerie.

L'extension aux restaurants de tourisme va être réalisée incessamment, je vous l'annonce, monsieur Raybaud, et cela constituera notre deuxième effort. Il ne pouvait être fait plus tôt, puisqu'il fallait créer des règles de classement des restaurants qui n'existaient pas encore. Un décret et un arrêté étaient nécessaires ; le décret a été publié, l'arrêté est à la signature de M. le Premier ministre.

A ce propos, j'indique que nous sommes tout à fait disposés à traiter comme une industrie exportatrice les hôtels, et par conséquent à consentir des primes d'équipement pour encourager la création d'hôtels dans les mêmes conditions que les créations d'usines — mais je crains que cela ne puisse vous concerner, monsieur Raybaud — dans les régions où il apparaît nécessaire de donner un tel encouragement pour une politique de développement régional.

M. Raybaud a demandé, aussi, quand sera publié le décret d'application de l'article 72 de la loi de finances pour 1962. Cette question a été soulevée, il y a quelques jours, lors de l'examen d'un autre budget par M. Guy Pétit ; le décret d'appli-

cation de l'article 72 de la loi de finances pour 1962 institue un nouvel abattement à la base de 5 p. 100, maximum, sur le prélèvement des jeux dans les casinos pour faciliter les investissements dans les hôtels des exploitants de casinos. Un projet de décret a été mis au point en 1962, mais sa publication est subordonnée au règlement d'un différend de procédure, d'ailleurs mineur, entre différents services ministériels intéressés, notamment du ministère des finances et du ministère de l'intérieur.

Le commissariat au tourisme a fait tout ce qui dépendait de lui ; il est d'ailleurs intervenu récemment, et d'une façon très pressante, pour demander qu'une solution rapide intervienne, et il pense pouvoir l'obtenir.

Enfin, vous avez évoqué, monsieur Raybaud, le financement de la chaîne des hôtels Jolly en Italie en la proposant comme modèle pour la France.

M. Joseph Raybaud. Comme exemple !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. A la vérité, pour autant que le commissariat au tourisme soit bien informé, et il semble l'être, sur cette question, il n'y a pas une aide exceptionnelle concernant ces hôtels. Les crédits publics contribuent, en Italie comme en France, au financement des hôtels neufs, notamment, pour l'Italie, des hôtels Jolly, mais les mécanismes prévus n'y sont pas plus généreux qu'en France, bien au contraire depuis les mesures financières que nous avons prises et que j'ai évoquées tout à l'heure.

Le promoteur de la chaîne des hôtels Jolly est un industriel nommé M. Marzotto, et il ne semble pas avoir bénéficié de mesures de faveur, à l'exception de prêts importants et de dégrèvements fiscaux accordés simplement dans la mesure où ces hôtels étaient installés dans le Mezzogiorno.

Par conséquent, il ne semble pas que nous ayons là un modèle concernant des actions propres à l'équipement touristique et hôtelier.

M. Joseph Raybaud. Ce qui m'intéressait, c'était de connaître les moyens de financement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Les moyens de financement ? Ce sont tout simplement des capitaux investis dans l'hôtellerie par un industriel avec l'aide de prêts publics, et c'est bien pour susciter de tels investissements et de telles initiatives que nous avons pris, en faveur de l'hôtellerie et de l'équipement hôtelier, les mesures que j'ai indiquées tout à l'heure.

Enfin, un bon nombre d'intervenants, particulièrement MM. Bertaud et Vérillon, ont évoqué la mesure qui vient d'être prise et qui rattache le commissariat au tourisme au Premier ministre. Ils se sont félicités de ce qui leur paraissait être — et je peux confirmer que c'est bien le cas — la manifestation d'un intérêt certain que le Gouvernement porte au problème du tourisme. Ils ont émis le vœu que puisse être créé, pour l'un « un secrétariat d'Etat autonome », pour l'autre « un ministère des loisirs », en tout cas un ministère ou un secrétariat d'Etat autonome.

Je ne pense pas qu'autonome, mais, par conséquent, isolé, un tel organisme puisse être beaucoup plus efficace. En effet, l'expérience a montré qu'en matière touristique les difficultés provenaient du fait que l'action était menée par de nombreux ministères. Une coordination doit donc être assurée et c'est pourquoi l'on a placé le commissariat au tourisme au niveau du Premier ministre, ce niveau étant le seul où l'on puisse très efficacement assurer une coordination entre de nombreux ministères comme le démontre également le rattachement au Premier ministre de la délégation à l'aménagement du territoire ou à la promotion sociale.

Si ce commissariat est dirigé par un commissaire et non plus par un commissaire général, c'est parce que le Gouvernement s'efforce de lutter, comme ailleurs, contre l'inflation. La responsabilité politique sera assurée, au nom du Gouvernement, par le Premier ministre, qui pourra le faire avec le maximum d'autorité et qui le fera, croyez-le, avec la volonté la plus résolue de favoriser le développement de cette activité, dont les orateurs ont dit, à juste titre, qu'elle pouvait être une grande industrie, même une industrie exportatrice, une activité d'un très grand intérêt humain pour tous les travailleurs de ce pays et des plus profitables pour l'aménagement du territoire et la mise en valeur de celles-là mêmes des régions qui semblent moins douées pour un développement industriel.

Voilà mesdames, messieurs, trop longuement développées — et je vous prie de m'en excuser en songeant que j'ai été mû par

le désir de répondre de la façon la plus complète à un débat extrêmement nourri — les réponses que je devais vous présenter et après lesquelles je me permets de demander au Sénat le vote des crédits des travaux publics. (*Applaudissements au centre droit et sur divers bancs à gauche et à droite.*)

Mme le président. Nous allons examiner les chiffres figurant aux états B et C, ainsi que les articles 57 *quinquies* et 57 *sexies* du projet de loi.

ETAT B

Travaux publics et transports.

I. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Mme le président. « Titre III : + 18.960.629 francs ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

Mme le président. « Titre IV : + 309.126.899 francs ».

Je suis saisie de deux amendements identiques, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement, n° 73, MM. Nayrou, Darou, Chochoy et les membres du groupe socialiste proposent de supprimer les crédits de ce titre.

Par amendement, n° 76, MM. Adolphe Dutoit, Camille Vallin, Raymond Bossus et Jacques Duclos au nom du groupe communiste et apparenté proposent également de supprimer les crédits de ce titre.

La parole est à M. Nayrou pour défendre son amendement.

M. Jean Nayrou. Le titre IV ne nous donne pas satisfaction. Comme il ne nous est pas possible de l'améliorer, le groupe socialiste en propose le rejet, non pour enlever au Gouvernement les moyens que ce titre lui donne, mais afin qu'il puisse présenter de nouvelles propositions devant la commission paritaire d'abord, devant les assemblées ensuite.

Les cheminots sont les seuls entre toutes les catégories de fonctionnaires et des agents des services publics à ne pas bénéficier de la double campagne comme l'ont rappelé M. Marcel Darou au cours de la discussion du budget des anciens combattants et M. Courrière, rapporteur spécial, au cours de la discussion générale.

Répondant à mon amendement concernant le budget de 1962, M. Robert Buron avait déclaré le 23 novembre 1961 : « Avec le ministre des anciens combattants, et en liaison avec le ministre des finances, nous cherchons à examiner des situations telles qu'elles étaient en 1948 et 1949 et à trouver ce qui peut être fait pour donner quelque avantage aux cheminots retraités. »

L'examen de ces situations avait dû être satisfaisant puisque, étude faite, le ministère des travaux publics et celui des anciens combattants étaient d'accord pour rédiger un projet de décret dont connaissance fut donnée aux responsables syndicaux ; une délégation fut reçue au ministère des finances ; ensuite, les choses ont traîné et le problème est toujours en suspens.

M. le secrétaire d'Etat au budget a tenté à l'Assemblée nationale de justifier son opposition par deux arguments de fond et un argument purement financier. « Les cheminots, au point de vue retraite, a-t-il dit, jouissent du système le plus favorisé, justifié — s'empressait-il d'ajouter — par la nature ou la difficulté de leurs fonctions. »

C'est bien en raison de la nature et des difficultés de leurs fonctions — il suffit de lire les journaux ces jours-ci — que le statut de 1911 a prévu un régime spécial. Je citerai pour mémoire le cas des agents de conduite dont la mise en retraite à 50 ans n'est pas conditionnée par des raisons personnelles mais avant tout par des raisons de service et de sécurité de la circulation ferroviaire. Il est bien évident que ce statut de 1911 n'a pu prévoir la double campagne puisqu'il était en vigueur dès avant les deux guerres mondiales.

M. le secrétaire d'Etat a prétendu ensuite qu'un deuxième avantage résidait dans le fait que les primes de fin d'année entraient dans le calcul de la retraite. C'est exact, mais pour un tout petit élément, car l'indemnité de résidence et la prime de productivité, c'est-à-dire les plus importantes, en sont exclues.

C'est dans ces conditions qu'avec mes amis Darou, Dardel et Chochoy j'ai présenté cet amendement au nom du groupe socia-

liste en demandant au Gouvernement de dégager les crédits indispensables à la mise en route de la réforme proposée.

Pourquoi, en effet, ne pas procéder par paliers en commençant par les retraités les plus âgés des réseaux de la S. N. C. F. et des réseaux secondaires ? Je suis persuadé qu'il vous est possible de trouver dans la masse des crédits de quoi satisfaire une revendication des plus justifiées et d'actualité au moment où l'on ensevelit les cheminots sous une avalanche de compliments, hélas ! gratuits.

L'an dernier, le Sénat l'avait ainsi compris et avait adopté l'amendement que j'avais présenté. Il ne voudra pas se déjuger et persistera dans la voie de la justice sociale qu'il s'est tracée. (*Applaudissements à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Adolphe Dutoit pour défendre son amendement.

M. Adolphe Dutoit. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes explications pourront être très brèves, compte tenu des explications de M. Nayrou.

Le Conseil de la République d'abord, le Sénat ensuite ont eu à connaître de cette question dont nous discutons dans cette enceinte depuis dix ans.

Il s'agit de réparer une anomalie, une véritable discrimination qui existe entre les cheminots, agents d'un grand service concédé, et les fonctionnaires et les agents des autres services concédés, discrimination qui fait que la loi du 14 avril 1948, qui tend à accorder le bénéfice de la double campagne à tous les fonctionnaires et agents des services concédés ayant combattu sous les ordres du général en chef pendant la guerre et aux internés et combattants de la Résistance, ne s'applique pas aux seuls cheminots.

On a rappelé tout à l'heure la conduite des cheminots devant les difficultés atmosphériques actuelles. Permettez-moi de rappeler leur conduite héroïque pendant la guerre qui fit que seule la S. N. C. F., en tant que grand service public, s'est vu accorder la Légion d'honneur après les hostilités au titre de l'attitude de ses agents pendant la guerre.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, réparer cette omission serait véritablement un geste qui s'imposerait envers les agents de la S. N. C. F.

Notre ami Nayrou a évoqué tout à l'heure les arguments du Gouvernement : c'est la différence de régime entre les fonctionnaires et les cheminots qui expliquerait que les premiers bénéficient de la double campagne et que les seconds n'en bénéficient pas. Il n'est pas possible de retenir un tel raisonnement et de se retrancher derrière les différents régimes pour ne pas accorder aux cheminots les droits qu'ils ont acquis au titre d'anciens combattants.

D'ailleurs, vous le savez très bien, à l'heure où nous parlons, cette différence de régime joue à l'avantage des fonctionnaires et nous en avons discuté lorsque nos amis ont défendu les revendications des retraités. Ils ont expliqué que les cheminots réclament l'égalité de traitement avec les fonctionnaires, dont la retraite est calculée sur les 100 p. 100 du salaire de base à l'indice 100, alors que, pour les cheminots, la retraite est fixée seulement à 90 p. 100 du salaire de base. Je ne veux pas dire par là que les fonctionnaires ont une retraite trop élevée, mais qu'un tel argument ne tient plus à l'heure où nous parlons.

C'est pourquoi le Sénat voudra bien adopter ces deux amendements identiques, conformément à l'attitude qu'il a toujours prise. En 1952, déjà, le Conseil de la République a voté à l'unanimité, y compris les membres du groupe du rassemblement du peuple français, une proposition de résolution tendant à accorder le bénéfice de la double campagne aux cheminots anciens combattants. M. Debré, M. Bertrand et bien d'autres membres de ce groupe étaient avec nous à cette époque pour formuler cette demande.

Je me permets de rappeler aussi que, dans l'autre assemblée, M. Lemaire, autre membre du rassemblement du peuple français, a déposé à l'époque une proposition de loi tendant à accorder aux cheminots anciens combattants le bénéfice de la double campagne.

C'est pourquoi je pense que nous allons nous retrouver tout à l'heure, unanimes, pour voter l'amendement de M. Nayrou et l'amendement que j'ai l'honneur de défendre. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. La commission des finances n'a pas eu l'occasion d'examiner cet amendement, mais je peux dire, et mes collègues de la commission des finances ne me démentiront pas, qu'elle en retient le principe.

Cela dit, je voudrais rappeler que l'Assemblée nationale avait voté l'année dernière une disposition comparable qui avait été reprise par le Sénat et que c'est finalement le Gouvernement qui, dans un collectif, avait réintroduit le crédit.

Un certain nombre de députés avaient de nouveau pris position dans le même sens que nos collègues MM. Dutoit et Courrière, comme en témoigne le *Journal officiel* du 15 janvier 1962.

Aussi, la commission des finances laisse-t-elle le Sénat juge de sa décision.

M. Louis Jung. Je demande la parole.

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

M. Louis Jung. L'amendement supprimant le crédit ne peut pas trouver notre accord, car il n'est pas possible de refuser les moyens financiers indispensables à ce ministère. Néanmoins cette prise de position n'implique nullement notre méconnaissance de la situation défavorisée des cheminots anciens combattants titulaires de la double campagne. Bien au contraire et nous nous permettons d'insister auprès du Gouvernement afin que soit réparée l'injustice signalée dans les meilleurs délais. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Mme le président, mesdames, messieurs, chacun souhaiterait naturellement pouvoir en cette matière, comme en toutes autres matières où il s'agit d'être généreux, de faire tout ce que le cœur inspirerait. Mais nous sommes une fois de plus dans une discussion budgétaire, où nous devons peser nos responsabilités. Celles du Gouvernement sont particulièrement lourdes en la matière.

Il se doit de faire observer, ainsi que l'ont indiqué les orateurs, que si le cas des anciens combattants cheminots est en effet différent de celui d'autres fonctionnaires, le cas des cheminots est tout de même aussi différent de celui des autres fonctionnaires quand il s'agit des barèmes de la fonction publique ou des bases de calcul de la retraite.

Sans m'attarder sur cet argument et puisque nous sommes dans une discussion budgétaire, je voudrais attirer votre attention sur une difficulté de fait. En effet, cette mesure coûterait environ cent millions d'anciens francs. Or, en l'état actuel de la discussion budgétaire, le Parlement ayant voté la première partie de la loi de finances, c'est-à-dire l'équilibre entre les recettes et les dépenses, si le Gouvernement voulait donner son accord à ce texte, il serait obligé de gager cette dépense de cent millions sur le titre IV du budget des travaux publics et des transports, lequel ne comporte pas une telle possibilité. Ainsi qu'un orateur l'a fait observer, il paraîtrait encore plus regrettable de priver ces services de tous les crédits que comporte ce titre.

M. Jean Nayrou. Il n'en est pas question.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Le problème se trouve posé, semble-t-il, dans des termes différents depuis ce qui s'est passé à l'Assemblée nationale et qu'on a évoqué tout à l'heure. En effet, à l'Assemblée nationale, le Gouvernement s'est trouvé en présence de deux revendications, celle de l'extension du bénéfice de campagnes aux cheminots anciens combattants, dont il est question aujourd'hui, et celle portant sur le mode de calcul du minimum de pension des cheminots. Pour marquer sa sollicitude à l'égard des cheminots, dont je vous prie de croire qu'elle est égale à la vôtre, le Gouvernement a accepté la seconde mesure, qui intéresse non pas une catégorie particulière de cheminots, si noble et si particulièrement méritante soit-elle, mais l'ensemble des agents. Cette décision, applicable à compter du 1^{er} janvier 1961, tend à la prise en considération, dans le calcul du minimum de pension, de l'ensemble du traitement de base, alors que, depuis 1957, ce minimum de pension se trouvait fixé à 90 p. 100 seulement de ce traitement.

Voilà donc un effort important, qui marque un premier pas et qui est allé au-devant des préoccupations exprimées par nombre d'orateurs aujourd'hui, qui disaient leur souci particulier des vieux travailleurs et des retraités. C'est vers eux que le

Gouvernement a voulu diriger le premier effort qui était possible dans le cadre de ce budget.

C'est pourquoi il pense pouvoir, sans que sa bonne volonté à l'égard des cheminots soit mise en doute, demander aux auteurs des amendements 73 et 76 de bien vouloir les retirer et, s'il n'en est rien, prier l'Assemblée de bien vouloir les repousser, ce vote n'ayant certes pas la signification d'une méconnaissance de tout ce qu'il y a pu y avoir de généreux dans la proposition qui est faite, mais étant fondé sur les impératifs de l'équilibre budgétaire.

M. Jean Nayrou. Je demande la parole.

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

M. Jean Nayrou. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai écouté vos explications avec beaucoup d'attention. Vous avez voulu reprendre l'argument selon lequel le cas des cheminots était différent de celui des autres agents des services publics ou des autres fonctionnaires. J'ai répondu d'avance tout à l'heure à votre argument.

Quant aux revendications qui étaient formulées devant l'Assemblée nationale, nous nous sommes bien gardés de les reprendre ici. Nous n'avons parlé que de la double campagne. Nous enregistrons avec satisfaction la confirmation du fait que le calcul de la retraite sera basé sur l'intégralité des traitements perçus.

Cela dit, monsieur le ministre, je vous avais posé tout à l'heure une autre question à laquelle vous n'avez pas répondu. A partir de quelle date ce calcul sera-t-il fait ? Je vous avais proposé la date du 1^{er} janvier 1963. Je serais heureux de savoir ce qu'il en est.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Exactement à partir du 1^{er} janvier 1963. J'avais, je crois, commis un *lapsus* à ce sujet.

M. Jean Nayrou. Je vous en remercie, monsieur le ministre, mais je suis au regret de maintenir l'amendement concernant la double campagne des cheminots. Il s'agit là d'une catégorie de personnels particulièrement défavorisés au point de vue de la retraite.

Je connais parfaitement la question et je vais vous donner un argument supplémentaire : mon père, cheminot retraité, ancien combattant, n'a pas dix francs par jour de pension.

Telles sont les raisons qui m'incitent à maintenir mon amendement.

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

Je vais mettre aux voix l'amendement de M. Nayrou, repoussé par le Gouvernement. Je suis saisie d'une demande de scrutin public présentée par le groupe socialiste, mais je pense que le Sénat voudra, conformément à sa décision antérieure, reporter ce vote à une date ultérieure. (*Assentiment.*)

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Cette date est celle de mardi, en principe.

Mme le président. En conséquence, le vote sur l'amendement est réservé, ainsi que le vote sur le titre IV.

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

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

M. Antoine Courrière. Je ne pensais pas que tous les scrutins devaient être reportés à mardi prochain. Je croyais qu'il avait été convenu que seuls les scrutins demandés au cours de la séance de samedi après-midi seraient reportés.

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Nous pouvons très bien voter demain.

Mme le président. Je vous fais observer, monsieur Armengaud, que c'est la commission des finances qui avait proposé de reporter les scrutins à mardi prochain.

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Je propose que l'on vote demain après-midi.

Mme le président. S'il n'y a pas d'opposition, le Sénat votera donc demain vendredi après-midi sur l'amendement de M. Nayrou. (*Assentiment.*)

Mes chers collègues, il avait été convenu que nous arrêterions nos travaux avant minuit.

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Je demande la parole.

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

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Je me permets de proposer, en dépit de l'heure et contrairement à la position prise par la conférence des présidents, de continuer encore quelques instants. J'ai l'impression qu'après l'amendement n° 65 présenté par MM. Pellenc et Courrière au nom de la commission des finances que je suis chargé de défendre, les deux autres amendements ne prendront qu'un temps relativement court. Nous pourrions certainement en terminer avant minuit et demi.

Mme le président. Mes chers collègues, vous avez entendu la proposition de M. Armengaud, au nom de la commission des finances. Si vous en êtes d'accord, nous pourrions essayer de terminer ce budget assez rapidement. (*Assentiment.*)

Dans ces conditions, je vais donner lecture des chiffres figurant à l'état C pour le budget des travaux publics et des transports.

ETAT C

Travaux publics et transports.

I. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Mme le président.

« Titre V :

« Autorisations de programme, 473.500.000 francs.

« Crédits de paiement, 190.300.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre V.

(*Le titre V est adopté.*)

Mme le président.

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 50.100.000 francs.

« Crédits de paiement, 36 millions de francs. »

Par amendement n° 65, MM. Marcel Pellenc et Courrière, au nom de la commission des finances, proposent de réduire les dotations du titre VI de 32 millions de francs.

La parole est à M. Armengaud.

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Mesdames, messieurs, cet amendement tend à réduire les dotations du titre VI de 32 millions de francs sur le montant de la part de l'Etat dans le financement de la tranche 1963 du « métro express ».

La raison de cet amendement et la préoccupation de la commission des finances sont doubles. Si vous vous reportez au rapport de M. Courrière, au nom de la commission des finances, vous constatez qu'il fait allusion au coût très important du projet de construction du « métro express » : travaux d'infrastructure pour la construction de la ligne Folies-Etoile, 570 millions ; plan d'électrification de la ligne de Vincennes, 100 millions, ce qui ne représente qu'une part de l'ensemble du programme prévu puisque il y aura encore ultérieurement à raccorder l'Etoile à la Bastille pour pouvoir assurer le service complet de la ligne.

Ainsi l'ensemble des dépenses supplémentaires pour ce raccordement pourra s'élever à près de trois fois celui des travaux envisagés et prévu dans le rapport de M. Courrière. Par conséquent, *grosso modo*, l'axe envisagé représenterait pour ce « métro express » une somme de 250 milliards d'anciens francs. Si l'on ajoute l'éventualité d'un axe Nord-Sud, c'est un doublement de la dépense que l'on peut prévoir.

La commission des finances s'est donc posé une question : la solution technique envisagée est-elle plus sage ? On sait aujourd'hui qu'avec les progrès de l'électronique on arrive à accélérer considérablement la cadence des trains sur la même ligne. Dans un numéro de *Problèmes économiques* — qui est une revue éditée par la présidence du conseil — paru le 3 juillet 1962, il a été fait allusion à un article important sur le développement des transports ferroviaires en Union sovié-

tique dans les prochaines années, qui vise en particulier l'utilisation de la commande électronique dans le réseau métropolitain de Moscou et plus généralement sur les lignes souterraines.

On peut se demander — c'est la question que s'est posée la commission des finances et que M. Pellenc, rapporteur général de cette commission, a posé par écrit au ministre des transports le 14 janvier 1963 — s'il ne serait pas beaucoup moins onéreux d'envisager l'utilisation de ces nouvelles techniques sur les lignes actuellement existantes, ce qui réduirait incontestablement le coût de l'opération par rapport au projet prévu du « métro express » de 75 à 95 p. 100. Il est évident que cela mérite attention au moment où l'effort demandé aux contribuables est élevé.

Second point, on ne peut pas discuter de cette question sans se référer à l'organisation d'ensemble des transports de la région parisienne. L'attention de la commission des finances a été attirée sur le rapport présenté par le président de la Régie autonome des transports parisiens. Un groupe d'étude a fait un rapport intitulé « Perspectives d'études sur les transports en commun de la région parisienne. » Ce rapport, de l'avis de la commission des finances, est incomplet.

D'abord, en ce qui concerne les moyens inventoriés pour assurer les transports dans l'ensemble de la région parisienne. Quels sont ces moyens ? Ce sont les chemins de fer électriques de banlieue, le chemin de fer métropolitain, les transports routiers collectifs. Il semble bien qu'à cet égard le rapport n'ait pas fait allusion à une étude très importante qui a été faite à l'initiative de la régie Renault sur l'utilisation d'un métro aérien. Certes, on ne peut pas prétendre que les techniques soient totalement au point, mais les études sont suffisamment avancées et le prototype fonctionne depuis suffisamment de temps à Châteauneuf-sur-Loire pour que des industriels étrangers ou des représentants de pays étrangers visitent les installations. Nous croyons même savoir, à la commission des finances, que le Japon a acheté la licence. Il semble donc, à cet égard, que le rapport que je viens d'évoquer n'a pas été au fond de toutes les solutions techniques possibles.

La commission des finances ne prétend pas se substituer au ministère des travaux publics, ni à ses techniciens pour déterminer quelle est la meilleure solution. Elle ne prétend pas se substituer davantage aux techniciens du commissariat au plan. Néanmoins, en l'absence d'informations précises sur ce point, elle est très hésitante sur la politique suivie à cet égard. Il semble qu'il eût été sage d'instituer au moins un dialogue entre le ministre des transports et la commission des finances pour que celle-ci puisse éclairer convenablement le Sénat sur l'intérêt de cette opération et sur le choix de la technique retenue.

D'autre part, la commission des finances n'a aucun élément d'appréciation sur le coût des opérations envisagées pour aménager les transports de la région parisienne. Par conséquent, deuxième point sur lequel la commission des finances est inquiète, elle ne connaît pas la politique du Gouvernement à cet égard. Elle ne connaît pas non plus le coût de la politique envisagée. Enfin, la question des délais doit également être considérée. A ce sujet, la commission des finances rappelle que M. Pellenc avait interrogé sur cette question M. Buron lorsqu'il était ministre des travaux publics et jusqu'à présent, aucune réponse à ce sujet n'a été communiquée par le ministre intéressé. Enfin, la commission des finances doute de la qualité des services rendus, eu égard aux dépenses envisagées. Telles sont les observations de la commission des finances sur cette opération.

Enfin, il semble bien que le projet retenu n'envisage que des lignes radiales mais aucune ligne circulaire. Si cette information est exacte, la centralisation se trouvera encore accentuée et la politique des communes-dortoirs qui a été suffisamment critiquée à l'Assemblée nationale, dans cette Assemblée, voire même au Gouvernement, sera poursuivie.

Il semble donc que le rapport préparé par le groupe d'études auquel j'ai fait allusion au titre de la régie autonome des transports parisiens n'ait pas fait le tour complet de la question, n'ayant pas précisé les implications financières, économiques et sociales qu'il implique.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances considère qu'en l'absence de propositions suffisamment élaborées, elle n'est pas en état d'accepter les propositions du Gouvernement sur le financement immédiat de la première tranche du métro express pour la part à la charge de l'Etat. Aussi, propose-t-elle au Sénat de la suivre sur ce point, les précisions demandées par M. Pellenc au nom de la commission des finances

à M. le ministre des travaux publics dans ses deux lettres du 8 et du 14 janvier 1963 ne nous ayant pas été fournies.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole

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

M. Adolphe Chauvin. Je m'étonne de la position de la commission des finances, étant donné qu'il s'agit de crédits intéressant un travail déjà commencé. Les travaux du métro régional sont déjà commencés et je pense que personne ne comprendrait que le Sénat refuse maintenant les crédits nécessaires à leur continuation.

D'autre part, nous avons de nombreuses fois réclamé que des travaux soient entrepris pour améliorer le trafic et la circulation dans la région parisienne. Chacun sait que la gare Saint-Lazare est maintenant saturée et que les travaux de ce métro régional de la Folie à la Défense permettront de dégager la gare Saint-Lazare. Il est important que ces travaux soient menés à leur terme le plus rapidement possible.

D'autre part, M. Armengaud a évoqué l'électrification de la ligne de Vincennes. Voilà des années et des années qu'on parle de l'électrification de cette ligne. Nous sommes enfin sur le point de voir réaliser cette électrification. Je pense que le Sénat ne doit pas donner l'impression qu'il refuse des crédits aussi indispensables. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Madame le président, mesdames, messieurs, M. Chauvin a considérablement simplifié ma tâche, puisqu'il vient de présenter bon nombre d'observations que j'aurais pu formuler pour demander, au nom du Gouvernement, aux auteurs de l'amendement s'ils ne pouvaient envisager de le retirer.

Je voudrais ajouter quelques explications que cette question importante mérite.

M. Pellenc se fonde, pour demander le rejet des crédits en cause, d'une part, sur le coût élevé de la solution technique choisie, d'autre part, sur le fait que la participation de l'Etat ne correspond pas en 1963 à la totalité des autorisations de programme afférentes au programme prévu.

Je fais observer d'abord, sur le plan financier, que la R. A. T. P. a été autorisée à engager un programme important. Alors que les dépenses d'infrastructure du réseau express régional sont prises en charge par les collectivités publiques et par l'Etat, le matériel roulant demeurera à la charge de la régie. En 1962 et 1963, les budgets de l'Etat et du district doivent assurer respectivement, à concurrence de 50 p. 100, le financement des dépenses afférentes à l'infrastructure, soit globalement, en 1962, 24.200.000 francs et, en 1963, 64 millions, donc au total 88.200.000 francs.

Les prévisions inscrites aux budgets de l'Etat et du district portent essentiellement sur les crédits de paiement et conduisent, par conséquent, à l'ouverture d'autorisations de programme équivalentes aux crédits de paiement, ce qui correspond à la couverture des besoins propres à la R. A. T. P., compte tenu du rythme d'exécution des travaux dont nous devons nous soucier pour apprécier correctement le volume des crédits.

Pour les années ultérieures, la répartition des charges entre les intéressés n'est pas encore définie et est actuellement étudiée par le Gouvernement, ce qui est une raison majeure pour que nous ne puissions pas arrêter les chiffres trop longtemps à l'avance.

Je voudrais souligner que du point de vue technique, la R. A. T. P. a mis au point un système électronique susceptible d'assurer la régularité de la succession des rames, système qui va équiper la ligne n° 1. La conception actuelle du réseau express régional permettrait, non seulement d'améliorer les transports à l'intérieur de la zone actuelle du métropolitain, mais surtout d'assurer dans des conditions exceptionnelles de rapidité le débit des transports entre cette zone et la grande banlieue, ce qui est d'une importance capitale, tous les habitants de la région parisienne le savent.

La solution du métro suspendu, qui a retenu l'attention de M. Pellenc, doit faire l'objet d'études et de recherches et ne peut être envisagée, de l'avis des techniciens, que pour la desserte de certains secteurs situés entre les lignes principales ce qui n'est pas le cas qui nous occupe.

J'ajoute à tout ce qui a été dit que la mise en service du tronçon Saint-Germain—Etoile, si nécessaire à la région parisienne, est prévue pour 1966 ou 1967 — ce qui paraît déjà très

loin — et à la condition que tout se passe normalement. Si les sénateurs croyaient devoir supprimer ces crédits, on ne sait quelle situation serait alors créée.

Telles sont les raisons pour lesquelles je me permets de demander à M. Armengaud, s'il y est habilité, de retirer l'amendement de M. Pellenc. Dans le cas contraire, je demande au Sénat de bien vouloir repousser cet amendement.

M. Jean Fleury. Je demande la parole.

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

M. Jean Fleury. Il m'est difficile de parler après la réponse de M. le secrétaire d'Etat qui me paraît tout à fait raisonnable. Je pourrais tout juste exprimer simplement la surprise que j'éprouve en entendant parler de l'effet miraculeux de la synchronisation électronique de la marche des trains dans le réseau métropolitain de Paris, qui n'est pas adapté pour recevoir un tel perfectionnement. Il est évident qu'il serait nécessaire de porter à ses limites maximum le débit des rames. Mais il faut observer que les sections entre les stations ne sont pas égales. Il faut, par ailleurs, remarquer qu'une diminution du temps d'arrêt aux stations aux heures de pointe — les personnes qui utilisent le métro s'en rendent compte — empêchera les gens de descendre. Rien que ce fait limite l'utilisation de ce moyen de transport. Je ne pense donc pas qu'on puisse attendre de ce perfectionnement proposé l'effet qu'on prétend en escompter.

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Je demande la parole.

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

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Je voudrais d'abord répondre d'un mot à M. Chauvin. Actuellement, il est exact que les travaux entre la Défense et l'Etoile sont commencés et il n'est pas question, en la circonstance, de les arrêter.

L'objet de l'amendement de la commission des finances est d'attirer l'attention du Gouvernement sur le fait que cette affaire nous est présentée dans des conditions peu satisfaisantes, car il s'agit d'une opération financière très importante qui engage des crédits énormes pour plusieurs années en faveur d'une entreprise dont le déficit est permanent.

Cette situation préoccupe depuis des années votre assemblée, comme l'Assemblée nationale. Il était normal que la commission des finances se soucie des implications financières de cette affaire. J'indique également que la politique de la régie autonome des transports parisiens en matière d'investissements pour l'aménagement des transports de la région parisienne n'est pas claire. Je vous ai donné les différentes raisons, aussi bien de caractère financier que de caractère économique ou social, qui nous rendaient inquiets. Par conséquent, sur ce point, on ne peut pas dire jusqu'à présent que nous soyons suffisamment éclairés.

M. Chauvin a prétendu — et c'est exact — qu'un certain nombre de travaux sont commencés sur le tronçon Défense-Etoile. Si le blocage des crédits, tel que le propose la commission des finances, empêchait que cette ligne soit terminée, la commission des finances serait toute disposée à retirer l'amendement. Mais j'insiste auprès du Gouvernement sur la nécessité d'organiser le plus tôt possible un débat au Sénat sur la politique qu'il entend mener à cet égard. Il est indispensable que le ministre des travaux publics réponde clairement aux questions posées par M. Pellenc dans les notes qu'il a envoyées au Gouvernement.

Si monsieur le secrétaire d'Etat prend l'engagement devant le Sénat de prévoir un débat en séance publique, après avoir eu en commission des indications suffisantes de la part de M. le ministre des travaux publics, votre commission des finances ne maintiendra pas son amendement. Elle tient toutefois à attirer l'attention du Gouvernement comme de l'Assemblée sur le fait suivant : si, dans quelques années, le Sénat ou le Gouvernement viennent se plaindre que les travaux projetés coûtaient excessivement cher, il ne faudra pas venir s'en plaindre à la commission des finances, car elle aura été la première à alerter le Gouvernement sur l'insuffisance de précision de sa politique en la matière. (*Applaudissements.*)

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je voudrais remercier M. Armengaud et la commission des finances de leur compré-

hension et confirmer que mon collègue M. Jacquet, ministre des travaux publics, ne manquera pas de répondre aussi rapidement que possible aux notes de M. Pellenc, qui ont retenu toute son attention. Mais le Sénat l'a certainement remarqué lui-même, les dates de ces lettres sont du début du mois de janvier qui a été dominé par les débats budgétaires; ce fut une charge particulièrement lourde pour ce ministre récemment arrivé à la tête de son département ministériel et cela explique fort bien, étant donné l'importance des questions soulevées, que le ministre des travaux publics n'a pas pu encore fournir toutes les informations demandées.

Je puis assurer la commission des finances que cela ne signifie pas du tout qu'il ait l'intention de ne pas les donner. C'est au contraire dans le désir de fournir les renseignements les plus complets qu'il ne les a pas encore communiqués. Il se prêtera volontiers à toutes les confrontations et si la commission des finances le juge utile, sans attendre la prochaine session, il pourrait devant elle fournir certainement des informations plus complètes que celles que j'ai moi-même présentées ce soir.

Mme le président. L'amendement est donc retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre VI.

(Le titre VI est adopté.)

[Articles 57 quinquies et 57 sexies.]

Mme le président. « Art. 57 quinquies (nouveau). — Est autorisée au ministère des travaux publics (institut géographique national) l'intégration des fonctionnaires du corps des secrétaires administratifs de l'institut géographique national dans le corps des agents supérieurs.

« Un décret en conseil d'Etat fixera les modalités suivant lesquelles devra être effectuée cette intégration, qui prendra effet du 1^{er} février 1962. » — (Adopté.)

« Art. 57 sexies (nouveau). — Peuvent être intégrés dans le corps des agents supérieurs du ministère des travaux publics et des transports les chefs et sous-chefs de bureau du commissariat général au tourisme dont le statut a été fixé par le règlement d'administration publique n° 52-876 du 22 juillet 1952.

« Des décrets en conseil d'Etat fixeront, d'une part, les modalités suivant lesquelles pourra être effectuée cette intégration, qui prendra effet au 1^{er} janvier 1962, et, d'autre part, les transformations d'emplois correspondantes dans les conditions prévues par l'article 1^{er} (5^e alinéa) de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959. » — (Adopté.)

[Après l'article 57 sexies.]

Mme le président. Par amendement, n° 20, M. Jean Bertaud propose d'insérer, après l'article 57 sexies, un article additionnel ainsi rédigé :

« Sont validées les nominations en qualité d'administrateurs civils prononcées par arrêté interministériel du 24 juin 1955, en application de l'article 26 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955, des fonctionnaires de l'administration centrale du ministère des travaux publics et des transports qui appartenaient, avant le 31 décembre 1945, au cadre supérieur de ladite administration. »

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Avant de présenter la défense de mon amendement, je tiens à préciser, pour une simple raison de procédure, que si ce texte était adopté, il devrait prendre place immédiatement après l'article 57 sexies (nouveau), c'est-à-dire avant l'article additionnel adopté par le Sénat, il y a quelques jours, lors de la discussion du budget des postes et télécommunications, sur la suggestion de notre collègue, M. Chochoy.

L'article 26 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955 donnait la possibilité de procéder, au ministère des travaux publics et des transports, à des intégrations complémentaires dans le corps des administrateurs civils.

En application de ces dispositions, huit agents supérieurs ont été intégrés par arrêté interministériel du 24 juin 1955, suivant une procédure normale.

Cet arrêté a toutefois fait l'objet d'un recours devant la juridiction administrative de la part d'un agent supérieur non retenu au titre de l'intégration complémentaire de 1955 et a été annulé par un arrêt du 10 février 1961 du Conseil d'Etat

pour le motif que « contrairement aux prescriptions de l'article 43 de la loi du 19 octobre 1946 alors en vigueur, les notes chiffrées de l'agent supérieur considéré ne lui ont pas été communiquées ».

Or, l'article 26 de la loi du 3 avril 1955 n'autorisait le jeu des intégrations complémentaires que dans un délai de six mois, et cet article deviendrait par suite inopérant.

On ne saurait, pour une simple question de forme, laquelle, si elle avait été observée à l'époque, n'aurait pas modifié le classement intervenu, remettre en cause les intégrations prononcées.

Le présent projet d'article tend à confirmer ces intégrations.

C'est d'ailleurs ce qui s'est fait lors de la discussion du budget du ministère de l'intérieur, où l'on a accepté la validation des intégrations faites par le ministre à une époque déterminée.

Je vous demande donc, mes chers collègues, de bien vouloir adopter mon amendement et je ne pense pas que le Gouvernement s'y oppose.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement accepte l'amendement.

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

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Madame le président, mes chers collègues, la commission des finances n'a pas eu à délibérer de cet amendement. Elle n'en a eu connaissance qu'à l'occasion de nos débats de ce soir.

Elle voudrait simplement faire observer qu'une question comparable s'est posée à nous lors de la discussion du budget du ministère de l'intérieur. M. Masteau, rapporteur spécial de la commission, avait alors, avec plus de prudence que le Gouvernement, accepté de s'en rapporter à la sagesse de l'Assemblée.

M. Jean Bertaud. Le Sénat ne peut pas se déjuger, puisqu'il a déjà accepté une telle proposition.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. J'ai peut-être été trop bref. Je précise que la mesure proposée avait été l'objet, à l'Assemblée nationale, d'un sous-amendement auquel le Gouvernement ne s'était pas opposé. Mais l'amendement auquel ce sous-amendement était rattaché ayant été écarté, le sous-amendement n'avait plus d'objet.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement ne peut pas aujourd'hui s'opposer à une proposition qui avait été acceptée au cours du débat à l'Assemblée nationale.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 20, accepté par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, un article additionnel est inséré dans le projet de loi après l'article 57 sexies.

Par amendement n° 75, M. Etienne Dailly propose d'insérer *in fine* un article additionnel ainsi rédigé : « Il ne sera pas perçu de péages pour l'utilisation des sections d'autoroutes situées à l'intérieur des limites du district de Paris ».

La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Mme le président, M. le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à cette heure tardive j'ai le souci d'être aussi bref que possible, mais il me faut d'abord indiquer qu'il y aurait lieu de rectifier le texte de l'article additionnel que j'ai déposé pour lui donner une portée à la fois plus générale, bien que sans doute éphémère, ainsi que je vais avoir tout à l'heure l'occasion de l'expliquer. Le texte rectifié serait donc le suivant : « Il ne sera pas perçu de péages pour l'utilisation des sections d'autoroutes situées à l'intérieur des limites des districts urbains et du district de la région de Paris ». J'ajoute les mots « des districts urbains » en songeant à tous ceux qui sont ou pourraient être traversés par des autoroutes.

Mon propos n'est pas en cet instant d'ouvrir ici le procès du péage. Est-il souhaitable ou non que les autoroutes soient assujét-

ties à des droits de péages ? S'agit-il d'un progrès ? Faut-il rappeler que c'est le 31 janvier 1663 et par conséquent il y a 300 ans et 7 jours que Louis XIV a institué et officialisé le péage ? Faut-il rappeler aussi que c'est au contraire la Révolution française, par la loi du 22 décembre 1789, confirmée par un décret du 25 août 1792, qui a supprimé les péages ? Faut-il en déduire que le fait d'instituer des péages sur les autoroutes n'est pas dans le sens de l'histoire, bien plus, que les conquêtes de la Révolution française sont mises en péril ? Est-ce là le seul domaine où elles le sont présentement ? On pourrait sur ce sujet instituer un débat, mais je me bornerai ce soir au problème des péages sur les autoroutes à l'intérieur des districts urbains, et notamment à l'intérieur du district de la région de Paris puisque, si j'ai l'honneur de représenter ici le département de Seine-et-Marne, je représente aussi les mairies de Seine-et-Marne au conseil d'administration du district de la région de Paris.

J'ai lu dans le *Journal officiel* que M. le ministre des travaux publics, lors du débat budgétaire devant l'Assemblée nationale avait déclaré ceci : « Je tiens à préciser devant le Parlement que, seules, bien entendu, les autoroutes de liaison doivent être susceptibles d'être mises à péage et qu'il ne doit pas être perçu de péage sur les sections de nos autoroutes qui seront reconnues comme servant au dégagement des agglomérations ». Là, bien sûr, on dit « très bien ! très bien ! » sur les bancs de l'U. N. R. et j'en aurais fait autant si j'avais été présent. Et le ministre des travaux publics conclut : « Je pense qu'il y a là un élément de doctrine, mais qu'il faut strictement s'y tenir ».

Le but de mon intervention et de l'article additionnel contenu dans l'amendement que j'ai déposé consiste précisément à demander au ministre des travaux publics de bien vouloir mettre sa doctrine en concordance avec la réalité des faits.

Je m'explique : l'autoroute du Sud part de Paris et traverse Seine-et-Oise et Seine-et-Marne. Or, personne n'ignore ici que Paris et les départements de Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne constituent un district urbain et que les contribuables de ce district sont assujettis à une fiscalité supplémentaire et particulière qui s'est d'ailleurs traduite cette année pour les habitants de Paris — et je fais appel au témoignage de tous ceux qui vivent dans la capitale — par une augmentation très sensible d'impôts : 50 p. 100 d'augmentation sur les patentes pour ne citer que l'augmentation d'une seule des « quatre vieilles ». Tous les contribuables de Paris, de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne contribuent par conséquent aux charges du district en acquittant cette taxe d'équipement du district de Paris qui permet notamment de financer la construction du boulevard périphérique de Paris.

L'autoroute en un premier temps était, paraît-il, prévue à péage dès le département Seine-et-Oise, à Savigny-sur-Orge. M. Jacquet, ministre des travaux publics, vient paraît-il d'obtenir de M. Giscard d'Estaing — et je l'en félicite — que la barrière de péage soit reportée au niveau de Saint-Germain-sur-Ecole. Mais cela demeure très insuffisant : ce point est encore loin des limites du district de Paris et si, par conséquent, une partie des usagers de l'autoroute résidant à l'intérieur du district de Paris va pouvoir l'utiliser gratuitement, les autres, ceux qui résident au-delà, vont se trouver pénalisés. Il y a là quelque chose de particulièrement injuste, puisque les uns comme les autres sont contribuables du district de Paris et contribuent donc tous au financement du boulevard périphérique de Paris, qui n'est autre chose, mes chers collègues, vous l'avez déjà compris, que la partie initiale ou terminale, selon le sens dans lequel on le prend, de la voie de dégagement que constitue ladite autoroute du Sud.

Par conséquent, les contribuables résidant dans les quatre cantons de Seine-et-Marne les plus excentrés, situés au-delà de cette barrière de péage, devront acquitter un droit pour aboutir dans une voie dont ils assurent par ailleurs et grâce à un impôt exceptionnel le financement de la construction. Cela choque l'esprit. Mais ce qui choque l'esprit aussi, c'est l'inégalité de traitement à laquelle vont se trouver soumis ceux qui habitent de part et d'autre de la barrière de péage située à Saint-Germain-sur-Ecole et qui, les uns comme les autres, viennent chaque jour travailler à Paris. Si je n'entretenais avec le ministre des travaux publics des relations très cordiales et si je ne craignais qu'il ne voie quelque malice dans mon propos, je soulignerais le caractère singulier de l'implantation de cette barrière de péage qui va permettre de desservir gratuitement le canton dont il vient d'être élu conseiller général. Il sait bien en tout cas que je suis quant à moi conseiller général de l'un des quatre cantons qui se trouvent ainsi sacrifiés.

Mais il n'est pas de bon ton dans cette assemblée de particulariser le débat.

M. Michel de Pontbriand. Vous ne faites que cela. Nous ne sommes pas au conseil général ici !

M. Etienne Dailly. Je le sais bien, mon cher collègue, mais je suis ici pour dénoncer une injustice qui demain atteindra d'autres populations que je ne représente pas ici, par exemple lorsque l'autoroute de l'Est, dont la construction est à l'étude, sera ouverte à son tour. Le problème, mesdames, messieurs, est simple. Il s'agit de reconnaître qu'à l'intérieur du district de Paris l'autoroute est bien une voie de dégagement et non de liaison. Mais, dès lors que la caisse des dépôts et consignations fait des réserves foncières auprès de cette autoroute pour y faciliter la construction de maisons résidentielles pour cadres, afin d'envoyer dormir hors de Paris des cadres qui travailleront à Paris dans la journée — ceci est lié à une politique de la journée de travail continue, d'ailleurs en vigueur dans d'autres pays étrangers — cette autoroute est bien une voie de dégagement et je ne vois pas pourquoi on voudrait appliquer à l'une de ses sections le traitement réservé aux autoroutes de liaison. Ce traitement ne peut, ne doit s'appliquer qu'au-delà des limites du district de Paris.

Je sais parfaitement, monsieur le secrétaire d'Etat que vous ne pouvez pas opposer l'article 40 puisqu'il n'y a pas diminution de ressources existantes de l'Etat, mais je sais que vous pouvez invoquer l'article 41, m'objecter que le problème des autoroutes depuis la nouvelle constitution n'est plus du domaine de la loi. Le but du dépôt de cet article additionnel n'est pas d'entendre cette réponse. Il consiste à vous demander de nous donner au préalable des apaisements, à mon sens légitimes. Puisque la barrière de péage paraît devoir être fixée à l'endroit que j'ai dit, mais puisque le paiement du péage, comme toujours sur les autoroutes, n'interviendra qu'à la sortie, ne serait-il pas possible de prévoir pour tous les résidents du district, habitant au-delà de la barrière de péage et par ailleurs déjà soumis à la fiscalité exceptionnelle que j'évoquais tout à l'heure, un traitement privilégié, des cartes « d'abonnements à prix réduits » qui, par exemple, leur éviteraient d'avoir à payer pour emprunter une voie qui en définitive les fait aboutir dans une autre voie, le boulevard périphérique, dont ils assurent le financement de la construction.

Je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous acceptiez, avant d'invoquer l'article 41 dans sa sécheresse, de nous donner des apaisements sur ce point.

M. Auguste Pinton. Je demande la parole.

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

M. Auguste Pinton. Je remercie M. Dailly d'avoir évoqué les districts urbains en général, l'inconvénient étant qu'à l'heure actuelle leur nombre est extrêmement limité et qu'à ma connaissance fort peu de grandes villes ont des districts urbains.

J'ai l'impression qu'il est peut-être un peu tard pour aborder cette discussion qui pose un problème non encore résolu : celui de savoir où commence l'autoroute de liaison et où commence l'autoroute de dégagement. Jusqu'à présent, cette distinction est fondée sur des données existantes : parce que l'autoroute de l'Ouest avait trente kilomètres, on a dit que ce serait trente kilomètres. Cela s'est fait dans une autre agglomération que je pourrais citer. Il n'y a pas urgence — puisqu'on n'instituera pas de péages pendant l'année 1963, du moins sur cette route-là...

M. Etienne Dailly. Si ! dans un mois.

M. Auguste Pinton. Dans ce cas, c'est différent, mais il serait bon de savoir ce qu'est une autoroute de liaison et ce qu'est une autoroute de dégagement car — nous sommes bien d'accord — ce n'est pas la présence d'un conseiller général d'un côté ou de l'autre qui peut servir de règle en la matière. C'est pourquoi je combats l'amendement mollement. Je le soutiens — je l'avoue — à peu près de la même manière. (*Sourires.*)

Je souhaiterais que M. le secrétaire d'Etat puisse nous dire, et cela fixera ma position, s'il est possible d'envisager à bref délai une définition claire des deux catégories d'autoroutes dont il faut bien dire qu'elle n'a jamais été donnée jusqu'à présent.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Madame le président, j'ai trois observations à faire à ce propos.

La première, c'est que si l'on faisait coïncider les limites des autoroutes de dégagement avec celles du district de la région de Paris, l'on aboutirait à reconnaître, en ce domaine, la validité d'un critère administratif qui paraîtrait bien artificiel et arbitraire pour une telle matière. Or, la notion d'autoroute de

dégagement doit être précisée cas par cas, au vu d'études précises à caractère technique, économique, démographique et financier. C'est précisément ce que se propose de faire le Gouvernement en étudiant le problème général ainsi posé.

Deuxième observation : en attendant le résultat de ces études, le Gouvernement peut réaffirmer — je le fais après mon collègue des travaux publics — son adhésion au principe de l'exclusion des autoroutes de dégagement du champ d'application des péages réservés aux seules autoroutes de liaison.

Troisième et dernière observation : comme M. Dailly l'a prévu lui-même, je suis obligé d'attirer l'attention de l'auteur de l'amendement sur le caractère réglementaire de l'article additionnel qu'il propose. Ce texte pourrait à la fois tomber sous le coup des articles 34, 37 et 41 de la Constitution. Le décret du 4 juillet 1960 modifiant l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes permet, en effet, dans l'acte déclaratif d'utilité publique d'une section d'autoroute, de concéder, soit la construction, soit l'exploitation de cette section, et d'autoriser le concessionnaire à percevoir des péages. Cette procédure implique l'intervention d'un décret en Conseil d'Etat et ne ressortit donc pas du domaine législatif, mais du domaine réglementaire.

J'ai cru comprendre que M. Dailly avait prévu cette issue. Si, donc, il ne pouvait pas retirer son amendement, je serais dans l'obligation de lui opposer les articles de la Constitution que je viens de citer.

Mais j'ai cru comprendre également qu'il espérait obtenir l'assurance que des cartes d'abonnement pourraient être délivrées aux habitants concernés. Il y a longtemps qu'il a satisfaction, car les contrats de concession intéressant les autoroutes prévoient la possibilité de délivrance de ces cartes d'abonnement. Ce n'est donc pas une satisfaction nouvelle que je puis lui apporter.

M. Etienne Dailly. Il s'agit bien d'abonnements à prix réduit, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. A prix réduit, bien entendu, cela va de soi.

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

M. Etienne Dailly. Il est bien entendu retiré, madame le président.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Nous en avons terminé avec l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant la section I : travaux publics et transports, le vote sur les amendements précédemment réservés et affectant le titre IV étant renvoyé à la séance du vendredi 8 février, à quinze heures.

— 8 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique précédemment fixée au vendredi 8 février, à neuf heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée nationale (2^e partie : Moyens des services et dispositions spéciales), n° 42 et 43 (1962-1963). — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Prestations sociales agricoles. — M. Max Monichon, rapporteur spécial (n° 43, annexe 37), M. André Dulin, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (n° 46; tome IV).

Articles 50 bis et 50 ter du projet de loi.

Agriculture. — MM. Paul Driant et Geoffroy de Montalembert, rapporteurs spéciaux (n° 43, annexes 5 et 6).

M. Marc Pauzet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (n° 44, tome II).

Articles 49, 49 bis, 50, 50 quater et 66 du projet de loi.

A quinze heures. — Travaux publics et transports (fin).

Vote sur celles des dispositions concernant les travaux publics et les transports qui restent en discussion.

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 vendredi 8 février 1963 à zéro heure trente minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 7 FEVRIER 1963

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. »

3207. — 7 février 1963. — M. Georges Rougeron demande à M. le ministre de la justice : 1° s'il est exact que les individus qui, à Bruay-sur-l'Escault, martyrisaient leurs trois enfants, brutalisant en particulier un petit garçon de quatre ans, poliomyélitique, admis à l'hôpital de Valenciennes dans un état lamentable, ont été laissés en liberté ; 2° s'il est exact qu'aucune mesure n'ait été prise pour leur retirer la garde des enfants.

3208. — 7 février 1963. — M. Modeste Legouez expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 22 du décret n° 55-594 du 20 mai 1955 a supprimé, dans un but de simplification, l'obligation pour l'administration d'avertir les intéressés d'acquitter, sous peine de pénalité, le droit de bail dans le mois du commencement de chaque nouvelle période de bail. Il résulte de cette nouvelle disposition que de nombreux exploitants titulaires d'un ou plusieurs baux et qui ne peuvent, d'une part, garder en mémoire les différentes dates d'échéance et, d'autre part, calculer le montant des droits calculés sur des denrées à cours variables, reçoivent quelques semaines après la date d'échéance avis du droit à payer majoré des pénalités de retard. Il attire en conséquence son attention sur la nécessité d'en revenir au régime antérieur à celui du décret du 20 mai 1955, régime qui, sans compliquer d'une manière notable le travail de l'administration, apporterait par contre aux intéressés un considérable soulagement.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

Séance du jeudi 7 février 1963.

SCRUTIN (N° 14)

Sur l'amendement (n° 52) de M. Bernard Chochoy et des membres du groupe socialiste tendant à compléter l'article 27 du projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie).

Nombre des votants.....	227
Nombre des suffrages exprimés.....	225
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	113
Pour l'adoption.....	224
Contre	1

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM. Abet-Durand. Gustave Alric. Louis André. Philippe d'Argenlieu. André Armengaud Emile Aubert. Jean de Bagneux. Octave Bajoux. Clément Balestra Paul Baratgin. Jean Bardol.	Edmond Barrachin Joseph Beaujannot. Jean Bène. Lucien Bernier. Jean Berthoin. Roger Besson. Auguste-François Billlemaz. Raymond Boin. Raymond Bonnefous (Aveyron). Georges Bonnet.	Jacques Bordeneuve. Raymond Bossus. Albert Boucher Marcel Boulangé (Ter- ritoire de Belfort). Georges Boulanger (Pas-de-Calais). Jean-Marie Bouloux. Amédée Bouqueret. Robert Bouvard. Joseph Brayard. Marcel Brégègère
--	---	--

Martial Brousse Raymond Brun. Julien Brunhes. Florlan Bruyas. Robert Bruyneel. Robert Burret Roger Carcassonne. Mme Marie-Hélène Cardot Marcel Champeix. Michel Champleboux Maurice Charpentier. Robert Chevalier (Sarthe). Paul Chevallier (Savoie). Pierre de Chevigny Bernard Chochoy Emile Claparède. Georges Cogniot André Colin. Henri Cornat. André Cornau. Yvon Coudé du Foresto Antoine Courrière Louis Courroy Maurice Coufrot. Mme Suzanne Crémieux. Etienne Dailly. Georges Dardel Marcel Darou. Francis Dassaud Léon David. Jean Deguise. Alfred Déhé. Roger Delagnes Jacques Delalande. Claudius Delorme. Vincent Delpuech Mme Renée Dervaux. Marc Desaché. Jacques Descours Desacres. Henri Desseigne. Paul Driant. Emile Dubois (Nord). Hector Dubois (Oise). René Dubois (Loire-Atlantique). Jacques Duclos. Baptiste Dufeu. André Dulin. Charles Durand Hubert Durand. Emile Durieux. Adolphe Dutot. Yves Estève. Pierre Fastinger. Jean-Louis Fournier. Charles Fruh. Jacques Gadoin. Général Jean Ganeval Pierre Garet. Jean de Geoffre. Jean Geoffroy. François Giacobbi. Victor Golvan.	Lucien Grand. Robert Gravier. Léon-Jean Grégory Paul Guillaumot. Georges Guille. Louis Guillou. Raymond Guyot. Roger du Halgouet. Yves Hamon. Jacques Henriet. Gustave Héon. Roger Houdet. Emile Hugues. Alfred Isautier. René Jager. Eugène Jamain. Louis Jung. Michel Kauffmann. Michel Kistler. Jean Lacaze. Roger Lachèvre. Jean de Lachomette. Henri Lafleur. Pierre de La Gontrie. Roger Lagrange. Marcel Lambert. Georges Lamousse Adrien Laplace. Robert Laurens. Charles Laurent- Thouvery. Guy de La Vasselais Arthur Lavy. Francis Le Basser Edouard Le Bellegou Marcel Lebreton Jean Lecanuet. Modeste Legouez. Marcel Legros. Bernard Lemarié Etienne Le Sassièr- Boisauné. François Levacher. Paul Levêque Robert Liot. Henri Longchambon. Pierre Marcihacy. André Maroseill. Georges Marrane. Louis Martin. Jacques Masteau. Pierre-René Mathey. Jacques Ménard Roger Menu. André Méric. Léon Messaud. Pierre Métayer. Gérard Minvielle. Paul Mistral. Marcel Moille. François Monsarrat Claude Mont. Geoffroy de Montalembert. André Monteil. Gabriel Montpiéd Eugène Motte Marius Moutet. Louis Namy.	Charles Naveau Jean Nayrou François de Nicolay Jean Noury. Gaston Pams. Henri Parisot. Guy Pascaud. François Patenôtre. Pierre Patria. Paul Pauly. Henri Paumelle. Marc Pauzet. Paul Pelleray. Lucien Perdereau Jean Péridier. Hector Peschaud. Général Ernest Petit (Seine). Guy Petit (Basses- Pyrénées) Gustave Philippon. Paul Piales. André Picard. Auguste Pinton André Plait. Joseph de Pommery. Michel de Pontbriand Georges Portmann. Marcel Prélot. Henri Prêtre. Mlle Irma Rapuzzi Joseph Raybaud. Georges Repiquet Etienne Restat Paul Ribeyre. Eugène Ritzenthaler Eugène Romaine Alex Roubert. Georges Rougeron Louis Roy. Pierre Roy. François Schleiter Abel Sempé. Charles Sinsout. Edouard Soldani Robert Soudant. Charles Suran. Paul Symphor. Edgar Tailhades Louis Talamoni. René Tinant. René Toribio. Henri Tournan. Ludovic Tron. Camille Vallin. Emile Vanrullen. Jacques Vassor. Fernand Verdeille Maurice Vérillon. Mme Jeannette Vermeersch. Robert Vignon. Joseph Voyant. Paul Wach. Raymond de Wazières Michel Yvon. Joseph Yvon Modeste Zussy.
---	--	--

A voté contre :

M. André Fosset.

Se sont abstenus :

MM. Jacques Richard et Jacques Soufflet.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Ahmed Abdallah. Marcel Audy. Jacques Baumel. Maurice Bayrou. Jean Bertaud. Général Antoine Béthouart. Edouard Bonnefous (Seine-et-Oise). Jean-Eric Bousch. Maurice Carrier. Adolphe Chauvin. Henri Claireaux.	Roger Duchet. Edgar Faure. Jean Filippi. Jean Fleury. Louis Grous. Paul-Jacques Kalb. Mohamed Kamil. Bernard Lafay. Maurice Lalloy. Marcel Lemaire. Henri Loste. Jean-Marie Louvel. Georges Marie-Anne.	Roger Morève. Léon Motais de Nar- bonne. Marcel Pellenc. Jules Pinsard. Alain Poher. Alfred Poroï. Etienne Raboulin. Vincent Rotinat. Gabriel Tellier. Jean-Louis Tinaud. Jean-Louis Viglier. Pierre de Villoutreys.
--	---	--

Excusés ou absents par congé :

MM. René Blondelle Omer Capelle	Jean Clerc. Jules Emaillé Jean Errecart	Max Monichon Jacques Verneuil
---------------------------------------	---	----------------------------------

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat, et M. Léon Jozeau-Marigné, qui présidait la séance

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Gustave Alric à M. Jacques Descours Desacres.
 Emile Aubert à M. Lucien Bernier.
 Jean Bène à M. Marcel Brégégère.
 Jean Berthoin à M. Baptiste Dufeu.
 Marcel Boulangé à M. Roger Lagrange.
 Georges Boulanger à M. André Fosset.
 Jean-Eric Bousch à M. Maurice Bayrou.
 Julien Brunhes à M. Roger Lachèvre.
 Florian Bruyas à M. Pierre Garet.
 Roger Carcassonne à M. Bernard Chochoy.
 Yvon Coudé du Foresto à M. André Monteil.
 Georges Dardel à M. Pierre Métayer.
 Francis Dassaud à M. Emile Durieux.
 Roger Delagnes à Mlle Irma Rapuzzi.

MM. Emile Dubois à M. Charles Naveau.
 André Dalin à M. Lucien Grand.
 Yves Estève à M. Roger du Halgouet.
 Jean Geoffroy à M. René Toribio.
 Léon-Jean Grégory à M. André Méric.
 Paul-Jacques Kalb à M. Modeste Zussy.
 Francis Le Basser à M. Michel de Pontbriand.
 Gabriel Montpied à M. Gérard Minvielle.
 Marius Moutet à M. Maurice Vérillon.
 Jean Périquier à M. Charles Suran.
 Alain Poher à M. Jean Lecanuet.
 Etienne Restat à M. Guy Pascaud.
 Georges Rougeron à M. Jean Nayrou.
 Louis Roy à M. Robert Liot.
 Jean-Louis Tinaud à M. Guy Petit.
 Emile Vanrullen à M. Georges Guille

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	230
Nombre des suffrages exprimés.....	228
Majorité absolue des suffrages exprimés....	115
Pour l'adoption.....	227
Contre	1

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