

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU SÉNAT : 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

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 20^e SEANCE

Séance du Mardi 19 Novembre 1963.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2564).

2. — Loi de finances pour 1964. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2564).

Affaires algériennes :

MM. Georges Portmann, rapporteur spécial ; André Cornu, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat chargé des affaires algériennes ; Etienne Dailly, Louis Talamoni.

Suspension et reprise de la séance : MM. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances ; Marcel Lebreton, Antoine Courrière.

Présidence de M. Léon Jozeau-Marigné.

MM. Marcel Champeix, Edouard Le Bellegou, Julien Brunhes, René Blondelle, Jean-Louis Vigier, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat ; Georges Portmann, rapporteur spécial ; Auguste Pinton, André Monteil.

Art. 18 :

Amendements de M. Marcel Pellenc et de M. Edouard Le Bellegou. — MM. Georges Portmann, rapporteur spécial ; Edouard Le Bellegou, Maurice Bayrou, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat ; Camille Vallin, Guy Petit. — Adoption au scrutin public.

Art. 19 :

Amendements de M. Marcel Pellenc et de M. Edouard Le Bellegou. — M. Antoine Courrière. — Adoption au scrutin public.

Travaux publics et transports. — Chemins de fer. — Régie autonome des transports parisiens :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. Abel Sempé, Antoine Courrière, rapporteur spécial ; Jean Bertrand, président de la commission des affaires économiques ; Auguste-François Billiemaz et Joseph Yvon, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques.

3. — Motion d'ordre (p. 2596).

MM. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances ; Raymond Brun, Guy de La Vasselais, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Pierre de La Gontrie.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

4. — Excuse (p. 2597).

5. — Loi de finances pour 1964. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2597).

Travaux publics et transports. — Chemins de fer. — Régie autonome des transports parisiens (fin) :

MM. Auguste Pinton, Roger Morève, Camille Vallin, Adolphe Dutoit, Raymond Bossus, Jean Nayrou, Paul-Jacques Kalb, Louis Jung, Charles Naveau, Marc Desaché, André Méric, Mme Marie-Hélène Cardot, MM. Eugène Motte, Jacques Henriet, René Tinant, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Abel Sempé, Antoine Courrière, rapporteur spécial ; Guy de La Vasselais.

Art. 18 :

MM. Lucien Bernier, le secrétaire d'Etat.

Amendement de M. Jean Nayrou. — M. Jean Nayrou, Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; M. le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Amendements de M. Jean Nayrou et de M. Adolphe Dutoit. — MM. Jean Nayrou, Adolphe Dutoit, Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; M. le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Art. 79 : adoption.

Renvoi de la suite de la discussion : MM. André Armengaud, au nom de la commission des finances ; André Méric, le président, le secrétaire d'Etat, Pierre Garet.

6. — Communication du Gouvernement (p. 2613).

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

7. — Dépôt d'un rapport (p. 2613).

8. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2613).

PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,

vice-président.

La séance est ouverte à dix heures dix minutes.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme 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 1964

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1964, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 22 et 23 (1963-1964).]

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 7 novembre dernier sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole globaux dont disposent les groupes pour les discussions d'aujourd'hui sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : une heure cinq minutes ;

Groupe socialiste : cinquante-cinq minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : cinquante-cinq minutes ;

Groupe des républicains populaires : quarante minutes ;

Groupe de l'Union pour la Nouvelle République : quarante minutes ;

Groupe du centre républicain d'action rurale et sociale : trente minutes ;

Groupe communiste : vingt-cinq minutes ;

Sénateurs non inscrits : cinq minutes.

Services du Premier ministre.

AFFAIRES ALGÉRIENNES

Mme le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les services du Premier ministre : Affaires algériennes.

La parole est à M. Portmann, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Georges Portmann, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, ma tâche de rapporteur de la commission des finances pour ce budget des affaires algériennes est singulièrement facilitée pour deux raisons.

La première, c'est que, le 5 novembre dernier, nous avons eu dans cette enceinte une discussion très intéressante lors de la question orale avec débat de M. Edouard Bonnefous où l'affaire algérienne a été longuement évoquée et, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous aviez annoncé que vous vous réserviez de nous répondre lors de la discussion de votre budget.

Le deuxième élément qui facilite ma tâche, c'est que nous allons dans le sens de l'opinion publique. Tous les contacts que

nous avons eus avec nos électeurs, avec nos amis, ont montré combien la population était sensibilisée sur cette question algérienne et surtout sur l'aide excessive que nous accordons à la nouvelle République. (*Très bien ! à droite.*)

Le budget que j'ai l'honneur de présenter devant vous au nom de la commission des finances s'élève à 1.105 millions de francs, c'est-à-dire à peu près au même montant que l'année dernière à quelques millions près. Nous constatons une réduction de 172 millions consécutive à la moindre importance de la présence française ; ainsi, par exemple, le poste de secrétaire général à l'administration centrale est supprimé, le nombre de nos consuls généraux est ramené de huit à deux, nos consulats de 21 à 18.

Si nous examinons un autre chapitre, celui des relations culturelles, nous constatons que l'office universitaire et culturel a diminué d'importance puisqu'un certain nombre d'établissements qui nous appartenaient ont été transférés au ministère de l'éducation nationale algérien : il ne reste que huit lycées sur dix-sept ; les quatre instituts de recherches, sous l'égide purement française, n'existent plus ; enfin, sur les 2.200 classes primaires, nous n'en conservons que 600, dont 100 à titre provisoire. L'office a vu l'effectif de son personnel enseignant ramené de 2.700 à environ 1.500.

J'ajoute cependant que l'implantation française en matière d'éducation et d'instruction de base continue puisqu'au titre de la coopération sont détachés en Algérie 10.500 instituteurs, 1.150 professeurs d'enseignement secondaire et 850 professeurs d'enseignement supérieur.

Parmi les 25 chapitres du budget des affaires algériennes, celui comportant la subvention à l'organisme technique franco-saharien pour la mise en valeur du Sahara est en augmentation sensible : la dotation de 1963 comportait 30 millions et celle de 1964 s'élèvera à 47 millions. Cette différence s'explique par l'augmentation des frais de transport au Sahara, le prix du gas-oil ayant doublé, et par le transfert d'un certain nombre de crédits d'autres ministères. Vous trouverez tous ces détails dans mon rapport écrit qui vous a été distribué.

J'en arrive au problème central, la clé de voûte de ce budget, le chapitre 41-01 qui s'élève à un milliard, sur un total de 1.105 millions. Ce chapitre représente notre contribution au développement de l'Algérie.

Dans le dernier budget, nous avions déjà apporté une aide semblable. C'est à peu près le même crédit qui figure cette année. En 1963, 200 millions étaient affectés au remboursement des frais de culture pour nos agriculteurs victimes des mesures d'autogestion. Les 800 millions restant disponibles ont été divisés en deux parties : la première s'élevant à 400 millions de francs pour l'aide libre accordée à M. Ben Bella sans aucune réserve ou justification ; la seconde, soit 400 millions, appelée « aide liée » était destinée à l'exécution de projets précis présentés par la caisse algérienne de développement à la caisse française d'équipement. Ces projets devaient être acceptés par les deux gouvernements. Le protocole entre les deux caisses a été réglé par les accords des 26 juin et 27 juillet derniers.

Mesdames, messieurs, votre commission des finances avait fait observer lors de la discussion du dernier budget que la France ne continuerait pas toujours à être généreuse sans contrepartie, et que sa générosité avait des limites. Elle a même précisé qu'elle accordait un sursis d'un an, à la condition que, dans la période intermédiaire, les ressortissants français ne soient plus brimés, ni dans leur personne, ni dans leurs biens et, d'autre part, qu'une discipline économique et financière sérieuse soit instaurée en Algérie. Nous allons voir, si vous le voulez bien, ce qu'il en est.

Commençons par l'économie. Depuis septembre, l'Algérie s'est dotée d'une constitution et d'un chef d'Etat. L'une et l'autre se sont tournés résolument contre tout ce qui s'était fait antérieurement, et en particulier par la France. L'économie algérienne se trouve dans une situation grave, je dirais presque catastrophiques, moins peut-être pour des raisons financières qu'en raison d'une véritable désorganisation des circuits administratifs et économiques.

En ce qui concerne par exemple l'agriculture, la plupart des grandes productions de l'Algérie étaient entre les mains de colons français, qu'il s'agisse du vin, des agrumes, des produits maraîchers, et M. Ben Bella n'a rien fait avant la récolte de cette année, comme nous le verrons dans un instant. Cette récolte n'a donc pas souffert.

En ce qui concerne l'industrie, le rétrécissement des marchés a provoqué une chute de 55 à 60 p. 100 entre 1961 et 1962 ; cette chute s'est encore accentuée ces temps derniers.

Enfin, le départ des Français, dont beaucoup étaient des commerçants, a complètement détruit le système commercial algérien. Si l'on ajoute à tout cela la situation critique dans laquelle se trouve la trésorerie de la jeune République, les recettes fiscales marquant une chute brutale — ce qui est compréhensible si l'on se souvient qu'en 1960 les Européens

avaient payé 93 p. 100 des impôts sur les revenus — nous avons tout de même quelques raisons d'être prudents.

Mais voyons maintenant, si vous le voulez bien, la question des personnes. Je prends à votre intention l'article 12 de la déclaration des principes relatif à la coopération économique et financière, qui précise :

« L'Algérie assurera sans aucune discrimination une libre et paisible jouissance des droits patrimoniaux acquis sur son territoire avant l'autodétermination. Nul ne sera privé de ses droits sans indemnité équitable préalablement fixée ».

Au moment des accords d'Evian, n'oublions pas que plus d'un million de Français vivaient en Algérie. Ces accords ont été conclus dans cette optique. Mais les Français ont quitté l'Algérie en si grand nombre que, lors de l'indépendance de l'Algérie, en juillet 1962, il n'en restait plus que 300.000. Ce chiffre est tombé rapidement à 200.000 puis à 150.000. Nous ne savons pas actuellement s'il en reste 100.000. Pourquoi ces Français sont-ils partis ? Parce qu'ils ont été brimés dans leurs biens et dans leur personne. Je pourrais citer de nombreux exemples précis émanant d'amis que j'ai là-bas. J'ai reçu hier une lettre d'un ami médecin qui se trouve dans une ville importante d'Algérie. A votre intention, je vais lire quelques passages de cette lettre, que je ne cite pas pour les besoins de la cause car je l'ai trouvée hier matin dans mon courrier et j'en ai tout de suite noté quelques phrases.

« La situation d'Algérie — écrit-il — est catastrophique. Notre ville, qui était devenue fort belle ces dernières années et qui comptait 110.000 habitants, est une ville morte.

« Sur les 40.000 Européens qui y résidaient, il n'en reste pas 1.000. Toute activité commerciale est paralysée, la plupart des magasins sont fermés. Les récentes nationalisations sont encore venues ajouter au désespoir de ceux qui y étaient demeurés et avaient cru pouvoir maintenir une présence française. Quelle illusion ! »

Il ajoute : « Au point de vue médical, nous restons sept médecins sur trente-cinq. Quant aux Algériens, ils sont dans le dénuement le plus complet et leur pouvoir d'achat diminue de plus en plus pour tendre vers zéro ».

Et plus loin encore : « Le centre hospitalier moderne est bien équipé de 1.200 lits, mais dépourvu de personnel compétent, livré à des médecins étrangers peu experts qui y exercent leurs talents ».

Monsieur le ministre, puisque vous nous parlez toujours de la coopération, je livre le passage suivant à votre méditation, car cette lettre émane d'un homme qui était un coopérateur, qui aimait l'Algérie et voulait y rester :

« J'avais signé en septembre 1962 au titre de la coopération un contrat d'un an comme spécialiste de l'hôpital, à temps partiel. Ce contrat n'a jamais été honoré ni par l'ambassade de France, ni par le gouvernement algérien. Dans ces conditions, il ne m'est plus possible de rester ici ».

Monsieur le ministre, je vous communiquerai cette lettre, si vous émettez quelque doute sur sa teneur, ainsi que le nom de son signataire.

Un sénateur à droite. Il est fixé !

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. Quoi qu'il en soit, le problème se pose de cette façon : les Français sont partis de cette terre qu'ils ont fécondée parce que leur sécurité n'y est plus assurée. Et c'est au moment où nous nous trouvons en présence de cette situation que l'on nous propose de donner à M. Ben Bella la même somme, cent milliards d'anciens francs, que l'année dernière.

Mais que vont penser les journalistes français qui ont été expulsés il y a quelques semaines ? Récemment, j'ai reçu au Sénat, dans la salle des conférences, leurs représentants qui m'ont remis une note dans laquelle ils indiquent, d'une façon très explicite, les différents éléments de cette expulsion. Permettez-moi de vous en donner connaissance.

Le 17 septembre 1963, trois journaux français d'Algérie sont nationalisés : l'*Echo d'Oran*, la *Dépêche de Constantine* et la *Dépêche d'Algérie*.

Recevant quelques jours après les directeurs de deux de ces journaux — M. Laffont pour l'*Echo d'Oran* et M. Morel pour la *Dépêche de Constantine* — l'un et l'autre, au surplus, mandatés par notre ancien collègue M. Schiaffino, vous leur disiez, monsieur le ministre, que pour les dommages immobiliers « on verrait » et que pour les dommages mobiliers ils seraient indemnisés. Vous précisiez que, par dommages mobiliers, vous entendiez le paiement du mois en cours et une indemnité, suivant le barème syndical, leurs « frais de récolte » c'est-à-dire les frais engagés depuis le début de l'année, les stocks en papier, encre, etc.

Ces engagements confirmeraient ceux pris par M. Gorse au début de l'année. L'ambassadeur de France avait dit, en effet, au personnel de la *Dépêche d'Algérie* : « Vous êtes le fer de lance, les avant-gardes de la coopération. Tenez bon, et,

quoi qu'il arrive, vous serez indemnisés et reclassés ». Or, le 10 octobre, M. Laffont recevait de M. Pompidou une lettre dans laquelle celui-ci annonçait le paiement aux journalistes du mois de septembre et, à titre d'indemnité, du mois d'octobre.

On n'a jamais pu savoir, malgré les démarches entreprises, s'il s'agissait d'un règlement définitif ou d'une simple avance par le budget français, en attendant la conclusion des accords avec M. Ben Bella.

Sans doute M. Peyrefitte a-t-il déclaré à l'Assemblée nationale, dans la troisième séance du mercredi 30 octobre, que le Gouvernement français verserait une indemnité immédiate — les deux mois annoncés par M. Pompidou — et se proposait, d'autre part, de prélever leur indemnité de licenciement sur le montant de l'aide à l'Algérie.

Je suis mandaté pour vous demander s'il s'agit de la promesse du seul ministre de l'information ou si, au contraire, cette déclaration représente la conception du Gouvernement tout entier.

Si ces Français sont partis, c'est, en effet, parce qu'on les a mis dans l'obligation de partir.

J'aborde maintenant le problème des nationalisations. Vous savez que, le 16 avril 1963, les nationalisations des grands domaines étant décrétées, M. Ben Bella prit la parole.

M. André Cornu. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. André Cornu. Mon cher collègue, je vous remercie de vouloir bien me permettre d'interrompre quelques instants votre exposé que j'approuve pleinement, bien entendu.

Il faut que le Gouvernement sache que, sur ce point précis de l'indemnisation nécessaire des spoliés d'Algérie, nous ne pourrions jamais, à aucun moment, accepter sa thèse.

Il y a quelques jours à peine, M. le Premier ministre déclarait que ses amis et lui-même avaient pris charge de la France après un abandon de 25 ans. Ce serait risible si ce n'était odieux. Mais je veux lui dire ici, dans cette assemblée, qu'en fait d'abandon on ne fait pas mieux que le Gouvernement à l'égard des spoliés d'Algérie. (Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur de nombreux bancs à droite.)

Alors, mes chers collègues, permettez-moi de vous lire simplement, sans aucun commentaire, un tract qui a été répandu sur les villes d'Algérie à des millions d'exemplaires par des avions militaires français, c'est-à-dire par l'armée française, vous jugerez vous-même :

« Français d'Algérie, si demain par le vote de tous les Algériens, l'Algérie choisit d'être un Etat indépendant, coopérant avec la France, vos libertés et vos biens seront sauvegardés. Vous pourrez pratiquer la religion de votre choix. La langue française sera utilisée dans les actes officiels, dans l'administration, à la radio et à la télévision. Vous pourrez choisir l'école de vos enfants et ouvrir librement des établissements d'enseignement. »

Oyez plutôt :

« Vos biens seront protégés par la loi dans les mêmes conditions que les biens des Algériens. Ils ne pourront être expropriés qu'après une indemnisation préalable et garantie par l'aide de la France. Vous aurez accès à tous les emplois publics et privés. Vous pourrez librement créer des associations et des syndicats. Vous pourrez poursuivre en Algérie une existence digne. » (Mouvements divers.)

Monsieur le secrétaire d'Etat, quand vous avez parlé de représailles à l'égard des Algériens, il ne s'agissait pas du tout dans notre esprit d'exercer des représailles, mais de faire valoir nos droits. Vous me rappelez quelque peu le boxeur qui monte sur le ring sans gants, refusant le combat et qui est parfaitement décidé à recevoir les coups sans jamais les rendre.

A mon sens, vous n'avez pas seulement le droit de demander, mais le devoir et le pouvoir d'exiger. C'est ainsi que vous avez déclaré l'autre jour que les récoltes seraient laissées à la libre disposition des Français d'Algérie. Ce n'est pas exact car ils furent mis dans l'obligation de quitter ce qui fut leur patrie, et, avant même que vous n'ayez conclu vos accords, le blé était battu et, si je puis m'exprimer ainsi, il était déjà digéré. La récolte de vin, elle, ne sera commercialisée que dans quelques mois et nous ne savons pas ce qui se passera d'ici-là. Quant aux récoltes d'agrumes, si la plupart d'entre elles se font en janvier ou en avril, vous n'avez pas oublié — je vous en ai entretenu l'autre jour — que celle des clémentines qui représente pour les spoliés des sommes considérables, est actuellement faite. Nous sommes assurés, cependant que des démarches n'ont pas été entreprises et que les spoliés d'Algérie seront encore frustrés de sommes importantes.

Monsieur le ministre, vous pouvez hausser les épaules, c'est votre droit, mais je tiens à vous dire aujourd'hui que si vous

vous engagez dans cette voie, certainement qu'un jour l'histoire sera très sévère pour vous. (*Applaudissements prolongés à gauche, au centre gauche ainsi que sur de nombreux bancs à droite.*)

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. Je remercie tout particulièrement notre collègue M. Cornu des paroles qu'il a prononcées. Je me permets de lui dire que nous pensons exactement de même.

Reprenant la suite de mon rapport, je vous disais donc que le 16 avril 1963 M. Ben Bella après la nationalisation des grands domaines écrivait :

« D'ailleurs ces mesures n'ont touché que des privilégiés connus, ceux des sociétés agricoles, des grands propriétaires terriens et des colons européens. Les petits n'ont rien à craindre, les mesures révolutionnaires ne visent que les grandes fortunes mal acquises, les spéculateurs qui s'accaparent des biens du peuple. »

Quelque temps après, le 17 juin, par crainte que la récolte ne soit pas conduite à son terme, il disait, pour rassurer les agriculteurs :

« Le Gouvernement garantit aux agriculteurs français demeurés en Algérie et qui ont continué à travailler leurs terres qu'ils pourront procéder en toute quiétude à la récolte. »

Le 1^{er} octobre, lorsque la récolte a été achevée, c'est la brutale annonce de la nationalisation des 1.200.000 hectares des terres encore possédés par des Français. On ne peut pas être plus hypocrite et cela entre parfaitement dans le cadre des précisions qui viennent de nous être données.

Aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous présentez un budget d'un milliard sur lequel 200 millions sont destinés à la coopération technique et culturelle et 800 millions donnés à Ben Bella sans aucune contre-partie, ni contrôle.

Devant l'importance de telles sommes, nous vous avons demandé, l'année dernière, monsieur le secrétaire d'Etat — car, jusqu'à présent, nous avons encore constitutionnellement à assurer le contrôle des finances publiques — de faire entrer des membres de la commission des finances du Sénat et de l'Assemblée nationale au comité directeur de la caisse d'équipement. Il y a un an, vous avez pris devant l'Assemblée nationale l'engagement formel que l'entrée de ces parlementaires dans cet organisme serait effective. Voilà encore une promesse qui n'a pas été tenue !

Si nous considérons maintenant la trésorerie, nous sommes en présence du tonneau des Danaïdes : c'est sans fond. En novembre 1962, on a consenti une avance de 100 millions, en décembre 1962, 200 millions et le 1^{er} janvier 1963, 250 millions. Cela fait 550 millions au total, sur lesquels le Gouvernement algérien a remboursé 50 millions. C'est bien peu. D'autre part, lors de la discussion du budget à l'Assemblée nationale, l'on a appris l'existence d'un découvert qui s'élève à environ 2 milliards de francs, découvert antérieur au 11 novembre 1962 date jusqu'à laquelle le Trésor algérien disposait d'un compte correspondant ouvert dans les écritures du Trésor public ! Découvert considérable dont le Gouvernement algérien se refuse à être responsable. Personne ne le savait !

Vous concevez que la commission des finances, qui va au fond des choses, qui est composée d'hommes sérieux, de financiers, d'hommes d'affaires, ait pensé que cela ne pouvait plus continuer. C'est pour cette raison qu'elle m'a mandaté pour déclarer qu'elle ne voterait pas votre budget et qu'elle demanderait au Sénat de ne pas le voter.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. Vous allez objecter : il y a cependant le pétrole du Sahara. Mais vous ignorez quand Ben Bella décidera de le nationaliser. Vous affirmerez qu'il ne peut pas être nationalisé parce que étant donné sa composition il n'y a que la France qui puisse l'acheter. Si cela est vrai, si M. Ben Bella ne peut pas vendre son pétrole ailleurs, c'est un moyen supplémentaire de faire pression sur lui. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

M. Edouard Bonnefous, dans sa magnifique intervention du 5 novembre dernier avec sa grande éloquence, a rappelé : « On a déjà entendu de telles affirmations ! ». Les agriculteurs, les industriels, les techniciens, étaient considérés comme indispensables à l'Algérie. C'était même le fondement de votre action au moment des accords d'Evian pour prouver la solidité et la nécessité de la coopération que M. Ben Bella s'est engagé à respecter. Cela n'a pas duré et nous savons hélas, que cette nécessité impérieuse n'a pas arrêté le gouvernement algérien dans sa volonté d'éliminer tout ce qui fut et demeurerait français. Tous ont été expulsés. Croyez-vous qu'il n'en sera pas de même, peut-être, pour les pétroles ? Et par delà le pétrole, n'avons-nous pas dans le Sahara d'autres moyens de pression ?

Vous allez nous parler aussi, j'en suis sûr, de la coopération intellectuelle. Nous ne pouvons pas la refuser à l'Algérie. En ma qualité de rapporteur déjà ancien du budget des affaires étrangères, je suis particulièrement attentif à ce problème. Mais

cette influence que nous souhaitons ne s'achète pas. Encore faut-il qu'on l'accepte. J'ai du reste au début de cet exposé souligné qu'il y avait tout de même 76 millions de crédits en moins pour la coopération intellectuelle. Cela représente une diminution de notre action de 70 p. 100. Si j'ajoute à cela la réduction des heures d'expression française à la radio et à la télévision, si j'ajoute à cela également la diffusion de manuels scolaires dans lesquels on parle mal de la France et contre la France, il faut bien conclure que l'on ne peut pas forcer les gens à recevoir des cadeaux, pas plus les cadeaux intellectuels que les cadeaux économiques. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Je parle de cadeaux économiques. Eh bien ! Le Gouvernement algérien accepte tous les produits que nous lui envoyons gratuitement, mais ceux qu'il doit payer sont taxés ; tandis que nous, nous recevons librement les produits d'Algérie notamment le vin et souvent au grand dam de nos viticulteurs ; la question a été longuement évoquée dans cette enceinte l'autre jour.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il est bien difficile de vous suivre dans cette voie.

J'en aurai terminé en vous disant simplement que la France ne peut pas continuer toujours à être aussi généreuse sans contrepartie... (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Edouard Bonnefous. Très bien !

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. ... et je voudrais vous rappeler à ce propos quelques discours : deux vous appartiennent et deux autres appartiennent à une plus haute instance, M. le Premier ministre.

Vous déclariez, monsieur le secrétaire d'Etat, le 22 janvier 1963, à l'Assemblée nationale, lors de la discussion du budget de l'Algérie :

« Cependant, en dépit des hésitations et des secousses, le cadre des accords d'Evian n'a jamais été remis en cause. Fil à fil, une sorte de coopération s'est mise en place, qui ne cesse de progresser à mesure que semble s'affirmer chez les dirigeants algériens le souci de tenir compte de la présence dans leur pays d'une minorité d'origine européenne. Plus les mois passent, plus se font sentir la complexité et le nombre des anciens liens, et plus les dirigeants algériens prennent conscience de la nécessité absolue pour l'Algérie de coopérer avec nous ainsi que des conditions que cette coopération suppose ».

Et c'est vous-même, chargé des mêmes responsabilités ministérielles, qui un an après disiez, il y a quelques jours, à l'Assemblée nationale :

« La coopération, pour exister, suppose un certain climat et le désir loyal des deux parties. Elle nécessite des engagements qui ne varient pas et le respect d'un certain nombre de droits. Or nous ne trouvons, pour ce qui concerne l'Algérie, ni l'observance de ces engagements ni, jusqu'à maintenant, le respect de ces droits. »

« Il appartient donc dès maintenant à l'Algérie de manifester par des actes précis et répétés, ses intentions réelles à l'égard de la France, si elle souhaite la coopération. Dans l'incertitude actuelle, la France ne peut que tenir rigoureusement compte de ses intérêts et agir en conséquence. »

« La France n'accordera désormais son aide à l'Algérie que dans la mesure et à la mesure des certitudes qu'elle nous apportera. »

« Notre aide sera limitée, progressive, et fondamentalement gérée en fonction des objectifs et des intérêts de la France ».

Et vous continuiez sur le problème des biens :

« En cette matière délicate et qui fait l'objet de négociations, je voudrais rappeler la déclaration relative aux biens agricoles que j'ai signée, hier, avec le docteur Francis, aux termes de laquelle est réaffirmée la volonté de régler les problèmes soulevés par l'application de la législation des biens vacants dans le respect des principes consacrés par les accords d'Evian, c'est-à-dire que cette législation demeure essentiellement une législation conservatoire ne pouvant en aucun cas porter atteinte au droit de propriété. »

« Ainsi se trouve rappelé et reconnu un droit de propriété dont il conviendra de régler, dans le cadre de la réforme agraire, le maintien, l'adaptation ou l'indemnisation ».

Qu'avez-vous fait dans l'intervalle de ces deux discours ? Avez-vous tenu votre parole ?

Voici maintenant les discours de M. le Premier ministre. Il disait à l'Assemblée nationale en décembre 1962 :

« ... Nous ne pourrions évidemment poursuivre la coopération que si le Gouvernement algérien confirme et impose dans l'action quotidienne ses engagements tant à l'égard de la sécurité des personnes et des biens qu'en ce qui concerne la mise en ordre de ses finances et de son administration. »

« Je demande à l'Assemblée de croire que la vigilance du Gouvernement sur ces différents points sera constante et que la sauvegarde des intérêts de la France et des droits qui ont

été reconnus aux Français sera la condition de l'aide que nous apporterons à l'Algérie. »

Et il y a quelques jours, c'est-à-dire un an après, lors de la discussion du budget à l'Assemblée nationale, M. Pompidou disait : « Il est vrai qu'étaient restés en Algérie bon nombre de Français qui faisaient confiance au jeune Etat algérien et qui ont continué à travailler pour le bien commun. La politique menée par l'Etat algérien, et plus encore peut-être la façon dont elle a été menée, ont contraint beaucoup d'entre eux aujourd'hui à renoncer et à s'en aller. »

« Sur les conditions de ce départ, sur la possibilité pour nos concitoyens d'emporter leurs biens mobiliers, leurs instruments de travail, la valeur de leur récolte, nous serons intransigeants et nous veillerons à ce que des dispositions soient effectivement appliquées. »

Que s'est-il passé entre le premier discours de M. le Premier ministre et celui qu'il vient de prononcer ? Nous avons continué à aider d'une façon excessive le Gouvernement algérien malgré les humiliations multiples dont nous avons été abreuvés. Elles n'ont suscité d'ailleurs de la part du Gouvernement français aucune protestation digne de ce nom, quelques protestations verbales que nous aurions voulu voir effectives.

Il ne suffit pas de faire des discours. Je vous ai exposé, mesdames et messieurs, ces deux discours prononcés à un an d'intervalle, et, dans cet intervalle, nos concitoyens français d'Algérie ont été spoliés. Ils ont été obligés de partir. Et c'est là l'argument le plus valable pour me permettre de demander au Sénat de voter contre ce budget, en plein accord avec la commission des finances.

M. Edouard Bonnefous disait le 5 novembre : « Il est bien évident que l'attitude que nous avons à l'égard du Gouvernement algérien a une résonance considérable dans tous les pays d'Afrique noire ». Il n'est pas admissible que nous continuions à traiter mieux, à donner plus d'argent à ceux qui nous accablent d'insultes qu'à ceux qui nous restent fidèles, qui ont encore pour nous du respect ! (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

M. André Cornu. Et avec cet argent, on fait faire la guerre à nos amis marocains !

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. On engloutit là-bas en vain des milliards alors que nous, qui avons la responsabilité des collectivités locales dans notre pays de France, nous n'avons pas d'argent pour nos routes, pour nos écoles, pour l'électricité. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*) Et ce n'est pas là de la démagogie, croyez-le. Je dis cela parce que je le crois, parce que j'ai mes propres responsabilités. Et si je pense ainsi au sujet de l'Algérie, croyez bien que ce n'est pas sans raisons graves.

Monsieur le secrétaire d'Etat, votre Gouvernement assume une très lourde responsabilité ; je crois que l'histoire sera à votre endroit d'une extrême sévérité. Et sachez bien ceci, monsieur le secrétaire d'Etat, le Sénat, dont on ne pourra pas éteindre la voix, sera toujours le défenseur de la grandeur et de la dignité françaises. (*Vifs applaudissements prolongés à gauche, au centre gauche et à droite.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des affaires algériennes. Je demande la parole.

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs les sénateurs, si j'ai demandé à prendre la parole immédiatement après votre rapporteur, c'est bien évidemment parce que nous sommes devant un dossier politique que je voudrais m'efforcer d'abord, si je puis employer cette expression, de « démystifier », et ensuite de « dépassionner ».

Je voudrais, d'une part, le démystifier, parce que la nature assez particulière de nos rapports avec l'Algérie et les difficultés que nous rencontrons sur notre chemin font que tout ne peut pas être, à tout moment, porté sur la place publique.

Et dès lors, dans un contexte demeuré très sensible à l'opinion, des rumeurs fausses, inexacts, se répandent constamment. Je voudrais, d'autre part, dépassionner les choses parce que devant une affaire aussi grave — et je souhaite que ce débat se déroule avec le sérieux qui convient à un tel sujet — on ne peut discuter uniquement sur le plan des sentiments, ou sur celui des passions. Cette affaire est avant tout, en effet, une affaire d'intelligence politique ; et cette dernière ne peut s'exercer que sur la base d'un dossier exact.

C'est ce dossier exact que je voudrais m'efforcer d'ouvrir devant l'Assemblée. En réalité, au fond, ici, deux questions s'entremêlent : d'une part, ce que l'on pourrait appeler le bilan de 1963 ; d'autre part, les perspectives de 1964.

Je vais donc commencer par vous donner les faits qui serviront de base à nos débats et qui concernent ce qu'on peut appeler le bilan de 1963.

Je n'insiste pas sur les points de départ de toute cette politique. Nous étions, vous le savez, dans une guerre sans

issue. Les choses étaient arrivées à un point tel que chaque jour qui passait élargissait le fossé entre les Algériens et nous. Nous étions dans une situation où le monde entier nous blâmait et l'Afrique elle-même, notre Afrique noire, s'éloignait visiblement de nous. Nous nous enlisions en quelque sorte dans ce combat où beaucoup d'aspects étaient anachroniques. Il fallait réellement changer cet état de choses et tenter de substituer à des rapports d'hostilité des rapports pacifiques fondés sur la coopération des deux pays. D'ailleurs, les liens économiques, culturels et linguistiques entre la France et l'Algérie étaient tels qu'il était inimaginable que l'on puisse les couper entièrement.

Telles étaient les intentions au départ, tels étaient le concept et le cadre dans lesquels nous avons entamé cette politique de coopération.

Cette politique était fondée sur l'aide de la France. Quels en ont été ses principaux aspects ? Je crois qu'on peut les ramener à quatre têtes de chapitres : la France a accordé à l'Algérie une aide en capital, une aide en trésorerie, une assistance culturelle et une coopération technique. Ce sont là en quelque sorte les quatre volets de l'action de la France au cours de cette année 1963.

L'aide en capital, qui a été votée par le Parlement et qui, vous le savez, était de 100 milliards d'anciens francs, a été découpée en cours d'année — lors des négociations du mois de mai — en une aide libre, en une aide liée et en un cinquième que nous retenons pour indemniser les frais culturels d'un certain nombre d'agriculteurs français.

Je voudrais d'abord vous parler de l'aide liée. Elle était de 40 milliards, auxquels venaient s'ajouter des crédits de report de 1962 qui n'avaient pas été dépensés, de telle sorte qu'en réalité cette aide se montait à un total de 65 milliards.

Qu'en avons-nous fait ? La première observation que j'ai eu l'occasion de formuler l'autre jour à la tribune tend à faire remarquer que sur ces 650 millions, 530, c'est-à-dire les quatre cinquièmes, ont été versés à des entreprises françaises et ont servi à la couverture d'engagements français.

Ces sommes avaient donc une destination bien précise ; je profite de l'occasion pour dire que ces dépenses pour couverture d'engagements et pour couverture de marchés auraient dû de toute façon être payées sur d'autres crédits si nous ne l'avions pas fait sur l'aide, sans quoi il en serait résulté des procès et tout un contentieux de débits.

Ces engagements de la France, qui étaient importants en 1963, subsistent en 1964. Nous avons encore quelque 28 milliards à verser à des entreprises françaises pour 1964 et nous en aurons encore, en 1965, quelque 18 milliards, qui correspondent à des engagements pris vis-à-vis d'entreprises françaises.

Je reviens à l'aide liée. Donc, sur 65 milliards, 53 milliards étaient consacrés à des opérations anciennes et il en restait onze pour les opérations nouvelles.

Ces opérations anciennes, quelles étaient-elles ? D'abord des engagements de la France, c'est-à-dire des marchés. Nous dénombrons en premier lieu environ 90 marchés de travaux publics intéressant la totalité des entreprises françaises de travaux publics qui étaient installées en Algérie, qui disposaient là-bas d'un matériel considérable d'une valeur de 40 à 50 milliards et auxquelles il était nécessaire de permettre de continuer leur activité. Ce sont des commandes de travaux de fournitures qui, elles aussi, sont passées à des entreprises françaises.

Par ailleurs, il y avait des engagements financiers des entreprises qui étaient venues s'installer en Algérie sous l'égide du plan de Constantine ; elles s'y maintenaient et avaient effectué des investissements.

Dans cette catégorie, on trouve des prêts à long terme consentis à d'importantes sociétés dans le domaine des hydrocarbures : le premier l'a été à la compagnie du méthane liquide, la Camel ; le deuxième à la compagnie de transport du gaz Hassi R'Mel ; le troisième à la raffinerie d'Algérie.

Cela représentait quelque dix milliards.

D'autres engagements avaient été pris à l'égard d'autres sociétés : la société française des phosphates du Djebel-Ouk, l'usine Michelin de pneumatiques d'Alger, les entreprises textiles de Bougie et de Maison-Carrée. Sur ce crédit a été encore payé l'ensemble des primes d'équipement de toutes ces entreprises agréées par le plan de Constantine.

Enfin, restaient également sur ce crédit à régler les garanties de bonne fin, c'est-à-dire les engagements financiers de couverture que nous avions pris à l'égard de la caisse des dépôts, du crédit national et du crédit foncier, grâce auxquels ont été consentis des prêts à des Français en Algérie.

Quant aux opérations nouvelles, c'est-à-dire les 110 millions que j'évoquais tout à l'heure, elles se divisent en fournitures de matériels qui ont été commandés à des entreprises

françaises. Ainsi, la centrale hydraulique d'Oran a été installée par Jeumont. Des véhicules sanitaires ont été commandés à Renault et à Citroën. La commande des tracteurs a fait travailler l'usine Renault du Mans, l'usine Massey-Ferguson de Beauvais et l'usine Richard Continental de Lyon.

A côté des fournitures, des commandes intéressant l'infrastructure ont été passées à des sociétés françaises. Ainsi, le barrage de la Bou Namoussa a été commandé au groupe Schneider, et les adductions d'eau de Bône, à la compagnie générale d'entreprise.

Ce sont là des engagements et des commandes concernant l'économie française. C'est de l'argent qui a été consacré à l'apurement de la situation en Algérie.

Je pourrais encore évoquer les commandes relatives à l'équipement industriel, qu'il s'agisse d'un nouvel oléoduc d'Hassi-Messaoud à Arzew, de l'usine d'ammoniaque, des chaînes de montage Renault, des sucreries.

Enfin, il convient de rappeler les études techniques pour lesquelles de très nombreuses demandes ont été adressées à des sociétés françaises.

Tout cela, je l'indique pour que l'on connaisse les pièces du dossier. Cette aide liée a donc été, dans sa grande partie, consacrée soit au règlement d'engagements antérieurs, soit à des commandes passées à l'économie française.

L'aide libre, elle, on l'a indiquée, représente 40 milliards d'anciens francs.

Pour répondre à l'orateur qui m'interrogeait la semaine dernière au sujet de la texture de cette aide, je voudrais rappeler exactement ce qu'est l'aide libre et ce qu'est l'aide liée.

En réalité, toute cette aide est une aide à l'équipement. Seulement, sur le catalogue général d'équipement établi par l'Algérie, la France choisit un certain nombre de projets qui l'intéressent ; cela c'est l'aide liée. De son côté, l'Algérie choisit également des projets qu'elle impute sur l'aide libre.

Cette dernière vise essentiellement des travaux et des opérations qui apparaissent nécessaires du point de vue algérien.

Telle est la texture de cette aide, du moins dans son principe. Dans la pratique, qu'est-il advenu de ces 40 milliards ? A deux reprises, l'Algérie a reversé à la France des avances de trésorerie : 50 millions en juin et 50 autres millions qu'elle vient de reverser voilà quelques jours. Dans la réalité des choses, ces versements ont été prélevés sur l'aide libre. Par conséquent, les 400 millions tombent à 300.

D'autre part, au début de l'année 1963, 50 millions ont été consacrés avec notre accord à ce que l'on a appelé à l'époque l'opération Labours, c'est-à-dire à des achats de semences et de tracteurs.

Par conséquent, sur ces 400 millions d'aide libre, en voilà 150 dont nous connaissons exactement l'emploi. Nous savons également que cette aide a servi à financer la construction d'universités à Constantine et à Bône, universités qui doivent être de langue française.

Cela déduit, il reste un certain nombre de millions, probablement une vingtaine dont nous ne connaissons par l'emploi (*Mouvements divers*) et que je soupçonne être retombés dans le trésor algérien, il faut bien le dire.

Il faut tout de même tenir compte des difficultés effroyables de l'Algérie, de la nécessité profonde où nous étions de ne pas voir ce pays sombrer dans le chaos. Par conséquent, ce volant qui est probablement resté à la disposition de l'Algérie, a néanmoins rempli le rôle général que nous lui demandions lorsque nous avons consenti une aide à ce pays.

Telle est la texture de ce qu'on peut appeler l'aide libre.

A côté, il y avait l'aide en trésorerie.

On a rappelé tout à l'heure — c'était un peu avant mon arrivée au département ministériel — qu'en novembre et en décembre nous avons effectivement avancé à l'Algérie d'abord 100 millions de francs, ensuite 200 millions. Les 100 millions doivent être remboursés en 1964 et les 200 millions consentis un peu plus tard devaient l'être à concurrence de leur moitié au cours de cette année — cet engagement a été tenu — et à concurrence de l'autre moitié au cours de l'année 1964. Pour en rester aux réalités, nous sommes obligés de constater qu'à l'heure actuelle, en ce qui concerne ces deux avances, l'Algérie a tenu ses engagements.

A ces deux avances s'en ajoute une troisième, faite au mois de juin dernier, d'un montant de 250 millions d'anciens francs et remboursable en 1964 ; c'est ce qui faisait dire tout à l'heure à votre rapporteur que l'on comptait 550 millions d'anciens francs d'avances sur lesquels l'Algérie en a remboursés 100.

En ce qui concerne l'autre avance, qui est en réalité une créance, je voudrais que l'on s'explique très clairement. Le Trésor algérien disposait depuis toujours dans les écritures du Trésor français d'un compte de correspondant. Ce compte a très longtemps été créditeur ; mais, au cours de l'année 1962, il est devenu débiteur. L'indépendance de l'Algérie a été effective le

1^{er} juillet, mais il est bien évident que ce n'est pas à cette date qu'on a tiré un trait et qu'on a passé un coup de rasoir entre les deux Trésors. Ceux-ci sont restés liés.

Or, qu'est-il arrivé ? Il est arrivé d'abord la panique, les désordres qui ont marqué cette période, désordres du côté français en raison de l'action de l'O. A. S., désordres du côté de l'Algérie en raison de la lutte entre le G. P. R. A. et le groupe de Tlemcen. Si bien que, pendant plusieurs mois, la France a, en réalité, continué à administrer l'Algérie. Elle l'a fait pendant une période où il n'y avait aucune rentrée fiscale, si bien que le compte qui était créditeur est devenu débiteur d'une somme dont nous ne connaissons pas encore le montant exact. (*Exclamations sur de très nombreux bancs.*) Le chiffre de 2.500 millions avancé correspond d'ailleurs à un ordre de grandeur plausible ; les comptes exacts seront faits prochainement. Cette somme représente une créance qui est née entre le 1^{er} juillet et le 11 novembre 1962, date à laquelle nous avons séparé les deux Trésors, c'est-à-dire à laquelle le Trésor algérien est devenu indépendant du Trésor français.

Je voudrais cependant observer que nous avons, durant cette période, des responsabilités écrasantes du fait du très grand nombre de Français qui se trouvaient à ce moment-là en Algérie, et je me demande bien ce qui se serait passé si nous avions séparé les deux Trésors au 1^{er} juillet 1962 et si nous avions livré le pays à l'anarchie économique et financière (*Nouvelles exclamations*) qui serait venue s'ajouter à l'anarchie politique du moment.

D'ailleurs, le découvert qui s'est creusé à cette époque correspond pour une large part au montant des rentrées fiscales qui auraient dû normalement, dans le cadre de l'exécution du budget de l'Algérie, rentrer dans les caisses du Trésor durant ce semestre-là.

Enfin, je voudrais indiquer — j'espère que l'on me comprendra à demi-mot — que pendant cette période durant laquelle nous avons, en effet, soutenu à bout de bras l'économie et l'organisation financière de l'Algérie, un très grand nombre de capitaux, sous le couvert de ce « parapluie », ont quitté l'Algérie. Or, si les deux Trésors avaient été séparés dès le 1^{er} juillet, nous aurions plongé l'Algérie dans une situation financière telle qu'il n'aurait pas été possible de faire sortir d'Algérie les capitaux qui ont été rapatriés à cette époque et cela vaut d'être pris en considération.

Le troisième volet de l'aide de la France à l'Algérie, c'est l'aide culturelle.

Votre rapporteur en a parlé tout à l'heure et chacun convient qu'elle remplit un rôle utile et fondamental pour les décennies à venir.

On a évoqué l'office culturel. Il comporte huit lycées, 600 classes et 1.200 professeurs. A l'action de l'office, s'ajoute celle de l'école privée, notamment de l'école catholique qui, grâce au courage de monseigneur Duval, jouit là-bas d'un prestige considérable et dispose d'un millier d'enseignants.

A tout cela, s'ajoute encore la coopération elle-même qui fournit 12.500 maîtres. Ce qui veut dire que, sur le million d'enfants scolarisés en Algérie, la France assure l'éducation de la moitié d'entre eux, et même d'un peu plus de la moitié. Nous assurons la totalité de l'enseignement supérieur, de l'enseignement technique et de l'enseignement secondaire, ainsi que la quasi-totalité de l'encadrement pédagogique dans l'enseignement primaire, ce qui représente tout de même une masse, un potentiel d'influence qui demeure considérable car la langue française est ainsi faite qu'à force de la parler on finit par penser d'une certaine manière.

J'ajoute à cela que des conventions particulières — j'insiste sur ce point car elles sont respectées — nous accordent pratiquement, à la radio comme à la télévision, les trois quarts et les quatre cinquièmes des heures d'écoute, ce qui constitue également une possibilité d'influence considérable.

Enfin, le quatrième volet de ce bilan, c'est la coopération technique.

Nous avons eu et nous avons encore en Algérie, au cours de cette année 1963, près de 8.000 administrateurs : la moitié d'entre eux dans l'administration centrale et l'autre moitié dans l'administration locale et dans les services publics. On compte parmi eux une cinquantaine d'experts de très haut rang qui se trouvent pratiquement placés à tous les carrefours administratifs et économiques de l'Algérie. A cela s'ajoute la présence à Paris de quelque cinq cents stagiaires algériens et le fait que nous ayons formé, en Algérie, au cours de cette année, 1.400 agents des finances, 3.000 agents de la sûreté nationale, 3.000 moniteurs de français. Cela fait pour l'Algérie un bloc d'environ 23.000 coopérateurs alors que, dans le reste de l'Afrique, nous n'en comptons qu'à peu près 9.000.

Ces chiffres montrent l'ampleur de l'effort de la France en faveur de l'Algérie au cours de cette année 1963 et prouvent que nous sommes fondés à dire que le sauvetage administratif et scolaire de l'Algérie a bien été assuré par la France au cours de cette année.

En réalité, si je voulais schématiser la politique de la France au cours de cette année, je dirais tout d'abord qu'elle a tenu à faire face à ses engagements et que, pratiquement, tous nos engagements, à nous, ont été tenus. (*Vives exclamations sur de nombreux bancs.*)

Voix nombreuses. Oui, mais seulement les nôtres !

M. Edouard Bonnefous. C'est cela qui est grave.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. La France s'est efforcée de comprendre les difficultés de l'Algérie au cours de cette année, d'adapter son aide aux conditions très spéciales de ce pays, enfin d'orienter cette aide en faveur des intérêts de la France.

Bien sûr, cette aide a profité à l'Algérie dans toute la mesure où l'infrastructure lui reste, dans la mesure où les salaires ont été payés, dans la mesure où le mouvement économique a été entretenu, mais cette aide, en très grande partie, a été orientée par la force des choses vers le règlement et l'apurement des intérêts de la France en Algérie.

M. Antoine Courrière. En important le vin d'Algérie ?

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. A cette politique, on reproche sa faiblesse au regard de cette inexplicable, insensée et ingrate attitude algérienne. Mais quoi ? Je voudrais d'abord faire une observation d'ordre général : lorsqu'une spoliation se produit, lorsqu'une violation d'un texte se produit, on le sait et on s'en indigne ; mais lorsque nous préservons un bien, alors, on ne le sait pas ; on ne peut toujours le dire. C'est le contexte général des choses en Algérie. Je pourrais, cependant, signaler que, dans les huit ou dix jours qui viennent de s'écouler, deux très grosses entreprises, l'une textile, et une autre, pourquoi ne pas la nommer, les Salines d'Hippone, avaient été nationalisées. Sous la pression de notre diplomatie, on les a rendues à leurs propriétaires. Je ne prends que ces deux exemples, sans doute mineurs, mais intéressants, pour illustrer mon observation.

Je voudrais rappeler d'autre part, et ceci pour rétablir l'exactitude des faits, que l'aide à l'Algérie dont je disposais depuis le 1^{er} janvier de cette année n'a réellement été versée qu'au mois de juillet. Pendant six mois, on a observé, négocié et nous n'avons débloqué l'aide financière qu'à un moment du calendrier où il fallait choisir : ou bien c'était la rupture, ou bien nous coopérons encore et nous tenons les engagements pris. Cette aide a donc été gérée avec prudence.

D'autre part, on tient pour naturelle l'amputation de 20 milliards en cours d'année ; c'était néanmoins une très grosse décision ; car l'objectif de notre action a été de faire en sorte que cette décision soit acceptée par l'Algérie de façon que l'avertissement, la fermeté jouent, mais qu'en même temps la coopération ne soit pas rompue.

En réalité, je rappelle l'expression du président de la République algérienne disant qu'après tout, si on l'y obligeait, il mangerait de l'herbe ; nous sommes en face de gens qui sortent de la colonisation, qui sont extrêmement susceptibles, fiers. Chacun le sait, et c'est leur droit. Les moyens de pression doivent être maniés avec fermeté certes, mais aussi avec prudence. En vérité, on peut soutenir qu'à la limite, si par hasard nous supprimions l'aide libre, nous risquerions justement de perdre un des moyens de pression que nous pouvons conserver, à condition de le manier avec souplesse.

Bien évidemment, les perspectives ont beaucoup changé depuis les discours que l'on évoquait tout à l'heure du mois de janvier et même du mois d'avril 1963. Peut-être ont-elles changé en raison de circonstances intérieures propres à l'Algérie et certainement aussi en raison de la volonté politique du Gouvernement algérien. Il reste que le cadre originellement prévu s'est trouvé profondément modifié.

Nous avons envisagé — pourquoi le cacher, et beaucoup de parlementaires ont souscrit à cette politique — une Algérie où seraient restés quatre ou cinq cent mille Français, où il y aurait réduction progressive de la propriété terrienne des Français, car il était en effet inconcevable de maintenir l'intégralité de ces exploitations, d'abord parce que la guerre d'Algérie était essentiellement un soulèvement paysan et que, devant la pauvreté des uns, il était impossible que demeurent des îlots de richesse.

Nous avons également envisagé un secteur industriel et commercial libre. Force est de constater que si la terre a été spoliée, certaines exactions ont aussi frappé le secteur commercial et industriel. Nous avons envisagé une Algérie réformatrice et nous nous trouvons devant une Algérie qui cherche par saccades à secouer une structure sociale et politique qu'elle estime dépassée et à s'orienter vers une sorte de socialisme encore mal défini.

Nous constatons d'abord que l'Algérie, depuis un an, sacrifie son relèvement économique à la poursuite d'objectifs politiques et sociaux où nous ne nous sentons pas concernés. Nous constatons ensuite que cette politique a porté de plus en plus gravement atteinte aux droits et à la situation des Français habitant l'Algérie,

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. André Cornu. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous poser une simple question : trouvez-vous naturel qu'un Français spolié en Algérie ne puisse quitter le territoire algérien qu'avec un viatique de 1.000 francs, le reste de ses fonds étant bloqué, alors que le Gouvernement français autorise le transfert de 50 ou 60 milliards annuels que gagnent les travailleurs algériens en France, dont je ne nie d'ailleurs pas l'utilité !

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. J'allais traiter ce sujet.

Il y a en Algérie une situation économique et financière donnée et cette situation oblige le Gouvernement algérien à prendre des mesures pour que sa trésorerie ne soit exsangue. Il a donc voulu donner un coup de frein. Depuis cette décision, des négociations sont en cours, tenant compte des réalités de l'Algérie qu'aucun homme politique responsable ne peut ignorer et qui obligent à prendre un certain nombre de mesures provisoires.

Nous parlerons dans un instant des capitaux qui ont quitté l'Algérie, mais il ne faut pas oublier que l'aide française ne va pas sans contreparties — je n'aime pas ce mot, mais il est employé couramment — qui lui donnent sa justification. Je mentionnerai, sans insister sur ce point, la base de Mers-el-Kébir, qui joue un rôle important dans notre logistique générale (*Mouvements sur de nombreux bancs*) et aussi les sites sahariens, qui constituent une importante contrepartie.

Il y a également — et chacun attend ce propos — le pétrole. Comme vous le savez, on a trouvé depuis dix ans, au Sahara, quelque 600 millions de tonnes de pétrole et quelque 2.000 milliards de mètres cubes de gaz. Les intérêts sont français dans une proportion de 75 p. 100. Les investissements effectués au Sahara se sont élevés à 740 milliards d'anciens francs, à raison de 300 milliards en capital, de quelque 165 milliards par voie d'emprunt et de 260 milliards par autofinancement. La partie de ces dépenses supportées par les sociétés françaises représentent plus de 500 milliards d'anciens francs sur le total de 740.

Pour l'année écoulée, la production de pétrole est de 20 millions de tonnes et vaut 200 milliards d'anciens francs. Cette somme, à raison de la moitié, c'est-à-dire 100 milliards, est versée sous forme d'impôts, de remboursements de prêts, d'intérêts et de dividendes aux actionnaires ; l'autre moitié est réinvestie au Sahara.

Tel est le mécanisme de l'ensemble du système concernant le pétrole. Ce pétrole a permis à l'économie française d'économiser au cours de cette année 480 millions de dollars. Il faut bien se rendre compte des effets qu'une rupture produirait dans le monde arabe : ce n'est pas 480 millions de dollars qu'il faudrait trouver dans les années qui viennent, mais, du fait même de l'accroissement rapide de la consommation française, des sommes très supérieures.

Par conséquent, il y a là un avantage qu'il est inutile de cacher puisque tout le monde le connaît du côté algérien. L'Algérie y trouve en effet son avantage : nous achetons son pétrole à un prix avantageux, les investissements que nous faisons au Sahara assurent le développement de la production et nous sommes un acheteur proche et régulier. Il reste cependant des solutions de rechange qu'on pourrait envisager.

Cet ensemble de contreparties fait qu'il est assez peu probable que le régime des pétroles connaisse un changement. Je lis depuis un an dans la presse que le pétrole va être nationalisé. Certains journalistes se lèvent dès l'aurore pour écrire cela. On dirait même qu'ils le souhaitent, qu'ils l'espèrent, qu'ils s'irritent que cela n'arrive pas ; c'est un trait de notre tempérament que nous voulons toujours avoir eu raison, même quand c'est contre l'intérêt de la France.

Je m'en tiens pour ma part aux déclarations officielles du Gouvernement algérien et aux contreparties que nous tirons de la situation actuelle. Nous n'avons aucune raison pour l'instant de craindre cette nationalisation. Elle est peu probable dans l'avenir si chacune des parties a le sentiment de ses intérêts. Bien sûr, je reconnais qu'une nation peut ne pas avoir le sentiment de ses intérêts.

J'ajoute au dossier deux autres éléments. D'abord, jusqu'à ces jours derniers, la liberté des transferts, qui a bien été une contrepartie car, de janvier 1962 à juillet 1963, la masse des billets en circulation restant égale — c'est une des singularités de la gestion algérienne qu'il n'y a pas eu d'inflation — les dépôts bancaires ont passé de 2.500 millions à 1.200 millions et les dépôts en comptes courants postaux de 730 à 350 millions.

Où sont passés ces capitaux ? En leur presque totalité, ils ont reflué vers la France, et je ne mentionne que les sommes passées par le canal de la poste ou des banques, car d'autres procédés ont pu être utilisés. Il faut donc retenir au nombre des contreparties de notre politique le maintien de la liberté des transferts qui, durant près de dix-huit mois, a permis une

libre circulation des capitaux jusqu'à un point où, comme je l'indiquais tout à l'heure, la trésorerie algérienne s'est trouvée à ce point exsangue qu'il était nécessaire pour le gouvernement algérien de prendre des dispositions urgentes.

Il faut aussi tenir pour une contrepartie importante le monopole du pavillon maritime qui représente, pour un trafic de 25 millions par mois, 400 millions par an. Je voudrais à ce sujet attirer votre attention sur l'extraordinaire vitalité du commerce franco-algérien. Pendant les huit premiers mois de 1963, nos exportations vers l'Algérie ont représenté 189 milliards alors que, pendant la même période de 1962, elles ne représentaient que 1 milliard 810 millions de francs ; dans ce montant d'ailleurs, l'exportation de nos produits agricoles entre pour une proportion très importante. Il est extraordinaire de penser qu'en dépit de tous les événements qui se sont produits en Algérie, les exportations représentent un chiffre plus important que l'année dernière. Nos importations ont progressé de même. Nous avons importé, pour les huit premiers mois de 1963, 1 milliard 870 millions, tandis que pour la même période de 1962, nous importions 1 milliard 380 millions. Ainsi, non seulement notre balance commerciale est favorable, 1 milliard 890 millions contre 1 milliard 878 millions mais encore, la vitalité de notre commerce demeure et s'est même accentuée. L'Algérie est restée le quatrième client de la France et nous avons davantage commercé avec elle qu'avec l'Angleterre. La vitalité du commerce est l'un des éléments du dossier de nos rapports avec l'Algérie.

Alors, devant l'attitude du Gouvernement algérien, que reste-t-il ? Quelles sont les perspectives que l'on peut raisonnablement avancer ? La coopération n'est plus celle que nous avions imaginée, certes, mais demeurent ce qu'on peut appeler les intérêts de l'Etat qui sont, en réalité, les intérêts de la France. Il y a la protection des sites, les intérêts économiques, qui vont depuis le commerce jusqu'à notre influence technique dans la vie quotidienne. De plus, dans le monde où nous vivons, les débouchés du Marché commun lui-même ont des limites et nous avons intérêt, comme tous les pays, à essayer de trouver ou de garder, sur tous les marchés économiques possibles, une place pour nos industries, nos entreprises et nos fournitures. Notre devoir est de nous battre aussi bien en Algérie que dans n'importe quel pays étranger. Ainsi, il y a encore tout un ensemble d'intérêts français qui continuent d'exister en Algérie, car en dépit de toutes les spoliations, la masse des richesses françaises en Algérie était telle qu'il reste un nombre considérable de biens français à protéger et nous nous efforçons de les protéger.

Ensuite, nous avons des intérêts de politique générale. Que nous le voulions ou non, l'Algérie est une puissance méditerranéenne et nous souhaitons que la Méditerranée soit une zone de paix. L'Algérie est une puissance africaine, c'est même la porte de l'Afrique et, dans ce continent où nous avons des intérêts politiques considérables, nous ne voulons pas nous heurter constamment à une puissance hostile.

M. Antoine Courrière. M. Debré l'avait dit !

M. Edouard Bonnefous. Elle l'est, hostile !

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. L'Algérie fait partie du monde arabe. Chacun sait bien que la France et l'Europe, dans les décennies à venir, auront besoin de normaliser sur le plan économique et politique leurs rapports avec l'ensemble du monde arabe.

Nous souhaitons donc, dans l'intérêt de la paix, que l'anarchie ne s'installe pas en Algérie, que l'Algérie devienne un Etat qui puisse prendre des engagements et les tenir, et qu'elle soit elle-même. C'est pour cette raison que le principe de notre politique demeure la coopération. Bien entendu, cette coopération a changé de caractère. Le départ du plus grand nombre de Français lui a retiré sa chaleur humaine et une grande part de son ampleur. Nous avions imaginé autrefois une coopération aux formes multiples fondée sur la présence, les échanges des individus, des banques et des entreprises. Cette coopération multiforme n'a plus sa raison d'être et elle ne peut trouver place dans le cadre plus sec d'une coopération d'Etat à Etat, c'est-à-dire d'une coopération limitée dans son montant, rigoureuse dans son principe et progressive dans son exécution. Je précise que cela se traduit au budget par une aide qui est déjà limitée. Dans le budget de 1963, il y avait un milliard de francs plus 50 millions de francs de frais de coopération qui représentaient la coopération technique et culturelle. Dans le budget de cette année, tout au moins dans sa première manière, tout était compris dans un volume global d'un milliard de francs, qui est devenu 950 millions de francs à la suite de l'économie de 50 millions ; ces réductions s'analysent à la fois en une économie et un avertissement.

D'autre part, dans ces 950 millions de francs, une part que l'on a chiffrée tout à l'heure à 20 millions de francs sera bloquée tant pour les frais de coopération technique et culturelle que pour les imprévus de l'année 1964. Enfin, cette aide, qui sera divisée en aide libre et en aide liée car les deux sont

nécessaires, sera versée par tranches et subordonnée au respect des engagements de l'Algérie.

En réalité, cette politique, lorsqu'on y réfléchit — et je vous demande de le faire — est certainement, à longue échéance, la seule qui paraisse conforme aux intérêts considérables de la France en Algérie.

Lorsqu'on fait le tour de toutes les éventualités politiques, il est bien évident qu'il est inconcevable de recommencer en Algérie une politique de force. Personne, en tout cas, n'ose le soutenir et j'écarte cette hypothèse.

Une autre politique pourrait y être pratiquée que je pourrais appeler la politique guinéenne, c'est-à-dire celle du cordon sanitaire. Cette politique est possible dans un pays où il ne reste presque plus de Français et qui n'est pas dans le champ d'action de la guerre froide. Si la Guinée remplissait ces conditions, ce n'est pas le cas de l'Algérie car, chaque fois que nous nous retirons, immédiatement quelqu'un d'autre — quel qu'il soit — nous remplace.

Enfin, on a parlé l'autre jour d'une politique de représailles, celle que l'on pourrait appeler sans aucune irrévérence une « politique de notaires » vis-à-vis de l'Algérie. Cette perspective nous conduit à une sorte d'escalade car la représaille appelle la contre-représaille et j'indiquais tout à l'heure qu'il y a matière des deux côtés à la représaille et à la contre-représaille. Tout ce que je sais, c'est que cette politique irait très vite, compte tenu du caractère de nos partenaires, et qu'elle conduirait à une situation qui n'apporterait rien de bon ni à l'un, ni à l'autre.

Contrairement à ce qu'on dit un peu vite, l'Algérie est encore un pays à la croisée des chemins, un pays qui se cherche. Rien n'est définitivement joué. Un fleuve d'amertume et d'enthousiasme traverse l'Algérie et, il doit un jour au l'autre, rentrer dans son lit. Notre devoir de nation ancienne, de nation civilisée, est d'aider à ce résultat, de faire en sorte que la langue française puisse être maintenue pendant cette période de crise et que, petit à petit, nos exhortations, notre patience, notre sérénité ramènent nos interlocuteurs à une vision plus sereine des choses.

Dans le contexte actuel du monde, dans le contexte actuel du continent africain, avec tous les courants qui le secouent et la magie du verbe qui l'ébranle, il nous faut être prudents et patients.

Je ne crois pas que nous aurions intérêt, qu'il serait conforme aux intérêts de la France de nous décourager. Sans doute, la prudence n'est pas la faiblesse et, certes, notre patience doit avoir des limites.

Il se peut que nos efforts échouent ; rien n'est sans doute certain dans cette affaire ; il se peut qu'un jour ou l'autre chaque pays reprenne sa route. Mais, alors, personne n'aura gagné à cette affaire et les conséquences seront considérables. Je le répète, entre la France et l'Algérie, les choses sont telles qu'elles intéressent le monde entier, et ce qui sortira de la politique française en Algérie, ce qui sortira de cette épreuve unique de tentative de coopération entre un pays libéral évolué et cette poussière d'idées que constitue l'Algérie actuelle aura une influence sur l'ensemble des relations entre tous les pays.

Des millions d'hommes, qu'il s'agisse du monde occidental ou des pays sous-développés, observent avec beaucoup d'attention le développement de cette politique et de cette expérience. Il semble impossible de laisser en chemin l'effort que nous avons entrepris, et qui est tout à fait conforme à la vocation profonde de notre pays et à ses intérêts permanents.

Bien sûr, nous subissons de multiples avanies, de multiples déceptions, mais, dans une assemblée comme celle-ci, au-delà des déceptions quotidiennes, il faut voir les intérêts permanents et les grands objectifs de notre politique. Il faut voir la place que l'Europe occupera par rapport aux autres continents dans le monde de demain, la nécessité qu'a cette Europe de normaliser ses rapports avec l'Afrique et les possibilités très grandes qui demeurent pour toutes les nations parlant la langue française qui, un jour ou l'autre, peuvent avoir le sentiment concret de leur unité et de leur cousinage.

Par conséquent, je ne soutiendrai pas que la politique française soit sans risques. Ce que j'ai voulu vous montrer, c'est la complexité de ce dossier, c'est, à côté des déceptions quotidiennes, la permanence de certains intérêts, l'ampleur du problème et les conséquences extraordinairement importantes que les relations franco-algériennes et la solution finale de ce problème auront pour l'équilibre du monde de demain.

Tout cela est très grave et très important pour la France et je ne crois pas, encore une fois, qu'il faille raisonner avec des réactions trop vives en l'occurrence. Chacun est patriote dans cette question d'Algérie et chacun, j'en suis sûr, est conscient de chercher la meilleure voie pour la France.

Ce que j'ai voulu prouver, et je serai très soulagé et très heureux si j'ai pu y parvenir, c'est que ce problème a de

multiples aspects, des aspects contradictoires et qu'il est quelquefois difficile de trouver le sens réel des intérêts de la France. (*Applaudissements au centre droit.*)

M. André Cornu. Je demande la parole.

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

M. André Cornu. Je prends acte, mes chers collègues, que M. le secrétaire d'Etat chargé des affaires algériennes n'a pas voulu répondre à la question que je lui ai posée sur le produit de la récolte des clémentines qui se fait actuellement en Algérie et qui représente des centaines de millions de francs anciens !

Je lui pose à nouveau la question : selon les engagements formels pris par le Gouvernement, le produit de cette récolte va-t-il rester la propriété des Français spoliés ou bien le Gouvernement algérien va-t-il faire main basse sur lui ?

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Il faut me laisser la possibilité de garder quelques sujets pour mon second exposé ! Toutefois, je puis répondre très simplement, je crois même que cela a été indiqué dans la presse...

M. Vincent Delpuech. Hier, vous n'avez pas répondu en ce qui concerne le vin !

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. ... que des engagements ont été pris au mois de juin dernier par l'Algérie tendant à assurer en tout état de cause la libre commercialisation des récoltes de 1963. C'était un engagement formel et nécessaire pour que les Français d'Algérie puissent continuer à travailler.

La nationalisation est arrivée et les dispositions suivantes ont été prises. Les blés, comme on l'a tout à l'heure indiqué à la tribune, étaient rentrés, par conséquent payés à 80 p. 100 et l'Algérie s'est engagée à verser le cinquième restant dû ; le vin, qui représente évidemment un chiffre d'affaires considérable, sera réglé en Algérie et les sommes correspondantes immédiatement transférées en France : là non plus, il n'y a donc pas de problème, la récolte française de l'Algérie sera payée. C'est une garantie formelle et si survenait je ne sais quel incident imprévu, la France prendrait sur l'aide les moyens nécessaires pour régler cette récolte.

Restent les agrumes ; il s'agit d'une récolte à mi-chemin, difficile à évaluer, et peut-être n'est-il pas prudent d'attendre encore six mois pour voir si elle sera commercialisée. Nous avons conclu un arrangement aux termes duquel seront versés les frais culturels majorés de 20 p. 100. Cette affaire sera réglée par le Gouvernement français sur l'aide promise. Les clémentines, les mandarines entrent dans le cadre de cet arrangement et vous pouvez donc être rassuré sur cette affaire.

M. André Cornu. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

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

M. Etienne Dailly. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais, d'abord, m'adresser à M. le président Portmann.

Avec votre talent habituel, monsieur le président, avec cette objectivité que nous nous plaçons à vous reconnaître et qu'aucune circonstance familiale, si douloureuse qu'elle ait été, n'a jamais altérée, vous avez dit les motifs d'ordre économique et d'ordre politique pour lesquels la commission des finances nous demande de repousser le budget des affaires algériennes.

Je suis convaincu de ne pas trahir votre pensée en évoquant à cette tribune d'autres motifs de refus.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez désiré vous adresser au Sénat après M. le rapporteur pour, avez-vous dit, situer le débat dans son contexte et pour que chacun comprenne la gravité du sujet.

Je pense, par conséquent, ne pas trahir ce souci de gravité, en choisissant — M. le président Portmann ayant traité ces aspects économique et politique du problème, d'autres orateurs, je le sais, devant les évoquer à nouveau tout à l'heure — en choisissant, dis-je, l'un des aspects les plus douloureux du problème algérien, celui que vous avez traité hâtivement l'autre jour, à l'intérieur d'une parenthèse, et dont je vais me permettre moi d'ouvrir aujourd'hui le dossier.

Il est maintenant certain que 2.100 personnes civiles ont été enlevées depuis les accords d'Evian en plus des 400 militaires, dont 350 avaient d'ailleurs été fait prisonniers avant le cessez-le-feu, mais dont 50 ont été, eux aussi, enlevés après les accords d'Evian.

Je sais bien que M. le secrétaire d'Etat va me répondre ce qu'il a dit ici le 5 novembre : 1.800, « mais pas davantage », dit le *Journal officiel* — c'est l'expression qui a été employée — comme si on souhaitait en avoir davantage ! (*Exclamations sur les bancs du centre droit.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Puisque vous faites allusion au *Journal officiel*, je dois tout de même indiquer que j'ai ajouté : le chiffre est affreux !

M. Maurice Bayrou. C'est odieux !

M. Etienne Dailly. Ce qui est odieux, ce sont les faits que je vais relater à cette tribune.

M. Maurice Bayrou. Vous êtes à une tribune française, ne l'oubliez pas !

M. Etienne Dailly. Je vous demande, monsieur Bayrou, de m'écouter avec calme, comme je le fais moi-même quand je suis à ma place !

M. le secrétaire d'Etat va sans doute me répondre, comme il l'a fait le 5 novembre, que, sur 1.800 disparus — à quoi bon discuter le chiffre — 1.143 enquêtes ont été ouvertes, et ont donné les résultats suivants : 244 décès ont été constatés, 500 présomptions de décès ont été enregistrées, 311 enquêtes n'ont pas été conclues et 38 personnes ont été libérées.

Selon vous, il reste donc au moins : 1.800 moins 1.143 égale 657, plus 311 enquêtes non conclues, soit au total 968 personnes dont on n'a pas le droit aujourd'hui de présumer qu'elles ne sont pas vivantes.

Eh bien ! acceptons vos chiffres et affirmons tout de suite que nous ne pouvons pas, que nous ne pouvons plus accepter les présomptions de décès. Vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, Monsieur le secrétaire d'Etat, et ce sont vos propres termes : « Aujourd'hui l'aspect humain s'efface et il ne reste qu'une coopération entre Etats ». Eh bien non ! quels que soient les problèmes, en France, mes chers collègues, l'aspect humain ne s'efface jamais !

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Etienne Dailly. Quant à la coopération entre Etats, qu'elle s'applique donc d'abord à cette tâche humaine !

Que la France l'exige de l'Algérie ! Qu'ensemble nos polices — M. Ben Bella n'aurait-il plus de police ? — qu'ensemble nos armées — M. Ben Bella n'aurait-il plus d'armée ? — qu'ensemble nos œuvres d'assistance — le Croissant Rouge algérien n'existe-t-il pas lui aussi — oui, qu'ensemble nos polices, nos armées, nos œuvres d'assistance coopèrent réellement à retrouver ces disparus, les vivants aussi bien que les morts.

C'est alors, mais alors seulement que vous pourrez parler de « cette volonté réelle de coopération » dont vous avez dit à l'Assemblée nationale que « vous étiez en droit de l'attendre de l'Algérie ».

Ainsi, Monsieur le secrétaire d'Etat, vous voyez qu'il ne peut plus et qu'il ne saurait plus être question de présomptions dans cette douloureuse affaire. Ceux qui hélas ! sont morts ont droit à d'autres sépultures que ces nombreux charniers dont leurs familles s'entretennent avec horreur. Plusieurs de ces charniers sont parfaitement localisés et si, moi, j'en connais un bon nombre, vous n'avez pas pu, vous, n'en pas connaître de bien plus nombreux et bien avant moi. Pouvez-vous d'ailleurs nous donner l'assurance formelle que chaque fois qu'un renseignement de cette nature est porté à votre connaissance, ce renseignement est immédiatement exploité ? Pouvez-vous, oui, pouvez-vous nous dire combien de dépouilles mortelles ont été ainsi — je m'excuse de l'expression — récupérées ?

Ah ! ne me répondez pas surtout que l'Etat algérien se refuse à de telles enquêtes et à de telles restitutions car, s'il en est ainsi, comment alors pouvez-vous envisager une coopération et comment venez-vous ici nous en demander les moyens ? Et si les morts ont droit à une sépulture, ceux qui les attendent ont le droit de savoir aussi s'ils sont vraiment morts. Vous ne comprenez donc pas, monsieur le secrétaire d'Etat que cette présomption est atroce.

J'ai déjà entretenu le Sénat — je n'y reviendrai pas — du cas des parents de ce capitaine de méharistes et de ce lieutenant de spahis qui attendent leurs fils faits prisonniers depuis le début de 1956 et qui espèrent encore, sans doute contre toute espérance, et ceci parce que jusqu'ici le Gouvernement n'a pas été capable de leur apporter autre chose qu'une de ces présomptions de décès qui se totalisent par 500 dans votre statistique.

J'ai dit qu'ils espéraient « sans doute » contre toute espérance ; j'aurais dû dire espéraient « peut-être » contre toute espérance. Oui, « peut-être ». Car enfin il y a ceux qui sont revenus et tout récemment encore. Comment ne comprenez-vous pas ce que la seule nouvelle d'un retour, ce que la seule nouvelle de l'existence de quelqu'un qui en revient signifie pour chacun de nous et pour chacun d'entre eux ?

Vous ne pouvez pas ignorer, n'est-ce pas — je vais citer cinq ou six cas — l'histoire de cette jeune femme française de vingt-sept ans, enlevée à Alger le 14 juin 1962, donc trois mois après les accords d'Evian, à un barrage de la police algérienne et retrouvée par hasard parmi les pensionnaires d'une maison close, à Belcourt. Par qui ? Par l'ancien locataire de sa belle-sœur. Ce musulman la rachète et réussit à l'en extraire, mais dans quel état ! Elle entre à l'hôpital Maillot, dans le service de médecine numéro deux du médecin colonel Favier ; c'est là en effet qu'il l'a conduite le 9 janvier 1962, quand il a pu la libérer. Elle est rapatriée sanitaire le 4 août à Marseille. Sa belle-sœur,

qui a fui devant d'autres menaces, vient l'accueillir et ne la reconnaît même pas. Elle part pour l'hôpital de Nîmes en ambulance, fait un long séjour au centre neuro-psychiatrique de cet hôpital, puis c'est le centre de Mondevergue, celui de Montfavet et depuis le 9 janvier de cette année 1963 — car c'est bien de cette année que nous discutons sur le plan budgétaire — elle est rendue à sa famille, à sa belle-sœur repliée à Nîmes, parce qu'incurable.

Croyez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que tous ceux qui attendent une femme ou une fille, une mère peut-être, qui sait ? Croyez-vous que tous ceux-là ignorent ce cas ? Ne pensez-vous pas que les informations vont vite dans ces milieux ? Avez-vous tout mis en œuvre pour que des recherches systématiques soient effectuées dans ce secteur particulier ? Pouvez-vous nous donner l'assurance formelle que, depuis juillet 1962 que ce cas est connu, vous avez fait dans ce genre de maison toutes les recherches qu'il fallait faire ? Pouvez-vous nous donner l'assurance qu'aujourd'hui aucune femme française, enlevée là-bas après Evian, n'est pas encore séquestrée et réduite à une telle condition ?

Vous ne pouvez pas ignorer non plus le cas de cet ouvrier d'un grand constructeur d'automobiles français employé à la succursale d'Oran. Enlevé en juillet 1962, enfermé vingt-neuf jours à l'usine de farine de poissons de la S. A. P. S., presque sans boire et sans manger, il y subit d'horribles sévices et il voit abattre devant lui des dizaines de Français. On les enterre dans la cour de l'usine sous un tas de guano. Qui sait s'ils n'y sont pas encore ? Quant à lui, on l'emmène dans une camionnette, les poignets liés de fil de fer avec un autre détenu. Dans un sursaut imprévisible il rompt le fil de fer, ses poignets portent encore de profondes entailles ; plus loin, ils sautent en marche. Ils sont recueillis blessés, épuisés par une patrouille de gendarmes français qui les évacuent vers la France. Aujourd'hui cet homme est employé par la même marque d'automobile dans la succursale d'une grande ville.

Croyez-vous donc que tous ceux qui attendent l'un des leurs ne savent pas cela ? Et lorsqu'il s'est évadé, où allait-il donc ? Combien d'autres ont pris le même chemin avant et après lui ? Comment voulez-vous que tous ceux qui attendent un fils, un père, un frère, qui connaissent ce cas, n'espèrent pas encore ?

Comment n'espéreraient-ils pas s'ils connaissaient les renseignements fournis par ce jeune ingénieur électricien, rentré en France il y a à peine un mois. Requis voici trois mois seulement par les autorités algériennes pour réparer une station hertzienne à la construction de laquelle il avait participé. Arrivant au poste de police qui la garde il s'étonne de voir en contrebas à 800 ou 900 mètres, vingt à vingt-cinq hommes à moitié nus qui semblent faire des mouvements de gymnastique entourés d'hommes en armes. Il demande à la sentinelle algérienne : « Des nouvelles recrues, sans doute ? » Mais la sentinelle lui répond : « Adasrani », des chrétiens.

Mais il y a pire. Il y a le cas de ces deux jeunes garçons que vous connaissez aussi, Langiano, vingt ans, et Falcone, dix-sept ans et demi, des enfants du quartier populaire d'Alger-le-Ruisseau qui, le 4 mai 1962, donc trois mois après Evian, sont enlevés, qui subissent quarante et un jours de tortures effroyables à la villa Lung : on leur coupe le nez, les oreilles, on crève les yeux de l'un, on matraque l'autre ; il a perdu l'usage de la parole. L'aveugle peut parler, celui qui voit ne parle plus. Ils ont été libérés par un commando et remis aux services médicaux de l'armée française à l'hôpital Maillot. Les familles sont prévenues par une femme de salle, laquelle ensuite les prévient de leur rapatriement en France. La Croix-Rouge française est avisée de leur rapatriement en France par la Croix-Rouge internationale. Ils sont partis pour Nancy. Je vous lis d'ailleurs l'article du journal *Le Méridional* qui relate cette affaire :

« Voici seize mois qu'un père, une mère gravissent le plus terrible calvaire : leur fils Daniel Falcone, à cette époque âgé de dix-sept ans et demi, avait été enlevé le 4 mai 1962 alors qu'avec un camarade il se rendait du Ruisseau au port d'Alger.

« Demeurés à Alger, durant plusieurs mois, pour effectuer des recherches, M. et Mme Falcone, ne pouvant plus tenir dans l'enfer algérien, décidaient de regagner la France.

« Ils devaient bientôt apprendre que leur fils, détenu par les tueurs fellagha, avait été libéré entre le 11 et le 13 juin par les forces de l'ordre. Détenu à la villa Lung, au clos Salembier, le jeune homme avait subi les pires tortures. Mais il était vivant !

« En avril 1963, M. Falcone recevait une lettre de la Croix-Rouge internationale, à Genève, lui disant que Daniel était vivant. Grand blessé de la face, il avait été rapatrié à bord d'un avion sanitaire dirigé sur Nancy. La délégation de Marseille de la Croix-Rouge française, avisée par la C. I. R. I. confirmait la nouvelle.

« Immédiatement, M. Falcone se rendait à Nancy. Aucune trace de son fils dans aucun hôpital. A Lyon, à l'hôpital Edouard-

Herriot, il parcourait tous les pavillons. Là non plus, aucun résultat.

« Les demandes de recherches faites officiellement devaient rester vaines.

« Que de lettres adressées partout ! Toujours la même réponse décevante.

« Un tuyau » pourtant, donné par une religieuse. Une information effarante, inconcevable, donnée par la bonne sœur bouleversée par les faits portés à sa connaissance.

« Qui pourrait admettre que les services officiels... » — poursuit le journal — « ... avouent leur impuissance à retrouver en France... »

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Monsieur Dailly, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Etienne Dailly. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, je voudrais vous dire d'homme à homme que votre bonne foi est totalement abusée dans cette affaire. Cet article est un tissu de mensonges. Je me réserve cet après-midi de le démanteler. C'est ce type d'articles dont je disais récemment que seuls, malheureusement, un ou deux verbes mis au conditionnel empêchent l'action en justice.

Je vous fournirai cet après-midi toutes indications utiles à ce sujet.

M. Etienne Dailly. Monsieur le secrétaire d'Etat, si ma bonne foi est abusée dans cette affaire — et cela reste à prouver — elle ne l'est ni dans les précédentes ni dans celles qui vont suivre. Puisque vous devez me répondre, je passe ; mais, si vous ne devez pas démentir les termes de cet article, nous en reparlerons, bien sûr.

Je voudrais évoquer un exemple plus grave encore et que vous ne pouvez pas, non plus, ignorer.

C'est celui d'un jeune soldat du contingent. Ce n'est pas un pied-noir : il est natif de Lot-et-Garonne. Ce n'est pas un fanatique de l'Algérie française ni un fanatique de l'armée. Ce n'est même pas un très bon soldat, puisque, affecté au centre d'instruction de Fréjus, en août 1961, et étant sur le point d'embarquer pour l'Algérie, il quitte Fréjus pour aller embrasser sa fiancée à Bordeaux. Il est condamné à six mois de prison : je vous disais bien que ce n'était pas un excellent soldat.

Mais l'histoire ne commence pas là, elle commence dix mois plus tard, à Alger.

Le 21 juillet 1962, par conséquent quatre mois après Evian ; il est six heures, les hommes ont quartier libre, et notre garçon sort de la caserne de Maison-Carrée. A huit cents mètres de là, il est enlevé en camionnette et conduit dans une briquetterie. Il est mis dans un four, éteint bien sûr. Il y a déjà un Européen ; seize autres arriveront dans les heures qui suivent. Trois autres fours sont remplis de la même façon. La nuit se passe à redouter que le four s'allume. Le lendemain, on les emmène en camions bâchés. Puis ils marchent, ils marchent, ils marchent ; ils n'ont pas le droit de se parler ni de se faire de signes. Ils sont une soixantaine et dès que l'un d'eux ne peut plus marcher, les autres creusent sa tombe et on le laisse là. Il arrive ainsi à la mine de Miliana. Il descend au fond. Ils sont soixante à son poste, soixante Français nus qui travaillent dans le fond de la mine et qui, en tout et pour tout, ont à boire un verre d'eau par jour et une poignée de semoule comme nourriture. Il lèche l'humidité des parois, il boit son urine. Les examens médicaux ultérieurs le démontrent. C'est d'ailleurs là qu'un jour un ministre algérien en visite à la mine lui donne un coup de pied dans la figure dont il porte la trace, parce qu'il ne s'est pas levé assez vite alors qu'il était à son quart de repos. Il sort de la mine parce que, lorsqu'ils n'ont plus de rendement, on les remplace. Puis, c'est la marche dans le djebel qui reprend. Il s'évade une fois. Il est repris au bout d'un kilomètre. Il s'évade une deuxième fois. Il est encore repris. On le torture. On lui arrache les ongles des orteils, on lui abîme les jambes. Il est venu dans cette maison me rendre visite tout récemment. J'ai donc vu cet homme et j'ai là tout son dossier. Il s'évade alors une troisième fois avec deux camarades. Ils seront tués. Lui ne l'est pas. Il est recueilli dans un fossé, épuisé, par des Français d'Algérie qui le ramènent à Alger, qui l'embarquent sur un chalutier. Il est attendu à Marseille. On le débarque et on l'achemine sur son domicile en mars 1963. Il se marie le 21 juin 1963. Le 22 juillet, il est arrêté par la gendarmerie et est amené à la caserne de Bordeaux, au fort du Ha, et là, il subit des interrogatoires dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils sont mouvementés — chacun me comprend. Pourquoi est-il battu ? Parce qu'on voudrait qu'il donne les noms des gens qui l'avaient recueilli à Alger et les noms des gens qui l'avaient accueilli à Marseille.

Il a fallu — car il était inculpé de désertion — le courage et le soin d'un commissaire du Gouvernement à qui j'ai moi-même parlé et qui a fait honneur aux quatre galons qu'il portait, pour obtenir son acquittement. Celui-ci intervient le 4 septembre, au tribunal permanent des forces armées de Bordeaux, et le jugement est définitif.

Mais n'allez pas croire que ses malheurs s'arrêtent là ! On lui offre de l'argent et une situation, mais à condition qu'il ne parle pas. Pour venir à Paris, il a dû prendre mille ruses.

Ne croyez pas non plus qu'il puisse vivre. On ne le démobilise pas. Lorsqu'il va à la caserne demander ses papiers, on ne les lui donne pas ; mais, lorsqu'il cherche du travail, ceux qui le suivent vont dire à l'employeur qu'il n'a pas le droit de l'employer puisqu'il est encore militaire. J'ai là son avis de mutation daté du 1^{er} octobre 1963 — puisque jusque-là il est encore administré par une compagnie d'Algérie — ordre du jour sur lequel il est marqué — et ceci n'est pas sans m'inquiéter : « deuxième classe rengagé ». Comme si on avait décidé de le maintenir coûte que coûte sous contrôle militaire pendant le plus longtemps possible, au besoin en violant les lois, alors qu'il n'a jamais signé le moindre contrat de rengagement. J'ai par ailleurs là son bulletin d'hôpital et toutes ses pièces.

Pourquoi ne veut-on pas qu'il parle ? De quel secret d'Etat peut-il s'agir ? On ne veut pas qu'il raconte qu'il a souffert, ni qu'il raconte qu'il a vu des Français vivants dans les gèoles algériennes et à la mine de Miliana. Et ceci alors qu'ici plus de 1.500 familles attendent des nouvelles de ceux qui ont disparu dans des conditions analogues.

Mais quels sont donc ceux qui ont disparu ? J'ai là leurs fiches — et j'en tiens 600 environ à votre disposition — toutes concernant des enlèvements postérieurs aux accords d'Evian.

Voilà un instituteur, sa femme, son fils d'un an ; voilà une famille de quatre personnes ; une famille de cinq personnes, les quatre enfants ayant dix-sept ans, quatorze ans, sept ans et neuf ans, ceux-ci sont enlevés alors qu'ils circulaient le 21 septembre 1962, six mois après les accords d'Evian, après 10 heures du matin dans une 403 de couleur noire ; passons ! Ou en voulez-vous d'autres ? Voilà une famille de sept personnes, des enfants de six ans, quatre ans, deux ans enlevés le 5 juin, donc pas du tout lors de l'émeute d'Oran du 5 juillet ; d'ailleurs ce n'est pas à Oran.

J'ai là des fiches, j'en ai autant que l'on en veut concernant des familles nombreuses ou des célibataires.

Je n'ennuierai pas le Sénat en poursuivant plus longtemps ; mais, si je suis aujourd'hui monté à cette tribune, ce n'est pas, mesdames, messieurs, je l'affirme, et contrairement à ce que certains pourraient croire, pour requérir, non ! Je suis monté à cette tribune pour implorer — j'espère l'avoir fait sans passion, monsieur le secrétaire d'Etat — pour implorer le Gouvernement de prendre enfin conscience pleinement, oui de prendre pleinement conscience de son devoir et de faire enfin et d'urgence ce qui doit l'être, tout ce qui doit l'être, pour que cesse le doute, pour sauver les derniers vivants et pour que des sépultures décentes soient données à nos morts ; les familles y ont droit. C'est le devoir du Gouvernement.

Et à qui fera-t-on croire que vous n'avez pas le moyen de le remplir ; A qui fera-t-on croire que le Gouvernement ne dispose plus dans ce pays du service de renseignements le mieux placé ? En Algérie qui a été notre terre pendant 130 ans ! A qui fera-t-on croire que l'armée ne peut pas apporter une aide déterminante ? A qui fera-t-on croire que le Gouvernement fait son devoir lorsqu'il accepte de négocier directement avec M. Ahmed Francis, comme vous le rappeliez tout à l'heure, et avec M. Boumaza, lorsqu'il s'agit d'intérêts économiques, mais — ce sont vos lettres et surtout vos déclarations à la tribune qui l'expliquent — qu'il s'en remet à la Croix-Rouge internationale lorsqu'il s'agit de nos disparus ?

Vous avez dit tout à l'heure : « Là nous avons mené l'affaire ». C'est une expression que j'ai notée dans votre intervention. Mais pourquoi ne menez-vous pas cette affaire là aussi avec les moyens dont vous disposez ? Croyez-vous que c'est ce que le pays voulait lorsque, à votre instigation et à votre demande, il a ratifié les accords d'Evian dont je ne rappelle pas l'article 11 sur la restitution des prisonniers, pas plus bien sûr que les dispositions communes sur les droits et libertés des personnes et leurs garanties.

M. Robert Bruyneel. La garantie des garanties !

M. Etienne Dailly. J'affirme à la tribune du Sénat que, quelles que soient nos opinions, pas un seul d'entre nous n'a voulu cela. Bien sûr, nous n'avons pas pris tous la même position sur le problème ; c'est secondaire, c'est le passé et on ne revient pas sur le passé. Mais personne d'entre nous et pas un de ceux qui dans le pays ont apporté leur adhésion à la politique qui était menée, pas un Français n'a voulu cela !

Quel est donc, oui, quel est donc celui qui ose, dans ces conditions, parler de dignité ? Quel est donc, oui quel est donc

celui qui ose, dans ces conditions, parler de grandeur ? Je pense, pour ma part, qu'on ne saurait parler de grandeur et qu'on ne peut pas envisager la moindre coopération tant que les règles essentielles de la morale commune aux nations ne sont pas respectées.

Ce que je suis venu dire ce matin à cette tribune, c'est ma conviction qu'il existe encore des vivants sur la terre d'Algérie et, si j'avais pu faire partager au Sénat cette conviction, si j'avais pu lui transmettre un peu de l'émotion qui m'étreint, s'il avait bien voulu comprendre que je ne cherche aucun succès de tribune sur un sujet trop douloureux et trop facile — j'en donne ici ma parole — alors peut-être, monsieur le secrétaire d'Etat, comprendriez-vous que votre devoir est d'exiger ce respect de la morale commune aux nations ?

Vous en avez les moyens. Ne nous dites pas le contraire. Et, lorsque vous l'aurez exigé, lorsque, enfin, vous aurez pu faire la lumière, lorsqu'il n'y aura plus dans vos statistiques de rubrique de présomptions de décès, du moins en aussi grand nombre, alors, oui, mais alors seulement vous pourrez peut-être venir ici nous demander les moyens de votre coopération franco-algérienne.

Mais aujourd'hui le pays ne comprendrait pas que nous vous les donnions et, à mes yeux, nous n'avons pas le droit de vous les donner. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre gauche et à droite.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, vous venez de nous dire que vous avez la conviction qu'il y a des Français vivants en Algérie. C'est une déclaration fort grave à laquelle je peux répondre tout de suite : je veux vous dire qu'avec tous les renseignements que j'ai, connaissant toutes les pièces des dossiers et après tous les efforts que j'ai faits, je n'ai pas, moi, votre conviction.

M. Etienne Dailly. Eh bien, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demanderai de me recevoir et je vous apporterai des éléments qui me paraissent vous manquer, ce que je trouve singulier lorsqu'on a précisément à sa disposition les services que vous avez et que, pour ma part, je ne possède pas.

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

M. Louis Talamoni. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, hier soir, dans la discussion du budget de la coopération, le groupe communiste a eu à faire connaître sa position sur cet important problème qui se résume ainsi : aide aux jeunes Etats indépendants pour leur développement économique et social, et cela sans aucun préalable politique. Bien que faisant l'objet d'un chapitre particulier, les affaires algériennes s'inscrivent dans le cadre de la coopération et, de ce fait, les mêmes principes généraux dictent notre position.

Toutefois, notre aide à l'Algérie indépendante revêt un caractère tout particulier du fait que ce jeune Etat nouvellement indépendant se trouve, après sept années de guerre sanglante, dévasté et désorganisé administrativement. Il doit se relever de ses ruines, faire face à la misère, au chômage, et ainsi surmonter d'extraordinaires obstacles, conséquences d'un passé douloureux et tout cela dans des conditions vraiment difficiles. Toutes ces raisons font que notre aide se doit d'être encore plus importante afin de permettre à cette Algérie nouvelle son développement économique, et en même temps cela créera des rapports nouveaux et fructueux entre nos deux peuples.

Pour ce faire, il faut que cette aide ne soit assortie d'aucun préalable politique. Malheureusement, il n'en est pas ainsi. Comment admettre que, sous le couvert de la coopération, on intervienne à propos des décisions du gouvernement algérien concernant les nationalisations des terres et des usines ?

De telles interventions ont pour but d'empêcher ou de freiner toute mesure de caractère progressiste. Si demain un gouvernement démocratique français prenait les mêmes mesures de nationalisation, que diriez-vous si l'aide économique qu'il pourrait être amené à demander lui aussi était conditionnée ? L'on ne saurait donc conditionner à ces questions notre aide, ni même à l'indemnisation des Borgeaud et des industriels déposés. L'on ne saurait admettre non plus que la coopération soit subordonnée à l'exploitation du pétrole ou du gaz du Sahara et cela au grand profit des sociétés capitalistes, ni subordonnée à l'utilisation de bases navales, ni aux installations d'expériences atomiques de Reggane.

Tous ces préalables ne peuvent qu'irriter le peuple algérien parce qu'ils ont le caractère néo-colonialiste, reprenant le passé sous d'autres formes, passé dont les peuples veulent naturellement se débarrasser à tout jamais. L'aide gaulliste à l'Algérie est pleine de subordinations, pleine d'arrière-pensées néo-colonialistes, confirmées, d'ailleurs, il y a quelques instants, par la déclaration de M. le secrétaire d'Etat qui dit que l'Algérie se cherche, que rien n'est définitif.

Or, de tels propos tenus par un ministre gaulliste sont significatifs. C'est un aveu de l'espoir du pouvoir gaulliste de voir l'Algérie, débarrassée du colonialisme traditionnel, accepter demain plus facilement ce colonialisme sous d'autres formes.

C'est pourquoi les communistes s'abstiendront dans le vote du budget des affaires algériennes, parce que cette aide est trop subordonnée, en rappelant que, pour eux, l'aide financière et technique doit se placer dans le cadre des rapports nouveaux d'amitié et de coopération entre deux peuples égaux et indépendants. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. Je devrais donner maintenant la parole à M. Champeix, mais celui-ci a exprimé le désir de n'intervenir qu'au début de l'après-midi.

Quel est votre avis, monsieur le rapporteur général ?

M. Marcel Pellenc, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Madame le président, je dois tenir le Sénat au courant de la façon dont se présente notre discussion actuellement et dont se présenteront les discussions ultérieures. Nous devons prendre conscience du fait que notre horaire est très décalé par suite des retards pris dans les interventions des divers orateurs et qu'ainsi nous courons le risque de ne pouvoir respecter le programme des travaux arrêtés par la conférence des présidents.

Sur ce budget des affaires algériennes, nous avons encore sept orateurs inscrits, plus le ministre qui devra prendre la parole. Il est bien évident que si nous suspendons la séance dès maintenant la fin de la discussion de ce budget occupera tout l'après-midi et que nous devons ensuite examiner le budget du ministère des travaux publics qu'il faudra nécessairement, pour ne pas prendre un retard supplémentaire, épuiser dans la soirée, peut-être même dans la nuit.

Nous avons demain, ne l'oubliez pas, comme ajout à notre ordre du jour normal, le budget du ministère du travail et il n'est pas possible — puisse, comme je vous l'ai indiqué, nous ne disposons pas cette année de ce que nous appelions la « séance balai » — de renvoyer à un autre jour la discussion de budgets qui ne serait pas achevée dans la journée à laquelle ils ont été inscrits.

Nous avons bien envisagé de tenir, peut-être, une séance dimanche ; mais aucun ministre ne pourrait y assister puisque nos collègues U. N. R. ont demandé qu'il n'y ait pas de séance ici ni le samedi ni le dimanche, afin que tous les ministres puissent se rendre à la dernière séance du congrès U. N. R. Voilà comment se présente la question.

Dans ces conditions, j'estime que nous devons utiliser les trois quarts d'heure qui nous séparent du moment habituel où nous interrompons nos travaux, pour faire avancer le débat. (*Mouvements divers.*)

M. Marcel Lebreton. Je demande la parole.

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

M. Marcel Lebreton. Il faudrait s'en tenir au temps de parole de chacun. Sinon, ne soyez pas étonné qu'on accumule constamment les retards !

Si nous étions un peu plus disciplinés nous-mêmes, peut-être vous serait-il plus facile de défendre votre thèse, monsieur le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Mon cher collègue, je vous fais remarquer qu'à chaque séance j'appelle l'attention de nos collègues sur le retard que nous prenons. Nos collègues se laissent entraîner et je n'y peux rien. Je conçois que les sujets traités les conduisent à développer leurs idées, mais comment voulez-vous que nous respections l'horaire qui a été arrêté ? Le Sénat est évidemment maître de sa décision. Je dis seulement qu'il serait raisonnable de prolonger cette séance pendant trois quarts d'heure encore et de nous séparer, comme nous le faisons d'ordinaire, vers douze heures quarante-cinq. Sinon, il nous faudra envisager de siéger toute la nuit.

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

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

M. Antoine Courrière. Mes chers collègues, le sujet dont nous débattons actuellement est assez sérieux et assez grave pour qu'un grand nombre de nos collègues puissent entendre les orateurs des divers groupes. Il est midi et beaucoup d'entre eux, pensant que la séance serait suspendue à cette heure, sont déjà partis. (*Mouvements divers.*)

Excusez-moi, madame le président, mais c'est la vérité : il suffit de regarder ces bancs !

Je demande que la suite du débat soit reportée à quinze heures, afin que nous puissions tous entendre les orateurs.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. J'accepte cette proposition, à une condition : c'est que le Sénat prenne la décision

d'épuiser, au besoin tard dans la nuit, l'ordre du jour qui a été prévu pour aujourd'hui.

Mme le président. Vous avez entendu la proposition de M. Courrière tendant à suspendre la séance maintenant et à reprendre nos travaux à quinze heures.

Je la mets aux voix.

(*Cette proposition est adoptée.*)

Mme le président. La séance est donc suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures dix minutes, est reprise à quinze heures dix minutes, sous la présidence de M. Léon Jozeau-Marigné.*)

PRESIDENCE DE M. LEON JOZEAU-MARIGNE, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances pour 1964 concernant les affaires algériennes.

La parole est à M. Champeix.

M. Marcel Champeix. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi de finances qui nous est soumis, dans sa partie relative aux affaires algériennes, offre l'occasion de longs commentaires, de multiples observations et de sévères critiques.

Sur le plan de la rigueur financière, de la moralité politique et de l'orientation doctrinale, il appellerait de dures condamnations. Mais après le débat ouvert la semaine dernière par notre éminent collègue, M. Edouard Bonnefous, après les discussions qui sont intervenues hier sur le problème des rapatriés, il a déjà subi de rudes atteintes. C'est pourquoi, au nom du groupe socialiste, je me contenterai d'une courte synthèse, laissant à mon ami M. Le Bellegou le souci particulier de traiter le problème des spoliations dont ont été victimes les Français d'Algérie et des indemnisations que commandent ces spoliations.

Bien sûr ! nous voterons contre le budget qui nous est présenté, répondant en cela au vœu justement exprimé par notre commission des finances. Mais nous tenons à faire une déclaration de principe. Nous ne sommes pas pour autant contre la coopération et contre l'aide aux pays en voie de développement. Nous pensons, nous aussi, que la coopération est aujourd'hui une des données fondamentales de la vie entre les peuples. Nous n'oublions pas que parmi les hommes qui peuplent le monde, les deux tiers souffrent de la faim tandis que les autres sont nantis et que, dans cette situation inhumaine, il y a ferment de troubles et d'aventures.

Nous ne nous livrerons pas à cette démagogie facile — facile et dangereuse — qui consisterait à dire que nous avons nous aussi nos régions sous-développées qui manquent d'écoles convenables, qui n'ont point de force motrice, ni d'adduction d'eau et dont les routes sont quelquefois impraticables et qu'en conséquence, c'est exclusivement chez nous d'abord que doivent être investies nos disponibilités. Mais comprenez, monsieur le secrétaire d'Etat, que si les administrateurs locaux que nous sommes veulent bien braver parfois l'impopularité en expliquant certains devoirs de solidarité internationale, ils se refusent à couvrir des dépenses qui pourraient se justifier dans leur principe, mais qui, en fait, ne correspondraient ni aux intérêts bien compris de la France ou de ses ressortissants, ni aux exigences strictes des traités ou même de la morale. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Oui, nous disons qu'il est indispensable, même si cela nous impose quelques sacrifices, que nous apportions notre aide aux pays sous-développés, et en particulier au jeune Etat algérien qui goûte la fierté, mais mesure aussi les difficultés de l'indépendance. Cela répond d'abord à un devoir de solidarité humaine ; cela répond ensuite à une exigence de la paix internationale.

Mais qu'il me soit permis de dire incidemment, puisque l'occasion m'en est offerte, que le parti socialiste pense que la coopération serait à la fois plus juste et plus efficace si elle était multilatérale. L'aide bilatérale, en effet, donne lieu à de dangereuses luttes d'influences, à une compétition politique qui pousse les pays à soutenir les gouvernements plutôt que les peuples eux-mêmes...

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Marcel Champeix. ... et à apporter une aide qui se traduit souvent par un effort militaire plutôt que par un effort social. (*Applaudissements à gauche et sur plusieurs bancs au centre gauche.*)

Or, nous pensons, dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, que notre aide doit finalement aller au peuple algérien et non à son gouvernement.

Mais puisque, précisément, dans le problème qui nous est soumis, il s'agit bien de quelque chose de bilatéral, nous sommes naturellement amenés à dire que les devoirs de réciprocité ne

sont pas remplis parce que les accords d'Evian ne sont pas respectés.

Certes, nous connaissons la relativité de la valeur d'un traité. Nous savons qu'il traduit un rapport, un équilibre de forces et que lorsque cet équilibre est rompu, le traité devient caduc. Mais nous pensons également qu'il n'y a ni morale ni vie internationale possibles sans respect des traités. Or, le traité d'Evian est violé. Alors, fallait-il honnêtement le dénoncer, encore que cela soit un peu malaisé, étant donné qu'il s'agit d'accords, non point simplement conclus entre gouvernements, mais conclus après que, par référendum, on ait demandé l'aval des deux peuples et que, en conséquence, les gouvernements sont liés entre eux, mais le sont plus rigoureusement encore chacun vis-à-vis des deux peuples et de son propre peuple ?

Ainsi les accords d'Evian comportent des engagements de la France à l'égard de l'Algérie, des engagements de l'Algérie à l'égard de la France, des engagements de l'Algérie à l'égard des ressortissants français, mais aussi des engagements de la France à l'égard des ressortissants français.

Alors, nous avons le devoir de poser clairement des questions auxquelles vous avez, monsieur le ministre, le devoir de répondre. Qu'entend faire le Gouvernement pour que soient tenus les engagements du Gouvernement algérien ? Qu'entend-il faire également pour tenir ses propres engagements ?

Nous sommes étonnés de voir que le chef de l'Etat, qui a traité avec tant de hauteur impertinente l'organisation des Nations Unies et l'O. T. A. N., accepte avec tant de mansuétude les déclarations insolentes de Ben Bella. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

Nous sommes fondés à croire que cela s'inscrit dans le prix du silence que l'on veut obtenir au sujet de ce qu'on a baptisé par un curieux euphémisme, les sites sahariens et que nous appelons, nous, les expériences de Reggane.

Nous sommes restés effarés, hier, lorsque nous avons entendu M. le secrétaire d'Etat au budget effacer assez cyniquement nos responsabilités derrière celles du Gouvernement algérien. Les accords d'Evian sont violés et vous ne pouvez, monsieur le ministre, ni éluder les responsabilités de votre Gouvernement ni méconnaître les possibilités qu'il a de rappeler le Gouvernement algérien au respect de la signature donnée.

Je ne mentionnerai, pour stigmatiser la violation des accords d'Evian, que la non-observance outragée des articles 12 et 13, qu'il n'est plus maintenant nécessaire de relire. Je ne rappellerai au Gouvernement, pour souligner ses responsabilités et ses possibilités d'action, que ce passage des déclarations du 19 mars 1962 : « L'Algérie garantit les intérêts de la France et les droits acquis des personnes physiques et morales dans les conditions fixées par la présente déclaration. En contrepartie, la France accordera à l'Algérie son assistance technique et culturelle et apportera à son développement économique et social une aide financière privilégiée. »

Pourrions-nous oublier cette notion de contrepartie ?

Nous ne pouvons pas accepter de voter le budget de l'Algérie parce que le Gouvernement algérien ne respecte pas les accords d'Evian, parce que le Gouvernement français se révèle incapable d'obtenir ce respect, enfin parce que nous considérons qu'il ne remplit pas lui-même ses devoirs à l'égard des ressortissants français.

Nous ne voterons pas non plus ce budget parce que les crédits sont mal affectés par vous et mal utilisés par les bénéficiaires, parce que le Parlement ne peut exercer un contrôle assez rigoureux sur votre gestion financière, enfin parce que votre Gouvernement n'exerce pas un contrôle efficace de l'utilisation des crédits qu'il dépense.

Je rappellerai, pour justifier notre position, la façon dont vous avez disposé de quelque 300 milliards, procédé révélé voilà quelques mois par M. Duhamel et dénoncé de nouveau lors du débat de l'Assemblée nationale.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Marcel Champeix. Je ne rappellerai, pour illustrer l'inutilité, voire le danger de certains de vos investissements, que les dépenses faites pour Mers-el-Kébir au moment où, déjà, M. Ben Bella en demande la cession prochaine. (*Applaudissements à gauche et sur de nombreux bancs au centre gauche.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Voulez-vous me dire où et quand le Gouvernement algérien a demandé au Gouvernement français la cession de Mers-el-Kébir ?

Je ne puis que protester contre cette assertion !

M. Marcel Champeix. Cela a été rendu public. Les déclarations de M. Ben Bella sont nettes. Il n'est aucun de nos collègues qui n'ait pu lire dans la presse que M. Ben Bella n'attendrait pas le délai de quinze années qui nous était prétendument accordé par le traité d'Evian. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur plusieurs bancs à droite.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je suis désolé de vous dire que le Gouvernement n'est saisi en aucune façon d'une demande de ce genre,

M. Marcel Champeix. C'est précisément ce qu'il y a d'inquietant dans votre politique, à savoir que vous n'êtes pas souvent saisi officiellement, mais que nous voyons, jour après jour, le Gouvernement lâcher prise. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur plusieurs bancs à droite.*)

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Marcel Champeix. Allez-vous, monsieur le ministre, rééditer l'opération de Rocher Noir ? Allez-vous équiper une plate-forme militaire pour la livrer demain et, peut-être, la voir orienter contre nous ? Nous avons l'exemple de Bizerte !

Monsieur le Ministre, notre critique pourrait être sévère. La sévérité des faits suffit à condamner votre budget et à commander notre opposition. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur de nombreux bancs à droite.*)

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

M. Edouard Le Bellegou. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le rapport présenté ce matin par notre collègue le président Portmann, les déclarations des orateurs qui m'ont précédé et le désir légitime de notre rapporteur général d'écourter le plus possible les débats feront que je ne dirai, je pense, que l'essentiel de ce qui nous préoccupe à l'occasion de ce débat.

Je voudrais d'abord relever, ne l'ayant pas fait hier pour gagner du temps, deux propos : l'un de M. Boulain, l'autre de M. de Broglie, ici présent.

M. Boulain a essayé d'opposer les thèses des groupes socialistes du Sénat et de l'Assemblée nationale. C'est oublier que nous avons, dès le début de cette triste affaire, posé le principe de la sauvegarde des droits de nos ressortissants en Afrique du Nord. C'est oublier avec ingratitude que nous avons voté les accords d'Evian et que ceux-ci comportent formellement la garantie des droits des ressortissants français. (*Très bien ! très bien !*)

C'est grave car, si vous l'avez oublié, nous, nous ne l'oublions pas ! (*Applaudissements à gauche et sur plusieurs bancs au centre gauche.*)

M. Pierre de La Gontrie. Très bien !

M. Edouard Le Bellegou. Hier, M. de Broglie, demandant la parole à l'occasion d'une de mes interruptions, déclarait : « Je ne peux pas laisser dire que M. Ben Bella et le Gouvernement algérien ne tiendront pas les engagements qu'ils ont pris. (*Rires et exclamations à gauche, au centre gauche et à droite.*) »

Pour ma part, je suis séduit par votre confiance, mais, ce qui m'inquiète c'est qu'hélas ! en dehors de toutes les déclarations dont vous pourriez dire que certaines ont été faites pour les besoins de la politique algérienne par le chef actuel du Gouvernement algérien, il y a déjà un stade qui est largement dépassé.

Il est un point sur lequel il n'est pas douteux que les engagements du Gouvernement algérien n'ont pas été tenus : c'est que les spoliations, aussi bien celles du mois de mai que celles du mois d'octobre, sont intervenues sans indemnisation préalable. Or, les engagements qui avaient été pris par les signataires des accords d'Evian — parmi lesquels d'ailleurs ne figurait pas Ben Bella, ce qui est facile — indiquaient bien qu'avant toute spoliation des indemnisations seraient accordées.

Donc, d'ores et déjà nous avons juridiquement et avec sérénité, sans politiser le débat, comme l'a prétendu M. Missoffe, le droit de dire que le Gouvernement algérien n'a pas tenu les engagements qu'il avait pris.

Un autre propos que je voudrais également relever, c'est celui de M. Boulain qui a dit : « Mais le Gouvernement algérien est essentiellement tenu de respecter ces garanties et c'est lui, d'abord, qui est engagé. Et il a ajouté, si je ne trahis pas sa pensée — du reste, si je le faisais vous le relèveriez tout à l'heure — « nous ne voulons pas être subrogés à lui ».

Si l'on parlait un langage juridique, je répondrais d'abord qu'il s'agit, non pas de subrogation, mais d'engagement solidaire et que, dans un tel engagement, quand une partie est défaillante, c'est l'autre partie qui est tenue.

M. Pierre de La Gontrie. Très bien !

M. Edouard Le Bellegou. J'ajouterais que vous avez ce matin, monsieur le secrétaire d'Etat, fort habilement — avec une habileté à laquelle je rends du reste hommage — analysé le problème seulement dans les rapports du Gouvernement français avec le Gouvernement algérien.

Je reconnais qu'à cet égard les dispositions de l'article 13 peuvent ouvrir la voie à des pourparlers au nom du Gouvernement français, dans l'intérêt du Gouvernement français et de la France, mais c'est un autre problème qui est proposé à l'heure actuelle à notre attention, celui des rapports du Gouvernement français avec les ressortissants français. (*Très bien ! et applaudissements à gauche, au centre gauche et sur plusieurs bancs à droite.*)

C'est le devoir du Gouvernement français vis-à-vis de ses nationaux qui, traditionnellement et de droit public universelle-

ment indiscutable, veut que la protection d'un gouvernement s'étende tout de suite à ses ressortissants même lorsque les droits politiques internationaux rendent cela plus difficile.

Dans les rapports avec nos compatriotes aujourd'hui, un stade est dépassé, celui de la nationalisation sans indemnisation préalable. Des préjudices ont été causés; ils doivent être réparés pour l'honneur du Gouvernement français — que l'on m'excuse de le répéter — qui est lié au respect des engagements que vous avez pris.

Peut-être nous accusera-t-on — c'est la mode à l'heure actuelle — d'un excès de juridisme. Quand le droit gêne, on dit que ceux qui s'en servent sont atteints d'un accès de juridisme.

M. Pierre de La Gofrie. Très bien !

M. Edouard Le Bellegou. Formule commode car les juristes constituant une minorité, les non juristes sont susceptibles d'être séduits par cette argumentation. (*Très bien ! à gauche, au centre gauche et à droite.*)

La vérité est que le droit reste le droit surtout lorsqu'il est conforme à la morale. Or, en l'espèce, il n'y a pas de doute — vous le sentez comme nous, j'en suis persuadé et M. le Premier ministre, dans sa déclaration à l'Assemblée nationale, a montré, dans sa conclusion, qu'il le sentait également — vous êtes lié incontestablement vis-à-vis de vos ressortissants par les engagements formels qui ont été pris.

Bien sûr, le Gouvernement algérien est lié et nous examinons comme elles l'ont été hier les mesures — si les mots de « représailles » ou de « rétorsion » vous font peur, disons simplement les « mesures » — que vous pourriez prendre vis-à-vis du gouvernement algérien pour essayer de lui faire respecter ses engagements. Mais il n'est pas douteux au regard du peuple français, au regard des Français d'Afrique du Nord dans les conditions où sont intervenus les accords d'Evian, leur ratification, les déclarations du Gouvernement, la loi de 1961 que votre engagement est formel.

Je vous rappelle que, lorsque les débats sur la loi du 26 décembre 1961 sont venus devant cette assemblée, nous avons pris à ce moment-là une position très nette : fatalement, un jour où l'autre le problème de l'indemnisation devait se poser, disions-nous. Il était peut-être prématuré de le poser déjà, étant donné que la question algérienne n'était pas encore résolue, si tant est qu'elle le soit par les accords d'Evian. Mais nous comprenons bien que, dans la suite des choses, il pouvait y avoir des étapes à parcourir. Nous avons cependant, dès le début, posé une question très nette. Je me souviens que M. Boulain y a répondu : « Il faudra envisager, un jour ou l'autre, le problème de l'indemnisation, même si le mot fait peur. » Aujourd'hui, beaucoup de chemin a été parcouru et il se trouve que, devant le déroulement des affaires d'Afrique du Nord, le problème de l'indemnisation se pose, avec une acuité particulière.

Nous verrons tout à l'heure comment le Gouvernement pourrait envisager, comme cela a été fait à d'autres époques de notre histoire et dans d'autres circonstances, des possibilités d'indemnisation. Il n'est pas possible que vous laissiez dans l'incertitude et dans l'angoisse ces populations qui ont tant souffert, qui sont aujourd'hui spoliées et qu'à cet appel de Français, vous ne répondiez pas avec un cœur de Français, par des mesures françaises. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur divers bancs à droite.*)

Les engagements, malgré la prudence de la loi du 26 décembre 1961 sont déjà inscrits dans la loi :

« Une loi distincte fixera, en fonction des circonstances, le montant et les modalités d'une indemnisation en cas de spoliation ou de perte définitivement établie des biens appartenant aux personnes visées au premier alinéa de l'article 1^{er} et au premier alinéa de l'article 3 ».

Par conséquent, tous les Français qui étaient victimes d'événements politiques, qu'il s'agisse du Viet-Nam, de la Tunisie ou du Maroc, ou qu'il s'agisse plus tard de l'Algérie, devaient pouvoir compter sur la parole, et permettez-moi de vous le dire, sur la parole inscrite dans la loi, du Gouvernement de la République française.

C'est un engagement auquel vous ne pouvez pas vous dérober. Vous pouvez dire que cette loi n'est qu'une promesse et qu'elle ne constitue pas la vraie loi sur la réparation. Nous vous concédons bien volontiers que cette loi sur la réparation nécessitera des études approfondies. Il faudra établir les modalités de cette réparation, les conditions dans lesquelles elle pourra intervenir, car nous nous rendons bien compte que nous ne pouvons pas porter atteinte, en tout état de cause, à l'économie nationale de notre pays par une indemnisation totale et brutale dont M. Boulain disait hier qu'elle coûterait fort cher, bien qu'on ait tenu trop compte des propos exprimés par M. Ben Bella : 11.000 milliards, a-t-il dit pour les besoins de la cause; il exagère.

Combien cela coûterait-il ? Vous aviez le devoir, depuis le 26 décembre 1961, d'essayer de le savoir et avec précision. Or, cela n'a pas été recherché.

Ensuite, il est important de savoir comment pourrait intervenir l'indemnisation, totale ou avec des degrés. Vous avez fait une loi pour la Tunisie. Il est intervenu des réfactions, un abattement à la base de 25 p. 100 dans le montant des indemnisations. Des modalités peuvent intervenir. Nous comprenons bien, encore une fois, que l'on ne peut pas ruiner l'économie française par l'inscription au budget de l'indemnisation totale. Nous savons très bien que des questions d'ordre national doivent être respectées, mais une étude doit être faite. La France a connu, en d'autres périodes, ces difficultés de réparation de préjudices, résultats d'une guerre. Elle a étalé sur dix ans, sur douze ans, la réparation des préjudices. Déjà on est arrivé, par la loi de 1946, non pas peut-être à une réparation totale des préjudices, mais à une réparation relativement équitable.

Qu'est-ce qui vous interdit demain de mettre à l'étude un texte, avec le concours du Parlement. Ce texte, tout en ménageant raisonnablement les intérêts de l'économie française, permettrait d'accorder à ceux qui ont souffert et qui ont été spoliés la contrepartie normale de ce qui leur est dû et de ce que vous leur aviez promis. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Nous n'avons pas à rougir d'avoir approuvé les accords d'Evian, je l'ai déjà dit, car ils ont représenté à cette époque la seule solution réaliste à une guerre qui avait, hélas ! trop duré. Nous ne revenons pas sur ce que nous avons fait, mais nous voudrions, pour que notre conscience soit complètement au repos, que toutes les conditions, sans exception, qui nous ont fait accepter les accords d'Evian soient aujourd'hui respectées.

Oui, nous sommes allés — et nous n'en rougissons pas — devant des foules au cours du référendum pour soutenir, sans beaucoup d'enthousiasme — car c'était une solution uniquement dictée par une nécessité de circonstance — le vote affirmatif; mais lorsque nous avons développé les arguments pour lesquels il fallait voter « oui », nous nous sommes engagés, et l'autre jour, j'ai eu l'occasion de dire, lors de la remarquable intervention de notre collègue M. Edouard Bonnefous, que nous nous sommes engagés à raison de ce qui avait été promis. Surtout dans nos régions méridionales, où il y a pas mal de rapatriés d'Afrique du Nord, nous nous sentons liés par un engagement d'honneur. Ces accords prévoyaient expressément dans l'article 12 que l'Algérie assurerait et sans aucune discrimination une libre et paisible jouissance des droits patrimoniaux acquis sur son territoire avant l'auto-détermination. « Nul ne sera privé de ses droits sans indemnité préalable préablement fixée » était-il dit. Je dis bien « préablement fixée », mais ce point a été jusqu'à présent manifestement méconnu par le Gouvernement algérien.

Quant à l'article 13, qui vise la réforme agraire, il faut rendre hommage à nos partenaires qu'ils nous ont avisés, dès les accords d'Evian, qu'ils feraient une réforme. Cette dernière posait le problème de l'indemnisation des propriétés agricoles. En vue de cette réforme agraire, la France devait apporter à l'Algérie une aide spécifique en vue du rachat pour tout ou partie du droit de propriété détenu par des ressortissants français. Voyons les textes, ils disent bien ce qu'ils veulent dire. On va encore me taxer de juridisme, mais il y a une règle en matière de contrat que les juristes appellent synallagmatique, c'est-à-dire qui contient des engagements réciproques.

Depuis le droit romain, quand un des contractants d'un contrat synallagmatique ne respecte pas ses engagements, l'autre lui oppose la vieille règle romaine, qui est aussi une règle de morale, selon laquelle si vous ne respectez pas vos engagements, moi, je suis autorisé à ne pas respecter les miens, ou, en tout cas, je suis autorisé à prendre toutes mesures de nature à vous obliger à respecter les vôtres.

Si le rachat n'est plus possible, l'aide spécifique qui était destinée à ce rachat lui reste destinée.

Entendez bien : l'aide spécifique donnée à l'Algérie pour permettre de rattraper le préjudice de la réforme agraire et d'arriver au rachat des terres, cette aide spécifique que le Gouvernement français devait accorder, c'est vous autres qui l'avez inscrite dans les textes, ce n'est pas nous; c'était la contrepartie de l'éviction des terres. Les terres on les a nationalisées sans indemnité préalable. Alors, puisque vous détenez l'aide spécifique destinée à ce rachat, que ne la faites-vous servir, précisément comme nous le demandons, à indemniser ceux qui ont été spoliés ?

Même juridiquement, il ne peut y avoir un argument qui s'oppose à cette vérité inscrite dans les textes de par votre propre volonté et que vous avez fait ratifier par le peuple français. D'autant plus que le caractère absolument indissociable de l'engagement synallagmatique — vous l'avez souligné dans un document qui est édité par les services chargés des affaires algériennes et qui nous a été soumis par la documentation française en 1962 — est bien précisé ainsi : « Les diverses dispositions relatives à la coopération constituent les éléments d'un

tout indissociable. L'aide de la France au développement de l'Algérie est donc subordonnée au respect des engagements définis dans l'ensemble des déclarations de principe qui seront soumises aux citoyens d'Algérie lors du scrutin d'autodétermination.»

Indissociable, les deux engagements. Au regard de qui ? Des Français de la métropole vis-à-vis desquels vous avez instauré la procédure du référendum en mettant, comme je le rappelais hier, dans le document électoral qui transmettait à tous les électeurs l'allocution du 26 mars 1962 du Président de la République et la déclaration générale du Gouvernement du 19 mars 1962, cette phrase dont nous nous sommes servis pour faire ratifier les accords d'Evian. C'est pour nous une question de conscience.

Cette phrase se rapportant aux Français d'Afrique du Nord est la suivante : « Leurs droits de propriété seront respectés. Aucune mesure de dépossession ne sera prise sans l'octroi d'une indemnité équitable préalablement fixée. » On rappelait ainsi les termes mêmes des accords d'Evian, et notre excellent collègue M. Cornu nous a démontré ce matin que la même propagande avait été faite à l'occasion de référendum en Afrique du Nord. Il vous a dit que les tracts lancés, paraît-il, par l'armée française — je n'ai pas de précisions à cet égard — ont donné aux Français d'Algérie l'assurance qu'ils ne pourraient pas être évincés de leurs droits patrimoniaux sans une indemnité préalable. Un engagement formel, indissociable, a été pris entre le Gouvernement algérien et le Gouvernement français, engagement non pas principal du Gouvernement algérien et subsidiaire du Gouvernement français, mais engagement solidaire des deux gouvernements, tous les textes le démontrent, et s'il s'agissait d'une simple dette civile et que deux particuliers s'appelaient, l'un, M. Ben Bella, et l'autre, M. de Broglie — excusez-moi — soient poursuivis devant un tribunal pour payer cette dette, il ne ferait pas de doute que tous les deux seraient considérés comme débiteurs solidaires de la dette et que, si l'un était défaillant, l'autre serait condamné. C'est, du point de vue juridique, ce qui me paraît absolument incontestable.

Vous avez du reste, monsieur le secrétaire d'Etat, au sujet de la procédure de rétorsion ou de représailles, et répondant à mon interruption, indiqué à un certain moment qu'elle n'était pas inapplicable juridiquement, mais vous-même, à l'occasion des préjudices culturels, vous avez parlé à la presse d'une retenue d'un cinquième.

Vous admettez donc que la procédure que nous proposons est logique, normale, qu'elle est bien dans le cadre de l'application stricte des accords d'Evian. Si vous me dites : Au regard du Gouvernement algérien, je veux épuiser toutes les possibilités que donne l'article 13, je veux essayer dans toute la mesure du possible — si vous y croyez encore, je vous dis tout de suite que je n'y crois plus — de le faire payer, vous comprendrez que c'est incontestablement l'intérêt de la France que le Gouvernement algérien assume cette charge.

On vous a dépeint ce matin quelle est la situation économique de l'Algérie. Hier, M. Boulain a dit : « C'est trop cher pour le Gouvernement français. » Je vous demande si ce ne serait pas trop cher pour le Gouvernement algérien, à supposer qu'il ait bien l'intention d'arriver à cette indemnisation. Vous savez d'autre part qu'il est, dans certains domaines, dans la nécessité de vivre d'expédients. Vous lui avez versé 80 millions d'avance pour payer les retraites. Il ne les paie pas, mais il a empoché les 80 millions. Cette situation démontre qu'à défaut d'indemnisation préalable il n'y a pas respect des accords d'Evian par le Gouvernement algérien. Je ne lui cherche pas querelle sur son indépendance, et il dirige sa politique comme il l'entend. Je souhaiterais qu'il fit sa place dans le monde moderne en respectant les engagements qu'il a pris. Cela arrangerait dans l'avenir nos relations avec l'Algérie. Il ne peut pas — et je crois fortement qu'il ne veut pas — agir ainsi.

Il faut à tout prix que vous vous engagiez dans la voie où vous êtes sollicités de vous engager. On ne vous demande pas de dire tout de suite : Nous allons prévoir les conditions financières de cette indemnisation. Nous savons que c'est difficile et que votre préoccupation numéro un, c'est le fameux plan de stabilisation...

M. Antoine Courrière. C'est la force de frappe !

M. Edouard Le Bellegou. ... au sujet duquel nous vous donnons d'ailleurs rendez-vous dans quelques mois.

Mais nous savons aussi que vous avez le devoir de préparer à cet égard, aussi bien sur les bases financières que sur les bases juridiques, un texte qui expliciterait les principes posés dans l'article 4 de la loi de 1961 et qui, incontestablement, vise l'indemnisation des Français spoliés.

Au terme de ce raisonnement juridique, il n'y a pas grand chose à ajouter si ce n'est — nous l'avons dit au cours des précédents débats et je vous prie de m'excuser de le répéter — qu'il ne s'agit pas seulement pour le Gouvernement d'un engagement contractuel, mais d'un engagement moral, d'un

engagement d'honneur, le mot n'est pas trop fort. C'est un engagement du Gouvernement français, vis-à-vis de ressortissants français, c'est un engagement auquel les gouvernements, généralement, ne se dérobent pas. Je le rappelais tout à l'heure, c'est une règle de droit public et de morale internationale qui est absolument certaine.

Parce que nous nous exprimons ainsi, parce que nous prétendons qu'il faut appliquer les textes tels qu'ils ont été prévus, tels qu'ils peuvent être normalement interprétés, veut-on nous faire passer tout à coup pour des adversaires déterminés de la coopération, de l'aide aux pays sous-développés ? Non ! Vous savez très bien que, selon la tradition du parti socialiste, les hommes doivent faire la chaîne autour du monde et les peuples les plus riches aider les peuples les plus pauvres, ne serait-ce que pour diminuer les risques de rivalité ou de guerre. Nous en sommes bien d'accord. Cependant, la coopération, pour nous, pose d'abord un certain nombre de conditions. Ce n'est pas un don gratuit. (*Très bien ! à gauche.*)

La coopération nécessite d'abord un ajustement aux possibilités économiques de la France. Vous avez dit l'autre jour : « La France est le pays du monde qui consacre le plus fort pourcentage de son budget à l'aide aux pays sous-développés, à la coopération ». Je n'en suis pas tellement fier. Ah ! si la France était le pays ultradéveloppé que nous souhaiterions qu'elle fût, alors, je serais fier de ses largesses !

M. Pierre de La Gontrie. Très bien !

M. Edouard Le Bellegou. J'ai assisté en témoin attentif au débat de l'autre jour sur les adductions d'eau, les travaux des communes rurales, les restrictions apportées à l'expansion de nos diverses régions (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur divers bancs à droite*) et ce n'est pas faire de la démagogie, mais acte de bons sens, de dire que, si nous ne sommes pas contre la coopération, et M. Champeix a eu raison de rappeler que c'est un des principes de notre politique...

M. Pierre de La Gontrie. Bien sûr !

M. Edouard Le Bellegou. ... nous devons la mesurer à nos possibilités.

J'ai une famille et des enfants ; je ne veux pas que les enfants des autres meurent de faim, mais, si je devais priver les miens de nourriture pour nourrir les autres, ce serait pour moi un drame de conscience.

M. Pierre de La Gontrie. Très bien !

M. Edouard Le Bellegou. Cet argument simple est un argument de sagesse et de raison. Si nous ne sommes pas contre la coopération, nous sommes pour une coopération...

M. Pierre de La Gontrie. Raisonnable !

M. Edouard Le Bellegou. ... raisonnée et raisonnable et qui, du reste, ne s'apparente pas à cette politique de grandeur démesurée dont nous aurons l'occasion de reparler bientôt dans cet hémicycle à l'occasion d'un autre débat.

M. Roger Moréve. Vous n'êtes pas un bon prince ! (*Rires sur de nombreux bancs.*)

M. Edouard Le Bellegou. De plus, il est bien certain que la coopération doit avoir pour objet, non pas de soutenir des gouvernements instables, mais de soutenir les peuples.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Edouard Le Bellegou. C'est aux peuples que doit aller l'aide du peuple de France, et tant que l'Algérie, hélas ! restera dans la période d'agitation qui est la sienne, je ne serai pas sûr du placement de mon argent.

M. Georges Bonnet. C'est là le problème !

M. Edouard Le Bellegou. J'ai le devoir de vous dire : soyez prudents !

Oui, c'est là le problème ! Mais il ne faut pas dire que nous sommes contre la coopération. Le principe humain de la coopération est un principe que les socialistes ne peuvent pas démentir, mais sous les restrictions que je viens d'indiquer.

M. Pierre de La Gontrie. Les autres aussi sont pour la coopération.

M. Edouard Le Bellegou. Bien sûr, mais je parle au nom de mon groupe ; vous aurez tout loisir, monsieur de La Gontrie, de parler au nom du vôtre, et je suis persuadé que beaucoup de vos paroles rejoindront les miennes. (*Sourires.*)

Je voudrais, pour terminer, car je crois avoir utilisé très largement du temps de parole qui m'était imparti, dire que, dans cette affaire grave, nous n'avons qu'un moyen pour forcer le Gouvernement à prendre conscience des engagements qui sont les siens.

A l'Assemblée nationale, vous avez bien senti que même votre majorité, pourtant fidèle, était hésitante sur ce problème, car la conscience des hommes, à quelque parti qu'ils appartiennent, est quelquefois réunie. La notion de respect des engagements pris résonne fort dans le cœur de tous nos collègues quelle que soit leur tendance politique. C'est pourquoi vous avez été obligés d'imposer le vote unique et de terminer le débat à l'Assemblée nationale par quelques paroles lénifiantes de M. Pompidou.

Nous, hélas ! n'ayant pas les mêmes raisons que la majorité de l'Assemblée nationale, nous ne pouvons nous contenter de cela...

M. Guy Petit. Nous sommes privés de M. Pompidou ! (*Rires sur de nombreux bancs.*)

M. Lucien Bernier. Qui est-ce ?

M. Maurice Coutrot. On ne le connaît pas !

M. Edouard Le Bellegou. ...et nous sommes obligés de dire qu'il faut donner aux paroles lénifiantes de M. Pompidou une valeur plus grande, aux engagements pris une base plus réelle.

Comment faire ? A l'Assemblée nationale, c'est contre l'amendement de M. Pleven que vous avez opposé l'article 40 de la Constitution. J'avais pensé reprendre cet amendement destiné à marquer, si j'ose le dire, un commencement de preuve par écrit en faveur des réparations, de l'indemnisation due à nos compatriotes d'Afrique du Nord ; mais, ce matin, j'ai écouté avec plaisir, je dirai presque avec un enthousiasme contenu mais réel, les déclarations du rapporteur de la commission des finances, qui vous propose une solution bien plus radicale que la mienne...

M. Pierre de La Gontrie. Merci pour nous ! (*Rires.*)

M. Edouard Le Bellegou. ...le mot « radical » conserve toute sa valeur pour nous, mes chers collègues, tout au moins dans son sens propre. (*Nouveaux rires.*) Quoi qu'il en soit, la commission des finances vous propose, non pas pour vous mettre en difficulté, mais pour provoquer une méditation plus profonde de l'Assemblée nationale sur ce délicat problème, la suppression pure et simple des crédits d'aide à l'Algérie.

Evidemment, la solution choisie par la commission des finances rejoint celle proposée par l'amendement de M. Pleven, mais si les crédits étaient supprimés, il n'y aurait plus besoin d'un blocage.

J'ai donc proposé un amendement semblable à celui de la commission des finances, pour les raisons que je viens d'exposer et qui nous tiennent à cœur. Si nous n'avons pas à rougir d'avoir approuvé les accords d'Evian, nous ne voulons pas perdre la face devant ceux à qui nous avons dit que le Gouvernement français serait susceptible de tenir ses engagements, et nous sommes étonnés que, dans nos relations avec l'Afrique du Nord et le gouvernement algérien, l'homme qui condamna autrefois la faiblesse de Munich accepte trop facilement aujourd'hui de payer le loyer de Reggane. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre gauche et sur de nombreux bancs à droite.*)

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

M. Julien Brunhes. Mesdames, messieurs, après l'exposé fort éloquent de M^e Le Bellegou, je voudrais poser encore le problème de l'indemnisation des Français d'Algérie, car il ne nous est pas possible de consentir le vote d'un budget alimentant un Etat étranger sans savoir, d'abord, si cet Etat n'a pas de dettes vis-à-vis de la France et de ses ressortissants.

L'Etat et le Gouvernement ont pris l'habitude de ne tenir aucun compte des souffrances humaines et du drame affreux des citoyens qui ont cru dans leur parole et dans leurs engagements, et le retard à décider une amnistie en est d'ailleurs une preuve. Du moins devrait-on espérer que ce mépris ne s'applique pas aux questions financières et matérielles, et c'est pourquoi aujourd'hui je ne parlerai pas des problèmes psychologiques, moraux et politiques de nos rapports avec l'Algérie. Je demanderai seulement au Gouvernement s'il est décidé à indemniser les Français spoliés et à prélever les sommes nécessaires sur les crédits qu'il demande au Parlement au titre des affaires algériennes.

Je voudrais citer quelques cas précis de spoliation et d'abord en ce qui concerne l'agriculture. Un agriculteur algérien d'origine française s'était retiré en métropole avant la guerre d'Algérie, laissant dans ce pays ses trois fils, tous trois locataires et non propriétaires de terres à céréales. Ils ont, pour la récolte 1962, préparé les terres, acheté les semences et le matériel nécessaire. Pour ce faire, ils se sont endettés, comptant régler leurs dettes après la récolte. Or, avant celle-ci ils ont été chassés par les hommes de Ben Bella, mitrailleuse au poing, obligés de partir sans un sou, sans un outil de travail, avec femme et enfants. Ils sont maintenant poursuivis pour remboursement de leurs emprunts à leur banque, le Crédit lyonnais.

Autre cas, celui des maraîchers installés à l'Ouest d'Alger, sur le périmètre de la willaya IV. Sans exception, ils ont dû partir, toujours sous menace de mort et de contrainte physique. Le président de leur syndicat est devenu employé à Paris mais la plupart des autres n'ont rien reçu. Les considérera-t-on aussi comme des « vacanciers » ou des partants volontaires parce que leur départ obligatoire a eu lieu pendant l'été 1962 ?

Autre certitude : l'O. N. R. A., l'office national de la réforme agraire, a donné des instructions précises, en particulier cette lettre du 10 octobre 1963 adressée au président de la coopérative des tabacs de Bône : « Suspendre jusqu'à nouvel ordre tout règlement de produits agricoles destinés à tous les Européens sans exception. Cette mesure vise bien entendu toutes les coopératives, caisses régionales, etc., dépendant de votre autorité ».

Autre document du même genre signé du sous-préfet de Souk-Ahras — j'ai l'original — et adressé au directeur de la coopérative agricole le 5 octobre 1963 : « Comme suite — vous allez apprécier la saveur du texte — aux directives contenues dans le message 197 C. A. B. de M. le ministre de l'intérieur en date du 2 octobre 1963, j'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir faire opposition aux paiements afférents à toutes les livraisons de céréales qui vous ont été faites par les colons européens à compter du 1^{er} octobre 1963, ainsi que pour les reliquats des livraisons antérieures à cette date ». Il ajoute : « Ces mesures sont destinées à assurer la continuité de l'exploitation des propriétés agricoles en gestion ».

Il est évident que ceux qui ont cru à la parole de la France en sont cruellement punis. N'oublions pas certains textes de ces accords, que plusieurs de nos collègues ont rappelés mais qu'il est bon de citer à nouveau. D'abord, dans les accords d'Evian, texte du *Journal officiel*, chapitre II, titre B : « L'Algérie garantit les intérêts de la France et les droits acquis des personnes physiques et morales dans les conditions fixées par les présentes déclarations ». Et plus loin : « L'Algérie garantit les intérêts français et les droits acquis des personnes physiques et morales ».

Est-ce compatible, en particulier, avec le blocage des fonds qui empêche les Français d'Algérie de rapatrier quoi que ce soit ?

En conclusion, pour les questions agricoles, comme pour le reste, on prend l'actif et non le passif. On vole même sans la moindre retenue. On prend avant tout l'outil de travail qui empêche les intéressés de refaire leur vie en Algérie dans le seul métier qu'ils connaissent bien.

Le cas de la caisse pour la propriété rurale, dite C. A. P. E. R., est très typique : même les créances déterminées avant l'indépendance n'ont pas été réglées, rien n'a été payé ; l'Etat algérien a pris la caisse, où tous les fonds étaient français, et les terres. L'agriculture est la plus touchée, les terres ayant été nationalisées à 100 p. 100, qui appartenaient à environ 22.000 exploitants français.

Elle n'est pas la seule et je voudrais rapidement montrer d'autres exemples de spoliation puisque les nouvelles nationalisations, sans indemnité, concernent les transports, l'hôtellerie, les journaux, les minoteries, les fabriques de tabac, etc.

Or, les biens étrangers ne sont pas nationalisés. Il ne s'agit que des biens français. Il ne s'agit donc pas de nationalisations pour le principe, mais d'une application catégorique d'un racisme ne s'exerçant que contre les ressortissants du pays qui a créé l'Algérie moderne.

On vole des appartements, on prend des immeubles en chassant les propriétaires sans indemnité et ceux qui peuvent rester doivent en plus payer un loyer et aussi les impôts de leur ancienne propriété. Il est vrai que quelques immeubles où habitaient des Français ont été sauvés de ce vol parce que ces immeubles logeaient des étrangers. Il a suffi qu'un appartement appartienne à un Espagnol ou un Finlandais dans un immeuble pour sauver celui-ci. En somme, tous les pays que nous traitons du haut de notre grandeur sont parfois, parce que plus humains que nous, nos protecteurs sur la terre d'Algérie. Le Gouvernement français ne semble pas rougir de ne plus défendre ses concitoyens d'outre-Méditerranée.

Les hôtels ont été nationalisés dans la proportion de 85 p. 100 environ, même ceux qui avaient été achetés depuis l'indépendance par des métropolitains confiants dans la parole de leurs gouvernants. Appeler nationalisation ce qui n'est qu'une pure spoliation est un contre-sens, car nous avons vu en métropole des nationalisations où l'on a, après les expertises nécessaires, indemnisé ceux qui faisaient l'objet de ces nationalisations. Pourquoi n'en est-il pas de même en Algérie ? On ne peut invoquer le manque de crédits puisque le vote de nos budgets nous prouve à quel point nous faisons des largesses avec l'argent des contribuables. Ceux-ci se plaindraient moins si cet argent servait à indemniser les spoliés plutôt qu'à enrichir les spoliateurs. Même les appartements construits avant l'indépendance avec l'aide de prêts garantis par l'Etat (Crédit foncier) sont l'objet de réquisition sans indemnité et sans possibilité de rembourser les prêts.

L'affreux climat moral et psychologique qui règne est profondément pénible. Avant de pouvoir s'embarquer pour la France, la fouille des citoyens français — complète et en public — est d'autant plus pénible que les autres Européens n'y sont pas soumis. Il s'agit bien de montrer à quel point on se moque des accords signés, qui prévoyaient la libre circulation des Français comme des Algériens entre la métropole et l'Algérie.

L'article 12 du titre IV des accords spécifie que l'Algérie « assurera sans aucune discrimination une libre et paisible jouissance des droits patrimoniaux acquis sur son territoire avant l'autodétermination. Nul ne sera privé de ces droits sans indemnité équitable préalablement fixée ».

La loi du 26 décembre 1961, que nous avons votée et qui figure au *Journal officiel* du 28 décembre 1961, établissait ce même droit à l'indemnisation en cas de spoliation et de perte. Il est donc certain que tous les dommages créés à des citoyens français doivent être indemnisés même, comme le dit formellement la loi du 26 décembre 1961, avant les accords d'Evian ; cette loi s'appliquant en particulier « aux Français ayant dû ou estimé devoir quitter, par suite d'événements politiques, un territoire où ils étaient établis et qui était antérieurement placé sous la souveraineté, le protectorat ou la tutelle de la France. »

Le principe de l'indemnisation est formel et il n'est pas possible au Gouvernement de l'oublier plus longtemps. Les souffrances morales, physiques ou psychologiques suffisent, que l'on diminue au moins les difficultés matérielles.

Je ne demande pas de mesures de rétorsion et pourtant la liberté dont jouissent en métropole les travailleurs algériens serait bien agréable en Algérie aux Français de la métropole ; ces Algériens nous apportent ici un concours utile dans de nombreuses usines et dans les chantiers. Nous ne souhaitons pas les brimer, mais nous voulons que les Français d'Algérie aient au moins les mêmes possibilités là-bas de gagner leur vie.

Je demande aux représentants du Gouvernement de vouloir bien m'expliquer ce que M. Georges Pompidou, Premier ministre, a voulu dire lorsqu'il s'est exprimé ainsi devant l'Assemblée nationale, le 28 octobre dernier (*Journal officiel*, p. 5748) : « Sur les conditions de ce départ, sur la possibilité pour nos concitoyens d'emporter leurs biens mobiliers, leurs instruments de travail, la valeur de leur récolte, nous serons intransigeants et nous veillerons à ce que ces dispositions soient effectivement appliquées ».

Or, tout ce que je viens d'affirmer prouve que les propos du Premier ministre ne sont que des promesses en l'air, dont ceux qui sont spoliés en Algérie apprécient la solidité. Or, si le Premier ministre était sincère et ne tenait pas ces propos pour se faire applaudir, il aurait une possibilité immédiate de prouver sa bonne volonté et même sa volonté : faire cesser ces spoliations en Algérie et prélever le montant de cette indemnisation sur les crédits prévus au budget que vous nous soumettez. Nous savons que vous le pourriez et que vous vous ridiculisez en continuant à alimenter abondamment un Gouvernement étranger qui se moque de vous à chaque occasion.

Croyez bien que les hommes de toutes opinions ne comprennent pas que pour la première fois dans l'histoire de la France le Gouvernement affiche un tel mépris des intérêts de nos compatriotes que sa politique a sacrifiés. Il faut que cela cesse, vous le pouvez, il suffirait de le vouloir. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. René Blondelle.

M. René Blondelle. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'examen des différents budgets est pour nous chaque année l'occasion d'interroger les chefs des divers départements ministériels sur la politique qu'ils suivent ou qu'ils comptent suivre dans les secteurs dont ils ont la responsabilité.

En l'absence des titulaires de ces différents postes tout au long du débat qui nous occupe depuis quelques jours, on ne peut guère affirmer qu'un dialogue suffisamment efficace se soit institué pour que nous nous déclarions satisfaits de cet examen de la politique générale du Gouvernement.

J'ajoute d'ailleurs que, disant ceci, je ne mets pas en cause la bonne volonté ni le talent des secrétaires d'Etat qui représentent le Gouvernement dans ce débat. Je serais plutôt enclin à les plaindre parfois et à les remercier la plupart du temps. Mais aujourd'hui nous avons au moins un avantage : c'est qu'au cours de ce débat sur les affaires algériennes, nous avons comme interlocuteur valable le titulaire du poste correspondant. Nous avons, en la personne du secrétaire d'Etat aux affaires algériennes, un des signataires des accords d'Evian ; nous avons le négociateur des interventions successives dues au non moins successives violations des accords d'Evian par le gouvernement algérien. Nous avons en somme le secrétaire d'Etat dont les déclarations ont bien souvent guidé le comportement de nos compatriotes d'Algérie, les incitant à avoir foi dans les accords dont il était le signataire.

C'est pour toutes ces raisons que, malgré le mauvais fonctionnement que nous déplorons de nos institutions, je me suis décidé aujourd'hui à soulever un certain nombre de problèmes intéressant les agriculteurs français rapatriés d'Algérie.

J'ajouterai, et vous m'excuserez de cette précision, que j'ai d'autres raisons de le faire. Je n'oublie pas, comme président de l'assemblée permanente des chambres d'agriculture que les chambres d'agriculture d'Algérie ont été partie intégrante de cet organisme. Mieux encore, à la libération du territoire français, elles ont aidé les chambres d'agriculture métropolitaines à retrouver leur activité par une aide financière qu'elles purent leur procurer à l'époque. C'est donc non seulement un devoir

de solidarité envers nos collègues agriculteurs d'Algérie que j'ai le sentiment de remplir aujourd'hui, mais aussi un devoir de reconnaissance.

On peut distinguer trois périodes dans l'évolution de la situation de nos compatriotes agriculteurs d'Algérie. La première peut se situer pendant la guerre d'Algérie et aussitôt après l'indépendance. A ce moment, étaient partis tous ceux qui se sentaient menacés dans leur personne et qui ne croyaient pas au respect des accords d'Evian. Qui peut le leur reprocher ? Je n'insisterai pas sur la situation de ces compatriotes, que M. Le Bellegou vient de traiter et qui a été réglée par les accords d'Evian.

Pendant la deuxième période se placent les brutales décisions prises par le gouvernement algérien, le 18 mars 1963, nationalisant un certain nombre d'exploitations normalement occupées et gérées par des Français.

Enfin, la troisième période est celle consécutive à la décision d'octobre dernier qui a prononcé la confiscation de toutes les terres appartenant à des Français et qui a touché près de 9.000 exploitants agricoles qui restaient encore en Algérie sur les quelque 22.000 qui y résidaient avant la guerre d'Algérie.

En ce qui concerne cette catégorie d'agriculteurs, j'enregistre avec intérêt la déclaration que vous avez faite ce matin, monsieur le secrétaire d'Etat, touchant le paiement en France des récoltes qui ont été abandonnées. J'exprime à ce sujet un souhait, c'est que les choses se fassent rapidement, que les règlements soient effectués plus vite que ceux des frais cultureux qui font l'objet de la question principale que je souhaite vous poser aujourd'hui.

Il n'est pas question pour moi de perdre de vue un seul instant que les agriculteurs contrainsts d'abandonner leurs exploitations de l'une ou l'autre période ont droit à une juste et totale réparation. Je veux limiter mon intervention — puisque les orateurs précédents ont parlé des autres périodes — à celle qui concerne les nationalisés de mars 1963 et d'une façon plus précise aux problèmes des frais cultureux engagés par ces exploitants agricoles.

D'abord le problème me paraît simple et pourrait être facilement résolu. Ensuite, ce problème précis a fait l'objet d'engagements non moins précis. En somme on ne pourrait reprocher à ces agriculteurs que d'avoir cru en la parole donnée. En effet, il résulte de nombreuses déclarations et des accords signés que des garanties leur ont été données sur le paiement des frais cultureux qu'ils avaient engagés.

Je me contenterai de rappeler un accord signé par vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, et M. Ahmed Francis, ministre des finances du gouvernement algérien, accord qui fut concrétisé par une déclaration franco-algérienne du 19 janvier 1963 dont je ne rappellerai pas les termes pour ne pas perdre de temps. Je préciserai simplement que la commission franco-algérienne avait décidé ce jour-là de garantir notamment les frais engagés par les agriculteurs pour la campagne en cours, c'est-à-dire la campagne 1962-1963. Le but de ces accords était très clair : il s'agissait de régler la coopération franco-algérienne à son allure de croisière en donnant aux Français demeurés en Algérie les garanties et les moyens nécessaires à la poursuite de leurs activités économiques.

Quelques jours plus tard d'ailleurs, au cours d'une audience que vous avez accordée dans les bureaux de l'ambassade de France à Alger aux représentants de la profession agricole, vous avez confirmé les objectifs en ces termes : « La politique du gouvernement algérien, en ce qui concerne la situation des Français demeurés en Algérie, est désormais clairement définie. Ils doivent s'y maintenir ; nous leur donnerons tous les concours et garanties nécessaires ».

Ainsi, les agriculteurs français demeurés en Algérie étaient assurés de pouvoir continuer à exploiter normalement leurs terres jusqu'à la fin de la campagne 1963 et, de ce fait, commercialiser les récoltes qu'ils en attendaient ou qu'ils avaient en stocks.

Inutile de rappeler que, le 18 mars 1963, les décisions prises par le gouvernement algérien pour nationaliser un certain nombre d'exploitations normalement occupées et gérées par des Français vinrent contredire ces promesses, réduisirent les versements et détruisirent les espoirs contenus dans les accords de janvier. Cette décision unilatérale provoqua une réaction du Gouvernement français et je signale que, le 1^{er} mai 1963, il vous dépêcha à Alger.

De nouveaux accords furent signés avec M. Ben Bella. Cette fois, il en résultait que, si l'indemnisation des fonds devait faire l'objet d'un contentieux, celle des frais cultureux, des stocks et autres devait être rapide. C'est la déclaration que vous avez faite, monsieur le secrétaire d'Etat, aux membres de la délégation viticole à Alger.

A cette intention, le Gouvernement avait décidé qu'une somme de 200 millions de nouveaux francs serait distraite de l'aide apportée par la France à l'Algérie.

Voilà, en quelques mots, la situation et les engagements pris. Or, les agriculteurs français nationalisés en mars 1963 sont aujourd'hui obligés de constater qu'ils n'ont presque rien touché, sinon une faible partie des frais culturels engagés. Je n'ai pas les chiffres exacts ; mais, d'après mes renseignements, actuellement moins de 15 p. 100 de ces frais culturels sont payés aux agriculteurs nationalisés en mars 1963.

Je me demande pour quelle raison ces retards s'accumulent. On ne peut guère invoquer les difficultés d'évaluation de ces frais. Des propositions ont été faites à plusieurs reprises par les spoliés eux-mêmes, incitant à prendre en considération un barème forfaitaire pour l'évaluation de ces frais culturels ; je ne vois donc pas ce qui peut retarder leur paiement, d'autant plus que le remboursement des frais ainsi engagés n'absorbera pas, loin de là, la totalité des sommes qui ont été réservées à cet effet.

Je n'irai pas plus loin sur ce problème, monsieur le secrétaire d'Etat, et je me bornerai à vous demander de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

Quelles sont à ce jour les sommes versées pour régler les frais culturels aux agriculteurs nationalisés jusqu'en mai 1963 et pour les récoltes stockées au moment des nationalisations, dont les comités de gestion se sont emparés de leur chef et sans opposition ?

Ma deuxième question est la suivante : quelles sont les prévisions d'emploi des 200 millions retenus pour cet objet : la réparation du préjudice subi par les agriculteurs ?

Si vous le permettez, j'ajouterai une troisième question qui contribuera à éclairer nos malheureux compatriotes qui ont dû quitter les lieux où ils avaient œuvré toute leur vie et où, bien souvent, ils étaient nés, une question qui dépasse le cadre bien précis dans lequel j'ai voulu, jusqu'à présent, rester : où en est l'étude du contentieux qui, au-delà de ces indemnités qui devraient être payées très rapidement, selon les dires du ministre, doit s'ouvrir pour aboutir à l'indemnisation du fonds prévu par les accords d'Evian ?

Enfin, ces problèmes importants étant posés — et je m'excuse de retenir un peu plus longtemps votre attention, mes chers collègues — je signalerai en quelques mots la situation des anciens cadres d'exploitations agricoles rapatriés d'Algérie. De nombreux cadres avaient cotisé à la caisse de prévoyance des cadres algérienne et pouvaient légitimement demander aujourd'hui la liquidation de leur retraite. Or il se trouve que la caisse métropolitaine est désignée pour liquider et assurer le paiement des rentes des retraités anciens cadres agricoles d'Algérie.

La caisse d'Algérie comprenait 6.000 affiliés et aujourd'hui 2.200 retraités prétendent à leur rente pour un montant annuel de 4.800.000 francs. Or, la caisse métropolitaine des cadres d'exploitations agricoles compte 50 affiliés anciens cadres d'Algérie sur ses 10.000 affiliés, soit 0,5 p. 100, et le Gouvernement veut mettre à sa charge une fraction importante des retraites à payer aux cadres d'Algérie, soit 10 p. 100 de ses propres charges.

Ce pourcentage semble inadmissible parce qu'il s'agit de faire payer aux cadres d'exploitations agricoles français une partie des retraites dues aux anciens cadres d'exploitations agricoles en Algérie. La caisse métropolitaine offre de participer pour 1 p. 100 à cette charge, et non pas pour 10 p. 100, ce qui la mettrait en difficulté. Je souhaite que le Gouvernement veuille bien se pencher sur ce problème et régler la question en tenant compte du fait qu'il n'appartient pas à une catégorie précise de Français, en l'espèce les cadres d'exploitations agricoles métropolitains de faire les frais du paiement d'une partie de la retraite des cadres d'exploitations d'Algérie ; il appartient à toute la collectivité nationale de prendre cette charge à son compte.

Je m'excuse, mes chers collègues, d'avoir retenu votre attention sur des problèmes spécifiquement matériels, mais dont l'importance est considérable pour nos compatriotes qui ont tout perdu.

Je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous répondiez d'une façon précise aux questions que je viens de poser et d'avance je vous en remercie. *(Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre gauche et à droite.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Vigier.

M. Jean-Louis Vigier. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à la demande de mes amis, MM. Rémy Montagne et Claude Mont, j'ai fondé au Sénat, dans le cadre de l'association Europe-Afrique, un groupe d'amitié France-Algérie. L'utilité des groupes d'amitié est grande, car ils nous permettent de nous rapprocher de pays dont les régimes sont profondément différents du nôtre.

M. Pierre de La Gontrie. Cela se voit.

M. Jean-Louis Vigier. Les membres du groupe France-Algérie, où toutes les tendances sont représentées, m'en ont donné la

présidence. C'est en cette qualité, monsieur le secrétaire d'Etat, que je souhaite m'adresser à vous.

Je suis convaincu, vous le savez, que la ligne politique suivie en Algérie était la seule raisonnable. Le destin de toutes les colonies n'est-il pas l'indépendance, une indépendance dont la métropole n'a pas à rougir ? Elle n'est pas un terme à sa mission, elle la transforme. Le colon, le soldat sont remplacés par l'ingénieur et le professeur, afin de conserver cet inestimable capital que constituent dans l'ensemble de l'Afrique des dizaines de millions de francophones.

A partir du moment où ces peuples voulaient l'indépendance, la seule présence digne de la France était celle qui n'avait pas à s'imposer par la force. Nous avons su former des cadres dont la compétence nous honore. Les plus éminents président aux destinées des républiques d'Afrique Noire et nul ne songe à leur reprocher d'avoir été, c'est le cas de plusieurs d'entre eux, ministres de la IV^e République. La passation des pouvoirs s'y est effectuée le mieux possible.

Pour l'Algérie, sept ans de guerre, deux ans de subversion n'ont pas simplifié le problème. Mais il me paraît juste de dire que si des hommes politiques ont, avant 1958, vu et préparé ce qui était inévitable, il fallait la grande autorité et le terrible courage du général de Gaulle pour franchir le cap décisif : donner l'indépendance aux républiques d'Afrique Noire et mettre un terme à la guerre d'Algérie. Et je pense, comme mon ami M. André Bettencourt l'affirmait à la tribune de l'Assemblée nationale, que l'on doit l'en remercier, quelles qu'en soient les conditions et les suites, dont nous ne saurions honnêtement lui faire grief, surtout si l'on veut bien imaginer ce qui se passerait si la guerre continuait.

Pourquoi serions-nous honteux, alors que cette politique a valu au chef de l'Etat les félicitations presque unanimes, de M. Khroutchev au général Franco ? *(Exclamations à gauche et au centre gauche.)*

Elle nous a permis d'être cités en exemple par nos amis et par nos adversaires et de recueillir dans le monde un immense bénéfice moral. *(Très bien ! au centre droit.)*

Les peuples d'Afrique restent pénétrés de notre culture, comme la Gaule, cette ancêtre des pays colonisés, restait fille de la civilisation romaine après la chute de l'Empire.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le devoir me dictait de faire preuve d'une fermeté sans défaillance dans la lutte politique contre les dévoyés de la subversion. Ils sont à terre. Tant mieux pour la démocratie et pour la France ! Mais, vous le savez, le pardon est l'apanage des forts. Les impératifs de la raison d'Etat paraissent aujourd'hui remplis. Dès lors, qui ne pourrait souhaiter que vous ouvriez les portes des prisons devant les soldats perdus afin que, retrouvant la France, ils nous permettent de les retrouver ?

Ce n'est jamais le même homme que l'on arrête, que l'on juge et enfin que l'on tue ou que l'on libère. En un seul jour de cellule, il y a plus de place pour la réflexion, le désespoir, la prière, l'espérance qu'en un an de nos vies. C'est pourquoi, passée la tornade, il faut se réjouir chaque fois qu'un homme est rendu à la liberté.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je comprends que vous respectiez l'indépendance du nouvel Etat, je comprends qu'une partie du dialogue de votre gouvernement avec celui de l'Algérie indépendante puisse relever de certains secrets.

M. Pierre de La Gontrie. Il n'y a pas de dialogue !

M. Jean-Louis Vigier. L'indépendance est à la fois l'aboutissement et la justification de la présence coloniale. Nos compatriotes d'Algérie refusaient d'y croire parce que certains Français de la métropole, pour qui l'honneur était trop souvent l'alibi de la violence, entretenaient chez eux de folles espérances. Maintenant qu'ils ont fini d'être les instruments de la subversion, nous devons les défendre comme nos frères.

Ils se confient volontiers à ceux qui, refusant de les tromper, ne les ont pas déçus.

Comme l'a écrit dans *Le Monde* Maurice Duverger, « la nation a voulu clairement que nos compatriotes fussent garantis par la France elle-même en cas de défaillance de l'Etat algérien ». Nous avons tous souscrit une obligation juridique ; mais certains d'entre nous, en demandant au pays, au cours de la campagne référendaire, de voter « oui », ont engagé plus nettement leur responsabilité.

L'attitude du gouvernement algérien, ses défaillances, c'est à vous de les juger et d'en tirer les conséquences. L'attitude de votre gouvernement, c'est à nous, monsieur le secrétaire d'Etat, de la juger.

Les représentants des rapatriés d'Algérie n'hésitent pas à rendre hommage à votre compréhension et à celle de M. Missoffe, leur ministre. Ils apprécient, il est vrai, le climat que vous avez su créer l'un et l'autre dans vos contacts avec eux. *(Mouvements divers à gauche et au centre gauche.)* Pour moi, une fois encore, je refuse de les leurrer. Hier, je leur avais

dit : préparez-vous à l'indépendance. Je voudrais, après vous avoir entendu, pouvoir leur dire dès aujourd'hui : la nation a souscrit des obligations dès le 8 avril 1962. Le Gouvernement de la République prend l'engagement de les honorer.

Car leur ruine donnerait aux Français mauvaise conscience. Ils ne le méritent pas puisque la grandeur pour un peuple, c'est précisément d'accepter un grand dessein qui soit dans la ligne de son histoire et qui lui rende aux yeux du monde une vocation que l'on croyait perdue. (*Applaudissements au centre droit.*)

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat aux affaires algériennes. Messieurs les sénateurs, si j'ai voulu ce matin ouvrir devant vous le dossier de l'Algérie, peut-être était-ce parce qu'il importait de distinguer ce qui unit, sans doute, et ce qui sépare, aussi, dans cette affaire d'Algérie, c'est-à-dire ce que j'appellerai le dossier de la raison par opposition au dossier du cœur. C'est de ce dossier du cœur, si vous me permettez cette expression qu'il me paraît séant, par-dessus les impératifs de l'Etat, par-dessus nos divergences, au-delà même de ce budget, de vous entretenir quelques instants. Croyez-moi, je désire le faire et je souhaiterais que chacun le fit ici et ailleurs, avec le seul désir d'unir nos efforts, de confronter nos renseignements, nos moyens d'information, pour exprimer affectivement et concrètement la compassion profonde du Gouvernement et des assemblées à l'égard du drame cruel qu'ont vécu nos compatriotes d'Algérie.

Un sénateur à droite. Ne confondez pas le Gouvernement et le Parlement !

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je vous ai dit à l'occasion d'un autre débat — si je ne vous l'ai pas dit plus tôt, c'est parce que l'intérêt des familles commandait que je ne dise rien — que je n'ai cessé, dès janvier, de harceler le gouvernement algérien au sujet de ce problème, de lui imposer le contrôle de la Croix-Rouge internationale, de multiplier les démarches et les interventions à Genève et ailleurs, de centraliser les fiches et de monter toutes les recherches officielles et officieuses, ainsi que toutes les recherches parallèles dans toute la mesure où c'était possible. Dans cette tâche souvent difficile, qui exige une certaine discrétion, on se heurte non seulement aux difficultés nées de la situation algérienne, mais aussi à d'autres difficultés. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, comment ne pas déplorer qu'un hebdomadaire, généralement aux écoutes de tout ce qui peut nuire au Gouvernement, ait révélé en août dernier, dans des conditions lamentables, les éléments d'une de ces missions parallèles. Bien sûr, j'ai ici une lettre d'excuses du directeur de cet hebdomadaire. C'est bien ; mais le mal est fait et les agents en cause sont désormais « brûlés ».

M. Pierre de La Gontrie. De quoi s'agit-il ?

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Quoi qu'il en soit, nous n'avons renoncé à aucun effort, nous avons multiplié toutes les démarches qu'il était possible d'entreprendre. J'en ai parlé moi-même au président Ben Bella et, sous mes yeux, j'ai fait procéder à un certain nombre d'enquêtes au mois de mai dernier lorsque j'étais à Alger. La plupart du temps, ces enquêtes — il faut le reconnaître — tombent dans le vide, car ou bien le renseignement est faux, ou bien le renseignement était exact six ou huit mois plus tôt mais ne correspond plus à la situation du moment.

Je voudrais ajouter que, dans cette affaire, il faut tenir compte du milieu algérien.

Ce matin, M. Dailly, dans une éloquente intervention, a invoqué toutes les raisons morales que nous avons pour insister et faire pression de toutes les manières afin de terminer cette cruelle affaire. Pour aller au fond des choses, les enquêteurs s'emploient à rassembler le plus grand nombre de témoignages ; mais il leur est difficile d'agir ainsi car nous nous heurtons, dans les villages algériens, au mutisme, à la rétractation des populations locales.

Lorsque nous insistons trop, des incidents naissent. Compte tenu du climat qui a régné dans l'Algérie de 1963, il était impossible d'aller trop loin et d'ouvrir certaines tombes sans risquer de créer des incidents locaux.

Nous ne renonçons pas pour cela, en dépit des difficultés que nous avons rencontrées au cours de l'année 1963. Le temps passant et le climat se modifiant légèrement, nous entendons aller jusqu'au bout.

Ces difficultés, ce secret nécessaire, la douleur des familles et l'astuce de certains — qui ont cherché, pour des motifs évidents de politique intérieure à propager des bruits, des rumeurs, soit volontairement inexacts, soit inconsciemment faux, peu importe — ont créé une situation et un climat déplorable.

Parmi les exemples cités ce matin par M. le sénateur Dailly, que j'ai écouté avec attention, les deux premiers concer-

nent des personnes disparues au mois de juin et retrouvées au mois de juillet ou au mois d'août. Par conséquent, ces personnes figurent sur nos fiches parmi les personnes retrouvées. Mais d'autres exemples sont le symbole même de ces récits fondés sur des rapports inexacts.

J'en viens à cette affaire Falcone, sur laquelle j'ai promis ce matin quelques précisions à M. Dailly. Effectivement, le 19 septembre dernier, un quotidien parisien publiait un article, repris d'ailleurs par un quotidien du midi de la France, qui s'est toujours spécialisé dans le soutien autrefois de la subversion et aujourd'hui d'une certaine politique.

M. Pierre de La Gontrie. Lequel ?

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Le *Méridional*, vous connaissez son directeur !

M. Pierre de La Gontrie. Dites-le !

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Cet article relatait l'histoire d'un garçon, Daniel Falcone, 17 ans, habitant Alger avec ses parents, qui fut enlevé et disparut le 4 mai 1962. A partir de ce fait, malheureusement certain, l'article développe ensuite les démarches auxquelles s'est livrée la malheureuse famille, d'abord pendant quelques mois en Algérie, puis en France.

Aux termes de cet article, il est affirmé que les représentants de la Croix-Rouge internationale à Genève et de la Croix-Rouge française à Marseille ont donné à ces malheureux parents l'indication :

Premièrement que leur fils était vivant ;

Deuxièmement qu'il avait été rapatrié en France ;

Troisièmement qu'il avait été conduit à Nancy ;

Enfin qu'au cours de ces vaines recherches une religieuse, dans cette dernière ville, aurait déclaré qu'il existait en France des hôpitaux clandestins où l'on cachait les victimes des sévices subis en Algérie par des Français. Si ces faits avaient été exacts, il est bien évident qu'ils justifieraient toutes les indignations.

J'ai ouvert une enquête sur cette affaire conjointement avec tous les ministères intéressés. La réalité est la suivante :

D'abord, le comité international de la Croix-Rouge a bien écrit aux parents pour leur faire savoir que des recherches avaient été effectuées par ses soins en Algérie, que ces recherches avaient été infructueuses et que, au cas où leur enfant serait rapatrié en France, il leur appartiendrait de s'adresser à la Croix-Rouge française. Mais à aucun moment — je me suis fait confirmer le fait par la Croix-Rouge de Genève — il n'a été indiqué à cette famille que l'enfant avait été transporté en métropole.

Ensuite, saisie par les parents Falcone et par moi-même d'une demande de recherche, la Croix-Rouge française à Marseille n'a, à aucun moment — contrairement à ce qu'affirme l'article — confirmé ce retour que personne ne connaît, et encore moins un hypothétique transfert à Nancy. Les recherches entreprises à Nancy n'ont rien donné, bien que plusieurs administrations s'en soient occupées. Quant au passage du jeune homme à l'hôpital Edouard-Herriot, à Lyon, les services préfectoraux du Rhône n'ont jamais pu, eux non plus, confirmer une telle allégation.

On a d'abord parlé d'une infirmière qui aurait donné cette indication. J'ai remué tous les services de la santé publique pour retrouver cette infirmière, mais en vain. Quant à la religieuse qui aurait donné des renseignements, elle demeure, elle aussi, introuvable.

En réalité, il y a deux seuls faits dans cette affaire : la disparition d'un enfant et la légitime douleur des parents. En dehors de cela, nous sommes dans le domaine des rumeurs absolument incontrôlables.

L'affaire sans doute est compliquée. Il subsiste quelques points obscurs, mais ce que je puis dire — puisqu'on a voulu faire de cette affaire, dans certains milieux, une sorte de symbole — c'est que j'accepte qu'elle soit effectivement un symbole et que je fais actuellement poursuivre sur le territoire national des recherches extrêmement poussées sur certains aspects curieux de ce dossier, qui pourraient amener certaine surprise.

J'ai dit ce matin, monsieur le sénateur, que je n'avais pas la conviction qu'il y ait encore beaucoup de Français vivants parmi ceux qui sont portés disparus en Algérie. Je le dis parce que j'attends depuis près d'un an qu'on m'indique des lieux, des faits, des dates. J'utilise tous les éléments qui peuvent me tomber sous la main pour faire des enquêtes en France et en Algérie ; je remue ciel et terre afin d'exploiter les renseignements qu'on m'apporte. Je continuerai.

J'ai dit que je n'avais pas cette conviction. Or, on peut ne pas avoir de conviction et garder néanmoins une faible espérance. Ce matin, vous m'avez parlé des présomptions de décès. Quelle est la situation actuelle en ce domaine ?

Les chiffres d'aujourd'hui ne sont plus tout à fait ceux de la semaine dernière parce que, précisément, nous avons tous

les jours du nouveau et parce que nous travaillons sans relâche. A l'heure actuelle, j'ai 1.185 rapports d'enquête — et j'ai prévenu personnellement 752 familles de disparus — concluant, dans 308 cas, à la certitude du décès et, dans 444 cas, à la présomption du décès. Le nombre des personnes retrouvées étant toujours de 98, il reste donc, en fait, un peu plus de 300 cas pour lesquels je n'ose conclure, soit parce que mes renseignements sont insuffisants, soit parce que des compléments d'enquête sont en cours. La présomption de décès est la formule que nous employons chaque fois que nous n'avons pas la certitude absolue du décès de la personne. Mais, en réalité, il s'agit de cas où l'enquête se heurte à des situations telles qu'on bien il est impossible d'avancer plus loin, ou bien qu'il est extrêmement probable que l'issue fatale soit la vérité à laquelle nous aboutirons malheureusement un jour.

Je n'ai pas la conviction qu'il y ait beaucoup de Français disparus vivants en Algérie; mais j'ai un faible espoir. En tout cas — et cette affirmation satisfera, je l'espère, l'Assemblée — j'agis en tout état de cause comme si j'avais la conviction qu'il y a encore des Français vivants en Algérie.

Vis-à-vis de nos compatriotes d'Algérie frappés dans leurs intérêts et contraints, pour la plupart, à quitter cette terre et à s'installer en France, l'action du Gouvernement s'est manifestée ainsi que vous le savez. Tout d'abord, nous n'avons rien ménagé pour les accueillir, pour leur permettre de s'intégrer dans la communauté française, pour leur permettre de commencer une vie nouvelle dans les moins mauvaises conditions possibles. Cette préoccupation réclame des structures de départ d'Algérie, des structures d'accueil, des moyens provisoires de subsistance, des subventions de réinstallation. On vous en a parlé lors de l'examen et du vote du budget des rapatriés. C'est dans ce cadre que s'est manifestée la solidarité française à l'égard de nos compatriotes cruellement frappés.

C'est là un effort considérable sur lequel il ne m'appartient pas d'insister, mais déjà, je vous l'ai signalé, l'effort du Gouvernement s'est chiffré par milliards. C'était fondamentalement le premier devoir de la France.

Vis-à-vis de l'Algérie, nous nous sommes élevés fermement contre les spoliations dont ont été victimes nos compatriotes, contre les mesures prises à l'encontre de leur personne, à l'encontre de leurs foyers, ou à l'encontre de leurs biens. Ces mesures ont constamment fait l'objet de démarches de notre ambassadeur à Alger ou de démarches personnelles, et comme je vous l'ai indiqué, dans un certain nombre de cas — hélas ! trop limités — nous avons abouti à un certain nombre de résultats qui nous ont permis d'obtenir, dans toute la mesure du possible, le respect des assurances données par les autorités algériennes dont nous doutons quelquefois, non pas peut-être sur le plan de leur sincérité, mais du fait d'une sorte d'impossibilité où elles sont de pouvoir les tenir. Nous n'avons pas attendu le débat actuel pour cautionner certains engagements sur des crédits primitivement destinés à l'aide à l'Algérie.

On a dit tout à l'heure — je voudrais répondre ainsi à M. Blondelle — que nous avons effectivement retenu 20 millions de francs sur les crédits budgétaires, au mois de mai, pour indemniser nos compatriotes spoliés.

Quelle était la philosophie de cette opération ? Comme l'a rappelé M. Blondelle, au mois de janvier dernier une convention particulière avait été passée entre la France et l'Algérie qui devait, en quelque sorte, renouveler et confirmer les accords d'Evian. Sur la foi de cette déclaration commune un certain nombre de nos compatriotes demeurés en Algérie, avaient exposé des frais culturels. Le gouvernement français était donc moralement engagé à leur rembourser tous les frais que, sur la base et la foi de cette déclaration de janvier, ils avaient avancés depuis le début de l'année 1963, c'est ce qu'on a appelé « l'engagement des frais culturels ».

Je voudrais préciser à M. le sénateur Blondelle qu'à l'heure actuelle nous avons réglé 172 dossiers d'acomptes, pour un montant total de 8 millions de francs, et que les dossiers en instance recevront, dans les semaines ou les mois à venir, des acomptes, dont l'ensemble représentera un total de l'ordre de 15 millions.

Il y a lieu de penser — car nous connaissons les barèmes de la C. A. C. A. M. — que la liquidation définitive de ces frais culturels atteindra trois ou quatre fois cette somme. C'est là encore une affaire dont je me suis personnellement occupé et, en dépit de toute la lourdeur inévitable de l'administration, le règlement se fait dans des conditions très rapides. J'espère le voir achevé dans les mois à venir.

En ce qui concerne les événements du mois d'octobre, comme je l'ai dit ce matin, il a été de même convenu que, sur l'aide de 1964, seraient défrayés nos compatriotes dont la récolte n'aurait pas pu être commercialisée.

Ainsi que vous le savez, des engagements datant du mois de juin ont été pris et devront être tenus. Lorsque M. le Premier

ministre indique qu'en dehors même du blé, de la vigne et des agrumes, dont j'ai parlé ce matin, et pour lesquels il a été donné des garanties formelles, lorsque M. le Premier ministre indique, dis-je, que les Français d'Algérie pourront retirer leur mobilier et partir avec leurs biens personnels, cela signifie que si, en raison de considérations locales, ils ne peuvent le faire, le montant des biens qu'ils ne pourront rapporter fera, lui aussi, l'objet d'une ponction sur l'aide fournie à l'Algérie.

Ainsi, nous avons mis en pratique, dès le printemps dernier, ce qu'un certain nombre d'orateurs ont demandé aujourd'hui et M. le Premier ministre répondait par avance à leur désir lorsqu'il déclarait à l'Assemblée nationale que, si nous étions disposés à aider l'Etat algérien, nous mesurerons notre aide à la manière dont il se comportera à notre égard.

S'il est possible en théorie d'ouvrir un débat juridique sur le problème des préjudices de guerre, je dois vous dire que, dans le moment présent, le Gouvernement français n'a pas l'intention de l'engager. Notre devoir dans cette affaire est d'épuiser les négociations en cours et précisément de transformer les spoliations en une réforme agraire qui, elle, fait l'objet d'un texte, servant de fondement au raisonnement de M. Le Bellegou. Nous avons enregistré, au cours des semaines qui viennent de s'écouler, l'engagement du gouvernement algérien d'indemniser les entreprises industrielles et commerciales qui seraient frappées de mesures de nationalisation. Nous avons pris acte de cet engagement que nous nous efforçons d'étendre, si je puis dire, dans le temps et dans l'espace.

J'ajoute à ce sujet que la notion de frais culturels est d'ores et déjà étendue par nous à la notion de frais d'exploitation industriel et commerciaux, ce qui permettra effectivement d'employer la somme de 20 milliards, trop importante pour les seuls frais culturels.

Enfin, nous allons engager dans les semaines à venir, une très importante négociation pour le règlement de ce que j'appelle le problème des loyers et du domaine immobilier en général, qui constitue un patrimoine français considérable en Algérie ?

Pour l'instant, le devoir essentiel du Gouvernement français est d'assurer, sur le plan financier et sur le plan pratique, l'intégration définitive des rapatriés d'Algérie.

Le sort des biens des Français pose naturellement des problèmes immédiats qu'il est impossible d'énumérer de façon complète, mais certains orateurs en ont évoqué quelques-uns ce matin. Je signale que les conversations qui se poursuivent avec M. Boumaza ont abouti à ce que l'intégralité du produit des récoltes puisse être immédiatement transférée en France et exemptée d'impôt. J'informe aussi le Sénat que les Français quittant définitivement l'Algérie pourront transférer tous leurs capitaux personnels suivant un échelonnement raisonnable.

M. Pierre de La Gontrie. Qu'appellez-vous « échelonnement raisonnable », monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Dans l'année, sans doute. Je tiens encore à ajouter qu'un arrêté a été signé hier matin concernant les journalistes et les employés des trois journaux français d'Algérie saisis, qui leur accorde deux mois de salaire plein.

La véritable difficulté pour moi, dans cette affaire, mesdames, messieurs, est que nous vivons en état de négociations quasi continuelles avec l'Algérie. Nous pensons en définitive que la seule pression réelle, efficace est surtout un langage ferme et clair, amical, langage qu'un peuple indépendant peut et doit tenir à un autre peuple indépendant avec lequel une convention a été signée.

Je ne veux pas répéter ce que j'ai dit ce matin. Je rappelle cependant que notre aide à l'Algérie dépendra désormais du comportement même du Gouvernement algérien et qu'échelonnée dans le temps elle sera à la mesure de la réalisation des engagements pris.

Le Gouvernement, en fin de compte, et de façon pratique au fond, se réserve le droit d'utiliser au gré des circonstances les crédits budgétaires qu'il vous demande, et c'est là sans doute une attitude qui a peu de précédents. Pour ma part, je crois trop — c'est une vieille croyance familiale — à la vertu du contrôle parlementaire, pour ne pas sentir combien cette position peut apparaître insolite. Mais, en fait, je l'ai dit ce matin, il n'y a, dans le problème algérien, aucune autre manière utile de procéder.

Ces jours-ci, une table ronde s'était réunie à laquelle participaient quelques personnalités, dont le président Jules Moch. Le journal *Combat* a donné un extrait des discussions. J'ai remarqué la phrase suivante prononcée par M. Jules Moch : « Je sais que l'on a envie de répondre à la spoliation par l'arrêt de l'aide. Je pense que ce serait politiquement, à longue échéance, un tort ».

Voilà bien tout le problème, cette divergence entre ce que nous avons envie de faire dans l'immédiat et ce que, dans la réalité, il convient de faire à moyen et à long terme. Je

sais qu'il est difficile de faire une comparaison, mais je voudrais vous soumettre une image et, sans vouloir interférer en politique internationale, évoquer l'exemple de Cuba. Il y avait peut-être dans l'affaire de Cuba des raisons propres à la politique américaine qui ont amené la situation que l'on connaît. Voilà une île qui était soumise à une dictature. Un mouvement de résistance intérieure naît et secoue cette dictature. Ce mouvement désire faire une réforme agraire, ce qui est le problème fondamental de tous les peuples latino-américains. Devant cette situation, le Gouvernement américain raidit son attitude, il accueille plus ou moins les réfugiés, les aide, soutient des expéditions militaires, puis fait un blocus et isole complètement l'île. Que se passe-t-il ? Le Gouvernement de Cuba, pays purement latino-américain, cherche une aide à l'extérieur. Finalement, des troupes russes débarquent à Cuba. On frôle la guerre. On l'évite, mais au terme de cette politique de raideur et même de représailles, nous avons toujours des troupes russes à Cuba et nous avons indiscutablement Cuba dans l'orbite soviétique.

Eh bien ! devons-nous agir de même en Algérie ?

M. Antoine Courrière. C'est du chantage !

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. N'est-ce pas là le risque capital que nous courons si nous appliquons une politique dépassant celle que nous préconisons actuellement ? Je livre ce problème à vos réflexions. Je ne cherche nullement dans cette image une démonstration, trop schématique pour être tout à fait probante, je le sais bien ; mais elle n'en est pas moins une manière de vous montrer la complexité du problème algérien.

On a dit dans un autre débat qu'aider l'Algérie, c'était en fin de compte financer une espèce de révolution. Je ne sais pas si nous finançons une révolution, mais je pense que nous donnons à l'Algérie une aide qui va au peuple algérien ; car, comme je l'ai montré ce matin, une grande partie de notre aide a servi, en finançant les entreprises françaises, à fournir du travail au peuple d'Algérie. De plus, il ne serait pas honnête de ne pas reconnaître l'austérité dans laquelle vivent le Gouvernement et les pouvoirs publics algériens. Je ne sais pas si on peut vous faire ce reproche de financer une révolution ; mais ce que je sais, c'est que, si nous arrêtons ce financement, la révolution irait beaucoup plus vite et beaucoup plus loin. Cela mérite d'être entendu et donne matière à réflexion. (*Murmures sur de nombreux bancs.*)

Voilà, mesdames, messieurs, les difficultés du problème algérien, voilà la position du Gouvernement français devant ce grave problème. Je me suis efforcé, ce matin et cet après-midi, de vous montrer surtout la complexité, les divergences, l'opposition qu'il peut y avoir entre des préoccupations à court terme et l'ensemble d'un problème qui se rapporte aux deux continents.

N' imaginez pas encore une fois que les solutions que nous apportons dans nos relations avec l'Algérie se situent dans le seul cadre franco-algérien. Imaginez un instant l'effet mondial d'une rupture entre la France et l'Algérie ainsi que l'ébranlement du monde arabe et du continent africain qui en résulterait. Tout cela doit nous inspirer une certaine prudence.

Voilà les éléments qui constituent les difficultés du problème. Devant ces difficultés et le caractère imprévu de ces événements qui se succèdent en Algérie, le Gouvernement ne peut avoir qu'une attitude pragmatique. Il ne peut que demander à l'Assemblée de lui offrir un blanc-seing, quitte à prendre l'engagement de venir très régulièrement lui apporter les éléments et les résultats d'une situation qui demeurera toujours critique.

Tels sont, mesdames, messieurs, les éléments du dossier et c'est sous le bénéfice de ces observations que je sollicite le vote du budget de l'Algérie. (*Applaudissements au centre droit.*)

M. Georges Portmann, 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. Georges Portmann, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat, il ne m'a pas semblé que vous ayez répondu à la question précise que je vous ai posée ce matin au sujet du contrôle parlementaire.

M. André Méric. Il n'a répondu à rien du tout !

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. Je pense que l'une de nos prérogatives est justement le contrôle des finances publiques. Je vous ai rappelé — et vous trouverez cela aux pages 18 et 19 de mon rapport écrit — qu'il y a un an, nous avions déjà demandé que les représentants des commissions des finances des deux assemblées fassent partie du comité directeur de la caisse d'équipement pour le développement de l'Algérie et vous avez promis à l'Assemblée nationale que cette représentation existerait.

Vous n'avez pas tenu votre promesse ; je vous ai renouvelé la demande ce matin et je n'ai pas reçu de réponse. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Au cours du débat budgétaire pour le vote de la loi de finances de l'année dernière, le Gouvernement avait en effet pris l'engagement d'assurer la représentation du Parlement au sein du Comité directeur de la caisse d'équipement. Un projet de décret a été mis à l'étude en avril 1963, pour réaliser cette réforme qui devait s'inscrire dans le cadre plus général de la révision des statuts de la caisse de développement.

En fait, les relations économiques et financières entre la France et l'Algérie ont subi une évolution différente de celle qui avait été envisagée. Elles ont eu des implications considérables dans le rôle du comité directeur de la C. E. D. A., qui répartissait autrefois l'aide dans des conditions qui n'ont plus été celles qui ont été adoptées après le mois de mai 1963.

Le Gouvernement a estimé à ce moment-là qu'il n'était pas souhaitable de modifier partiellement le texte des statuts, mais il demeure bien entendu qu'au cas où il s'avérerait nécessaire de réunir le comité directeur de cet organisme, les présidents des deux Assemblées seront invités, conformément aux engagements pris par le Gouvernement, à désigner des parlementaires pour participer à ses travaux. Les événements n'ont pas rendu opportune la parution d'un nouveau texte et le comité directeur de la caisse n'a pas eu à se réunir depuis la nouvelle situation créée. S'il doit se réunir en 1964, les présidents des deux Assemblées seront prévenus.

Le Premier ministre a d'ailleurs renouvelé devant l'Assemblée nationale l'engagement pris l'année dernière à l'occasion du vote du budget des affaires algériennes.

M. André Méric. Cela ne coûte rien !

M. Auguste Pinton. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aimerais, si c'est possible, que vous mettiez en accord les déclarations que vous venez de faire maintenant et celles que vous avez faites ce matin. Vous venez de nous expliquer que les choses, quant à l'utilisation de l'aide économique, ne se sont pas déroulées comme on pouvait l'escompter. C'est cela qui aurait empêché le Gouvernement de tenir ses engagements. Mais vous nous avez longuement expliqué ce matin qu'un nombre impressionnant de milliards devaient encore être dépensés en Algérie pour poursuivre l'application d'un certain nombre de dispositions concernant les investissements, investissements qui sont engagés et auxquels on ne peut se dérober.

Je m'excuse de vous le dire — j'ai peut-être l'esprit mal fait (*Sourires*) — mais il me semble qu'il y a un certain désaccord entre ce que vous avez dit tout à l'heure et ce que vous venez de dire maintenant. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Il faut dire les choses simplement. J'ai dit que si le comité directeur de la C. E. D. A. avait à se réunir — et il en sera certainement ainsi — les deux présidents des Assemblées seront prévenus et désigneront des représentants pour procéder à la répartition de ces crédits.

M. Auguste Pinton. Demain, on rase gratis !

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant les services du premier ministre (affaires algériennes) figurant aux états B (article 18) et C (article 19).

ETAT B

« Titre III. — moins 87.682.766 francs. »

« Titre IV. — moins 83.500.000 francs. »

La parole est à M. Monteil.

M. André Monteil. Mon groupe n'est pas intervenu dans la discussion générale espérant que M. le secrétaire d'Etat aux affaires algériennes voudrait bien procurer au Sénat quelques informations susceptibles d'apaiser ses craintes. Il n'en est rien. C'est pourquoi j'indiquerai tout de suite que le groupe des républicains populaires ne votera pas les crédits prévus par l'article 18.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez indiqué le 5 novembre, au cours d'un débat analogue à celui d'aujourd'hui, qu'un certain nombre d'hommes politiques protestaient moins contre les modalités de la coopération que contre le principe même de cette coopération. Sans doute, ne visiez-vous aucun des membres de notre assemblée, encore moins les membres de mon groupe qui, sur ce plan, ont une antériorité au moins égale à la vôtre. Nous ne sommes pas contre le principe de la coopération. Nous pensons même que c'est la grande loi des nations industrialisées modernes, non pas simplement parce que c'est un devoir humain, social, au sens le plus large, mais parce que c'est l'intérêt des nations anciennement civilisées et hautement industrialisées d'apporter le secours de leurs techniques, de leurs hommes, de leur appui financier pour aider les peuples en voie de dévelop-

pement. Si le monde de demain était composé de quelques îlots de peuples riches entourés par une marée famélique, ce serait très préjudiciable à la paix du monde.

Mais, si nous restons plus que jamais fidèles à la politique de la coopération, à la politique d'aide aux pays en voie de développement, nous voulons garder notre entière liberté de jugement quant aux modalités et à l'application que le Gouvernement en fait. Nous voulons notamment porter un jugement sur la politique de coopération à l'égard du nouvel état algérien ; nous apercevons dans cette politique deux caractères particuliers :

Le premier, c'est que le volume d'aide consentie à l'Algérie est sans commune mesure avec l'aide qui est accordée, soit aux états d'Afrique du Nord, soit aux nouvelles républiques d'Afrique noire et de Madagascar. Si l'on ajoute l'aide directe, telle qu'elle est présentée dans le budget, aux investissements privés, notamment ceux des compagnies pétrolières ; si l'on ajoute encore ces avances de trésorerie sur lesquelles vous avez tenté de vous expliquer ce matin sans que le Sénat, même parmi ses spécialistes les plus avertis des finances, soit parvenu à y voir totalement clair...

M. Pierre de La Gontrie. Très bien !

M. André Monteil. ...si l'on ajoute ces différentes formes d'aide, on s'aperçoit que l'aide à l'Etat algérien est considérable par rapport à celle qui est accordée aux autres, en particulier à ses voisins, le Maroc et la Tunisie.

Le second caractère, c'est que, de toutes les nations qui appartenaient à la communauté française, l'Algérie est le seul Etat qui, en retour, nous paie par la non-observance des accords qu'elle a conclus et signés. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur plusieurs bancs à droite.*)

Après ce qu'on a dit dans cette Assemblée ou ailleurs, qui peut affirmer que la sécurité des personnes ait été assurée après la signature des accords d'Evian ? Après les mesures qui se succèdent presque de semaine en semaine, qui peut prétendre que la sécurité des biens soit garantie à ceux de nos compatriotes qui, précisément, avaient fait confiance aux accords d'Evian et qui, sur la foi du Gouvernement français, étaient restés en Algérie pour être le fer de lance et comme les pionniers de la coopération franco-algérienne ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelle est donc la conséquence de ces deux caractères que je viens de noter quant à la politique de coopération franco-algérienne ? C'est que vous êtes en train de détruire l'idée même et le principe de la coopération.

Vous êtes en train de la détruire, d'abord, dans les pays d'Afrique noire et à Madagascar. Vous êtes en train de la détruire au Maroc et en Tunisie parce que ces jeunes Etats seront conduits inévitablement à dire que les avantages que consent la France sont inversement proportionnels à la fidélité que l'on marque aux engagements pris. (*Très bien ! et applaudissements à gauche, au centre gauche et sur plusieurs bancs à droite.*)

Puis, vous êtes en train de détruire, et cela est très grave, l'idée de la coopération dans l'opinion publique française. En effet, l'usage et les abus de la propagande peuvent faire un instant illusion, mais je vous assure que depuis de longs mois l'opinion française est en train de changer sur ce point.

Je le regrette, et mes amis également, car il ne faudrait pas qu'à la suite de la violation par M. Ben Bella des engagements pris, cette grande idée de la solidarité humaine soit à jamais détruite dans l'esprit de notre peuple.

On avait voulu justifier, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'Algérie bénéficiât d'un traitement privilégié dans la coopération. Trois arguments avaient été mis naguère en avant. D'abord, parce qu'on escomptait qu'une population d'origine française relativement nombreuse resterait sur le sol algérien. Deuxièmement, parce que l'on envisageait une coopération économique et technique très intime, de telle sorte qu'il y ait comme un ensemble organique franco-algérien. Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, parce qu'on envisageait, avec une certitude qui ne calmait pas nos angoisses, un front commun diplomatique et des avantages stratégiques.

Je ne dirai rien quant au premier argument. Vous n'avez pas pu préciser, ce matin, ce que pouvait être l'importance numérique des Français demeurés sur le sol algérien. En tout cas, soyez sûr que vous allez avoir affaire à un nouvel afflux d'émigrants. Au fur et à mesure de l'application de la politique dite de « marche vers le socialisme » pratiquée par Ben Bella, formule qui est une injure pour le véritable socialisme... (*Vifs applaudissements à gauche*), je ne pense pas qu'il demeurera beaucoup de nos compatriotes sur le sol algérien.

Au sujet de la coopération économique et technique de plus en plus intime, je n'insisterai pas après tout ce que vous avez entendu, aujourd'hui même, sur les spoliations, qu'on baptise sous le nom pompeux de « nationalisations ».

Un de nos anciens collègues, que j'ai très bien connu à l'Assemblée nationale où il représentait l'Algérie, me disait que dans

son village on avait procédé à la « nationalisation » de toutes les entreprises françaises, y compris l'atelier du forgeron, la boutique de l'épicier et celle du boulanger. Si c'est cela la « marche vers le socialisme algérien », j'ai l'impression que Ben Bella va à un certain échec et que lorsqu'il aura consommé les produits de sa nationalisation que nous appelons tout simplement un vol, l'Algérie se retrouvera beaucoup plus pauvre qu'avant.

J'en arrive au point essentiel, à savoir les avantages stratégiques et l'unité des politiques extérieures.

Dès le début ou presque, les accords d'Evian ont été remis en cause dans leurs clauses militaires.

Dans *Le Figaro* du 14 novembre, je lis cette information émanant de l'agence algérienne de presse : « Depuis Evian, de nombreux éléments nouveaux nés de l'évolution de la situation dans les premières années de l'indépendance posent maintenant en des termes différents le problème ».

Puis, plus loin : « On se souvient que les accords d'Evian prévoyaient le stationnement de troupes françaises à Mers-el-Kébir pendant quinze ans. » « Là aussi, il a été souligné » — c'est l'agence algérienne de presse qui parle — « que l'évolution des faits a d'elle-même rendu révisable cette disposition et ceci apparaît également évident du côté français ».

Eh bien, mes chers collègues, je me demande effectivement si nous ne sommes pas en train de partir sur la pointe des pieds.

Je vous dirai vendredi prochain, dans mon rapport sur le budget de la marine, comment on évacue l'atelier de réparations de l'Arba, comment on déménage l'atelier de réparations de torpilles de Santa-Cruz, comment petit à petit la base de Mers-el-Kébir, première base stratégique de Méditerranée, est vidée de son personnel et de son matériel.

Je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, avoir quelques apaisements de vous ou d'autres personnalités plus importantes encore, car mon inquiétude s'accroît quand je lis des documents comme celui dont je vais donner connaissance au Sénat.

Au mois d'avril 1963, une commission formée par les rapporteurs des budgets de la marine, de l'air, de la terre et de la section commune de votre commission des affaires étrangères et de la défense s'est rendue en Afrique pour inspecter les bases françaises. La première étape paraissait tout naturellement devoir être Mers-el-Kébir. Or, voici, monsieur le secrétaire d'Etat, le texte de la lettre que vous avez écrite au président par intérim de notre commission :

« Par votre lettre du 12 mars, vous avez bien voulu me mettre au courant du départ en Afrique d'une mission chargée de s'informer sur les bases et installations militaires en Afrique. Tout en respectant le désir légitime de votre commission de s'informer des bases militaires françaises en Afrique, je viens vous demander s'il vous serait possible d'éviter de passer par Mers-el-Kébir. (*Vives exclamations à gauche, au centre gauche et à droite.*)

« En effet, vous connaissez les demandes récentes du Gouvernement algérien en vue de la révision des clauses militaires des accords d'Evian. Je pense donc qu'il vaut mieux éviter, dans les semaines qui viennent, de donner le moindre prétexte au Gouvernement algérien (*Nouvelles exclamations*) pour justifier des revendications sur le statut de la base. » (*Rires.*)

M. Pierre de La Gontrie. C'est la politique de grandeur !

M. André Monteil. Je dis que cette lettre...

M. Pierre de La Gontrie. Est-ce vrai ou faux ?

M. André Monteil. ...témoigne d'une philosophie...

M. René Dubois. Quelle philosophie !

M. André Monteil. ...qui ne saurait être la nôtre, car un contrat n'est pas fait pour évoluer ou pour être violé. Un contrat est d'abord fait pour être observé ! (*Vifs applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. André Monteil. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je désire rétablir un point de fait. Il est vraiment anormal d'utiliser une lettre du mois de mars pour transposer... (*Interruptions sur de très nombreux bancs.*)

Souhaitez-vous que je réponde ou non ?

M. René Dubois. La situation a encore empiré depuis !

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. La phrase de la lettre du mois de mars que vous citez fait allusion aux négociations qui étaient en cours au sujet du stationnement des forces françaises.

Si, à l'époque, nous avons demandé que la délégation française ne passe pas par Mers-el-Kébir, c'était précisément pour laisser cette base tout à fait à l'écart des négociations militaires qui avaient lieu à ce moment-là.

Telle est l'explication. (*Nouvelles interruptions sur de nombreux bancs.*)

Un sénateur à gauche. Quel argument !

M. André Monteil. Monsieur le secrétaire d'Etat, votre lettre date du 22 mars, mais la déclaration de l'agence algérienne est du 13 novembre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Puis-je répondre ?

M. Pierre de La Gontrie. Laissez-le finir !

M. André Monteil. Je note la phrase suivante : « Là aussi, il a été souligné à plusieurs reprises que l'évolution des faits a d'elle-même rendu revisable cette disposition » — il s'agit de la disposition des accords d'Evian concernant Mers-el-Kébir — « et cela paraît évident également du côté français ».

La réaction du Gouvernement français devait être, dès le 14 novembre, de dire que cela ne paraissait pas évident. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Je demande la parole pour répondre tout de suite à M. Monteil.

M. André Monteil. Je vous en prie.

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Là aussi, je rétablis très simplement un point de fait.

La déclaration à laquelle vous faites allusion, qui est une déclaration unilatérale d'une agence algérienne, coïncide avec l'ouverture de négociations prévues depuis longtemps sur le statut fiscal des troupes françaises en Algérie. C'est une position que souvent les gouvernements prennent, au début d'une négociation, pour essayer de se placer dans une position de force.

Nous ne pouvons pas passer notre temps à démentir des allégations d'agences de presse parfaitement unilatérales qui n'engagent qu'elles. (*Exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. le président. Monsieur Monteil, veuillez poursuivre votre exposé.

M. André Monteil. Puisque M. le secrétaire d'Etat a fait une référence historique et contemporaine à Cuba, je me permets de lui dire que, malgré l'état de tension, malgré le blocus qui existe autour de Cuba, les Américains possèdent toujours dans l'île la base de Guantanamo et que, lorsque les représentants des commissions des forces armées du Sénat américain ou de la Chambre des représentants veulent y aller, M. Dean Rusk ou M. Mac Namara ne leur refusent pas les passeports. (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

Je vais maintenant, pour conclure, essayer d'analyser très rapidement la cause d'une telle résignation dans la politique française vis-à-vis de l'Algérie. J'écarterai tout de suite, si vous le voulez bien, toute question de personne. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez de très grandes qualités ; mais votre finesse dialectique, votre souplesse, votre acuité dans l'analyse ne sont peut-être pas les conditions les plus propres à négocier avec cet ancien sous-officier de tirailleurs qu'est M. Ben Bella. J'ai l'impression, monsieur le secrétaire d'Etat, que parfois le langage de la fermeté est plus payant que celui de la souplesse. Et il ne faudrait pas, s'agissant de ce contrat que sont les accords d'Evian, parler comme vous l'avez fait, au moins une fois, d'éclairage. En droit privé, comme en droit public, comme en droit international, je me demande ce que vient faire cette notion d'éclairage lorsqu'il s'agit de violation d'un traité. Un traité est fait pour être respecté et ce ne sont pas les variations d'éclairage qui excusent ceux qui violent les traités.

J'écarte toutefois ces questions de personnes qui ne nous intéressent pas, et je voudrais dire que, dans la faiblesse de notre politique vis-à-vis du gouvernement de M. Ben Bella, il y a deux sortes de causes, une cause de circonstance et une cause fondamentale. La cause de circonstance, mesdames, messieurs, c'est la location à titre précaire des bases de lancement de Reggane...

M. Auguste Pinton. Tout est là !

M. André Monteil. ... des bases d'expérimentation de Colomb-Béchar ou d'Hammaguir, c'est le centre d'essais souterrains d'Inn-Ekker.

Je comprends que c'est un argument qui compte, mais il vaut mieux le dire publiquement, puisque nous sommes encore en démocratie, en principe du moins, (*Sourires*) plutôt que susurrer qu'il y a des raisons mystérieuses et fondamentales qui interdisent de « casser les assiettes » comme cela, tout d'un coup, avec le Gouvernement algérien.

Oui, il y a la question très sérieuse des centres d'essais atomiques, des bases d'expérimentation nucléaire. Mais alors, permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que lorsqu'on établit le coût de la force nucléaire, il conviendrait d'ajouter au montant des dépenses militaires ce loyer très important qui figure dans le budget de la coopération algérienne. (*Très bien ! sur de nombreux bancs.*) Après la raison de circonstance, j'en arrive à la cause fondamentale.

Monsieur le ministre, j'ai l'impression que nous sommes en train, avec ces crédits, de chercher à maintenir une fiction, la fiction d'une Algérie liée à la France dans des liens tout à fait particuliers, tout à fait spéciaux. J'ai l'impression qu'on ne veut pas faire mentir telles déclarations faites naguère sur l'évolution des rapports entre l'Algérie et la France.

Vous vous souvenez des trois hypothèses : l'intégration, qu'on écartait comme une chose irréalisable, sans intérêt ; la sécession, dont on nous montrait les conséquences affreuses, épouvantables, quant aux personnes et aux biens et après laquelle, disait-on, il ne faudrait pas compter sur l'aide de la France ; enfin l'Algérie algérienne, liée à la France dans des liens spéciaux, coopérant avec elle, ayant une même unité économique stratégique, politique.

Eh bien ! mesdames, messieurs, j'ai l'impression que cette vision de l'Algérie algérienne coopérant avec la France, unie à la France par des liens spéciaux et indissolubles, que cette vision, dis-je, est en train de mourir, si ce n'est déjà fait, que nous en sommes déjà à la sécession et qu'on nous demande des crédits d'un volume exceptionnel, uniquement pour jeter un voile sur la sécession et masquer l'échec d'une politique. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre gauche et sur divers bancs à droite.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements pouvant donner lieu à discussion commune, l'un n° 95, présenté par MM. Pellenc et Portmann, au nom de la commission des finances, et l'autre n° 103, présenté par M. Le Bellegou et les membres du groupe socialiste, tous deux tendant à supprimer l'ensemble des crédits afférents aux affaires algériennes figurant à l'état B et, en conséquence, d'une part, au titre III (Moyens des services, moins 87.682.766 francs), à majorer la diminution des crédits figurant à ce titre de 100.671.822 francs pour la porter à moins 188.354.588 francs ; d'autre part, au titre IV (Interventions publiques, moins 83.500.000 francs), à majorer la diminution de crédits figurant à ce titre de 1.004 millions de francs pour la porter à moins 1.087.500.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Georges Portmann, rapporteur spécial. Je n'ai rien de plus à dire que ce que j'ai exposé ce matin dans mon rapport. Puisque cet amendement conclut au rejet des crédits qui vous sont demandés, je dirai simplement que si nos collègues ne le savent pas, dans quarante-huit heures, je vais rapporter le budget des affaires étrangères et que son montant est inférieur au montant du budget des affaires algériennes, alors que nous devons couvrir la totalité du monde.

M. le président. La parole est à M. Le Bellegou, pour défendre son amendement.

M. Edouard Le Bellegou. Je me suis expliqué tout à l'heure ; mon argumentation est la même que celle de la commission des finances. A l'Assemblée nationale, M. Pleven avait déposé un amendement tendant seulement au blocage d'une partie des crédits. La commission des finances ayant proposé au Sénat de rejeter l'ensemble des crédits, mon amendement, semblable à celui de M. Pleven, n'avait plus de raison d'être, car celui de la commission des finances a en effet plus d'efficacité que le mien. J'ai donc repris un amendement semblable à celui de la commission des finances et je retire celui que j'avais précédemment déposé.

M. Maurice Bayrou. Je demande la parole.

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

M. Maurice Bayrou. Monsieur le président, étant donné la procédure, ce n'est pas contre l'amendement, mais pour expliquer notre vote sur l'ensemble de ce budget que je désire prendre la parole.

Le groupe de l'Union pour la nouvelle République est aussi désireux que quiconque de voir appliquer les plus larges mesures de solidarité nationale à tous nos compatriotes d'Algérie, notamment à ceux qui, ayant fait confiance au jeune Etat algérien, viennent d'être brutalement dépossédés de leurs biens lors des dernières nationalisations. Nous demandons au Gouvernement de bien vouloir considérer comme essentiel de veiller très sérieusement à ce que tous ces Français spoliés bénéficient en définitive de conditions satisfaisantes de retour en métropole et soient assurés, dans un avenir proche, et d'une manière ou d'une autre, d'une juste compensation des pertes qu'ils ont subies.

Mais au-delà de ces problèmes douloureux que nous désirons voir régler au plus vite, l'intérêt supérieur de notre pays nous impose à l'évidence de permettre à l'économie algérienne de retrouver un certain équilibre par une aide apportée non à tel ou tel gouvernement algérien, mais au peuple algérien et à l'Algérie en tant qu'Etat où les intérêts de la France se trouvent encore largement représentés.

Nous ne suivrons pas la majorité de la commission des finances qui nous demande de repousser ce budget car ce serait, aux yeux de l'opinion publique, affirmer une volonté de voir rompre les relations franco-algériennes, avec toutes les conséquences que cela pourrait comporter.

Rompres en ce moment avec l'Algérie, ce serait compromettre sans doute définitivement notre politique de coopération. Ce serait compromettre aussi l'influence qui est la nôtre dans

tous ces pays sous-développés du Maghreb, du Proche-Orient et de l'Afrique, dans tous ces pays où la France a pu retrouver son rayonnement grâce à l'immense prestige dont jouit le général de Gaulle.

Se livrer enfin à des représailles financières — ce serait inévitablement s'attirer des contre-représailles dont souffriraient non seulement les intérêts généraux de la nation, mais également les intérêts des compatriotes restés en Algérie.

C'est pourquoi, tout en recommandant au Gouvernement de se montrer particulièrement ferme et vigilant, nous accorderons à ce dernier les crédits qu'il nous demande pour poursuivre comme il convient la nécessaire politique de coopération si conforme aux intérêts et aux idéaux de la République et de la France.

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs les sénateurs, il faut savoir clore un débat. D'ailleurs, tout a été dit au cours de cette très ample confrontation.

Autant il me semble que les réserves et les critiques émises par le Sénat peuvent, en un certain sens, servir l'action du Gouvernement français, autant, comme vient de l'indiquer M. Bayrou, le rejet de ce budget ne serait pas conforme aux intérêts français. C'est dans cet esprit que j'en souhaite l'adoption.

J'aurais pu, parce que c'est un vote d'une grande importance politique et que c'est la procédure qui a été appliquée à l'Assemblée nationale, demander ici un vote bloqué. Je ne le fais pas. J'y répugne et j'espère que le Sénat m'en saura gré. La procédure aurait été d'autant plus valable en la circonstance que les amendements sur lesquels vous avez à voter portent en fait sur la totalité du budget et mettent fin au débat. Par conséquent, le vote qui va intervenir sur ces amendements est bien en fait un vote sur l'ensemble du budget. C'est dans cet esprit qu'il devra être émis.

M. le président. Avant de mettre aux voix les amendements, je donne la parole à M. Vallin, pour explication de vote.

M. Camille Vallin. Monsieur le président, mes chers collègues, au cours des différents débats résumés dans la discussion du budget des affaires algériennes, à savoir les débats sur le budget de la coopération et sur le budget des rapatriés, nous avons affirmé la position de principe du groupe communiste.

Nous sommes pour une aide technique et financière aux jeunes Etats indépendants, afin de permettre leur développement économique et national, étant entendu que cette aide ne doit être assortie d'aucun préalable politique ou économique. Or, avec ces amendements — et mon explication de vote sur cet amendement vaudra pour les autres — on pose une condition supplémentaire à cette aide et on demande qu'elle soit à la fois bloquée et réduite.

Cela nous paraît d'autant plus anormal qu'il s'agit de l'Algérie et que nous devons avoir conscience des responsabilités de la France dans la situation économique difficile où se trouve ce pays. C'est pourquoi, en lui accordant cet appui, notre pays ne fera qu'accomplir son devoir et cela, je l'ajoute, quel que soit le régime politique et social que le peuple algérien entend se donner.

Sans doute, on objecte les mesures d'expropriation qui ont frappé des citoyens français en Algérie. De ce point de vue, nous voulons dire clairement que nous faisons une différence fondamentale, comme nous l'avons d'ailleurs toujours faite, entre les petits propriétaires et les gros colons. (*Interruptions sur de nombreux bancs ; applaudissements à l'extrême gauche.*) Ceux-là, comme Borgeaud et d'autres, ont suffisamment profité du système colonial (*Exclamations sur de nombreux bancs*) pour que soit exclue toute idée de leur apporter une indemnisation quelconque. Il y a bien longtemps qu'ils ont récupéré, à l'avance et au centuple, les pertes qu'ils subissent aujourd'hui. Quant aux petits propriétaires, si indemnisation il doit y avoir, n'en imposez pas la charge au peuple algérien qui se débat au milieu des pires difficultés nées de la guerre et d'un héritage bien lourd.

M. André Cornu. Vous avez les amis que vous méritez !

M. Camille Vallin. Que le Gouvernement français les indemnise si c'est nécessaire, et cet argent serait infiniment mieux utilisé ainsi que pour fabriquer, par exemple, la force de frappe atomique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mes chers collègues, je voudrais ajouter un mot. Si cet amendement est adopté, ne risquez-vous pas de faire la part belle au pouvoir et de le faire apparaître aux yeux du peuple algérien et d'autres peuples comme le véritable ami des pays sous-développés, alors que chacun sait bien que l'aide octroyée par le pouvoir à l'Algérie est dictée exclusivement par des raisons d'intérêts néocolonialistes et qu'il n'est nul besoin d'une grande perspicacité pour voir apparaître derrière tout cela, derrière les propos généreux, la sordide réalité des compagnies pétrolières ?

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, sur l'ensemble de ce budget, le groupe communiste, comme nous l'avons dit à la tribune, s'abstiendra. Cela dit, je crains — et je m'adresse à tous les démocrates de cette Assemblée — si vous votez cet amendement, que vous ne donniez une image déformée du comportement qu'aurait une France démocratique envers le peuple algérien comme envers les peuples des pays sous-développés. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Dans l'intérêt de nos rapports futurs avec ces pays et ces peuples, c'est-à-dire dans l'intérêt bien compris de la France, le groupe communiste vous demande donc, mes chers collègues, de ne pas voter cet amendement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Permettez-moi, pour qu'il n'y ait aucune confusion, de rappeler dans quelles conditions va intervenir le scrutin. Celui-ci ne portera ni sur le budget proprement dit ni sur un article en particulier ; il va intervenir sur l'amendement déposé par MM. Portmann et Pellenc, au nom de la commission des finances, et sur l'amendement identique, présenté par MM. Le Bellegou et les membres du groupe socialiste, tendant à la suppression des crédits afférents aux affaires algériennes.

Personne ne demande plus la parole ?...

M. Guy Petit. Je la demande, monsieur le président.

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

M. Guy Petit. Mes chers collègues, c'est la dernière intervention que vous venez d'entendre qui suscite la mienne, laquelle sera très courte.

Il est singulièrement paradoxal, si l'on considère, et personne ne peut aujourd'hui s'y tromper, qu'en réalité, sous couleur du grand dessein de coopération, les crédits qu'on nous demande servent, ainsi que l'a dit à la fin de son intervention notre collègue M. Le Bellegou, argument sur lequel est revenu M. Monteil, à payer le loyer de Reggane, il est singulièrement paradoxal, dis-je, de voir ceux qui s'opposent au développement, au perfectionnement de la force atomique française voter des crédits qui, en réalité, sont les seuls qui permettront à une certaine politique de ne pas faire faillite. Si les expériences ne pouvaient pas être poursuivies à Reggane, on le sait, s'il y avait une coupure — et il y en aurait probablement une en cas de représailles financières — vous perdriez tous vos atouts ! Il y aurait coupure donc s'il y avait des représailles financières et il ne serait pas possible de poursuivre, sans solution de continuité, dans ce refuge polynésien, à prix d'or, des expériences. (*Rires sur divers bancs.*) Il y a de singuliers secours apportés actuellement à la politique du Gouvernement. C'est une raison de plus pour que je vote les amendements. (*Applaudissements sur certains bancs à droite. — Rires sur de nombreux bancs.*)

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

Je mets aux voix les deux amendements identiques portant sur les titres III et IV.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

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 (n° 8) :

Nombre des votants.....	253
Nombre des suffrages exprimés.....	249
Majorité absolue des suffrages exprimés..	125
Pour l'adoption.....	206
Contre	43

Le Sénat a adopté.

En conséquence, est supprimé l'ensemble des crédits figurant à l'état B au titre des affaires algériennes.

ETAT C

« Titre V. — Crédits de paiement : moins deux millions de francs ».

Je suis saisi de deux amendements : le premier, n° 96, présenté par MM. Pellenc et Portmann au nom de la commission des finances, le second, n° 104, émanant de M. Le Bellegou et des membres du groupe socialiste, qui tous deux tendent à majorer la diminution des crédits de paiement figurant à ce titre d'un million de francs et en conséquence à la porter à moins trois millions.

Ces amendements peuvent faire l'objet d'une discussion commune, étant identiques.

Ils ont été défendus tout à l'heure et je suppose que leurs auteurs n'ont rien à ajouter. (MM. Portmann et Le Bellegou font des signes d'assentiment.)

Je vais donc consulter le Sénat.

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

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

M. Antoine Courrière. J'avais, au nom du groupe socialiste, demandé un scrutin public sur le deuxième amendement. Après le vote massif qui vient de conclure le débat et qui stigmatise la politique algérienne du Gouvernement, pour ne pas faire perdre du temps à l'Assemblée je retire ma demande de scrutin. (Très bien !)

M. le président. La demande de scrutin émanant du groupe socialiste est retirée. Mais je suis, d'autre part, saisi d'une demande de scrutin public présentée par M. Soufflet, au nom du groupe de l'Union pour la Nouvelle République.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets au voix les amendements identiques n° 96 et 104. 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 (n° 9) :

Nombre des votants.....	240
Nombre des suffrages exprimés.....	237
Majorité absolue des suffrages exprimés.	119
Pour l'adoption	192
Contre	45

Le Sénat a adopté.

En conséquence est supprimé l'ensemble des crédits de paiement figurant à l'état C au titre des affaires algériennes.

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant les services du Premier ministre pour les affaires algériennes.

Travaux publics et transports.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS — CHEMINS DE FER RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant le ministère des travaux publics et des transports.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues. La commission des finances a procédé à une étude attentive et sérieuse des crédits du ministère des travaux publics et des transports. Elle a entendu longuement M. le ministre des travaux publics, qui a bien voulu répondre avec clarté et précision à toutes les questions qui lui ont été posées. Aussi nous regrettons son absence aujourd'hui au banc du Gouvernement. Je sais qu'à la commission des finances il a essayé de permettre à chacun de nos collègues de se faire une idée aussi exacte que possible des différentes dotations de son département.

Le rapporteur que je suis s'est efforcé de reprendre dans le rapport qui vous a été distribué, avec le maximum de scrupules et d'objectivité, toutes les informations qui nous ont été données. C'est ainsi, par exemple, que sur l'une des questions qui suscitent le plus de passion et de controverse — le nombre exact des kilomètres d'autoroutes qui seront en service au 31 décembre prochain — j'ai pensé qu'il convenait de reproduire intégralement la liste et les longueurs des tronçons, renseignements qui m'ont été communiqués par les services du ministère et que vous trouverez aux pages 39, 41 et 42 de mon rapport écrit. Si d'aventure il arrivait que certains de ces tronçons n'étaient pas effectivement achevés, je vous demande de considérer que ma bonne foi en la circonstance aura été entière.

Le budget des travaux publics constitue un document très important qui touche aux domaines les plus divers et votre rapporteur spécial, qui ne dispose que de trente minutes, n'a pas l'ambition de résumer, d'analyser aussi complètement que cela serait souhaitable l'ensemble des dispositions budgétaires. Dans l'hypothèse où, malgré mes efforts, mes explications vous apparaîtraient comme trop fragmentaires ou trop décousues, je vous demande de bien vouloir essayer de compléter les arguments que j'ai développés à cette tribune en vous reportant à mon rapport écrit.

Les dépenses ordinaires s'élèveront, en 1964, à 4 milliards 177.159.575 francs, qui seront en augmentation de 779 millions 145.970 francs, soit une majoration d'un peu plus de 22 p. 100. Pour ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme s'élèvent à 993 millions et les crédits de paiement à 541 millions. Pour ne pas prêter à confusion, ces chiffres doivent être quelque peu explicités. C'est ainsi, par exemple, qu'il convient de constater que la majoration de 22 p. 100 des crédits pour les dépenses ordinaires porte pour la quasi-totalité sur l'augmentation de la rémunération des différents personnels du ministère pour un total d'augmentation de 84 millions.

Quant aux dépenses du titre IV « subventions de l'Etat à des organismes divers », elles absorbent 637 millions sur les 677 millions de majoration, ce qui veut dire qu'en dehors des subventions à la S. N. C. F. ou à la R. A. T. P., il y a lieu malheureusement de constater que les dotations du ministère des travaux publics pour 1964 sont trop semblables à ce qu'elles étaient en 1963. Vous vous souvenez sur ce point que nous avions eu l'occasion de constater que les crédits d'entretien d'un certain nombre de services du ministère étaient déjà insuffisants pour 1963 et, dans la mesure où les crédits de 1964 sont d'un montant équivalent, il y a lieu de prévoir, en raison de l'augmentation très importante des prix enregistrée au cours de l'année, qu'en réalité le volume des travaux et des opérations qui pourront être engagés en 1964 sera souvent inférieur à celui de 1963.

Toujours pour ce qui concerne la comparaison des crédits entre 1963 et 1964, je voudrais aussi informer notre Assemblée que, si les crédits d'autorisations de programme ont été majorés de 440 millions de francs, la quasi-totalité de ces crédits porte sur le chapitre 63-90 et est destinée en réalité à financer une seule opération : celle du métro express régional. Notre collègue M. Courrière ayant été chargé par notre commission de rapporter les crédits relatifs à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., il lui appartiendra d'expliquer, d'une façon plus complète que je ne pourrais le faire moi-même, en quoi consistent les majorations ainsi constatées.

Pour en venir aux crédits sur lesquels doit porter mon rapport, je vais informer le Sénat des quelques modifications ou innovations qu'ils présentent par rapport à 1963.

En ce qui concerne les services généraux du ministère des travaux publics, on peut constater une seule mesure de quelque importance. C'est celle du transfert de 127 emplois du ministère des travaux publics aux services du Premier ministre. Ce transfert est la conséquence du détachement du Commissariat général au tourisme, qui passe du ministère des travaux publics aux services du Premier ministre.

Nous constatons aussi, toujours en ce qui concerne les dépenses ordinaires, un transfert d'emplois du ministère des travaux publics au secrétariat général à l'aviation civile et vice-versa.

Nous notons aussi une réorganisation de l'enseignement et des méthodes de l'école nationale des ponts et chaussées et nous constatons que les neuf centres régionaux de formation professionnelle du ministère des travaux publics seront dotés de crédits plus importants. On enregistre à ce titre une majoration de 1.889.000 francs. Il ne fait pas de doute que les moyens accrus mis à la disposition de ces centres régionaux de formation professionnelle permettront dans une mesure non négligeable d'améliorer les techniques employées par les services des ponts et chaussées et je pense aussi que la conséquence bénéfique de cette amélioration consistera en la possibilité pour un plus grand nombre d'agents d'accéder à un grade et donc à une rémunération meilleure que celle qu'ils ont actuellement.

Il faut noter aussi que le service des ponts et chaussées compte terminer en 1964 la réforme de ses services. La cinquième tranche de celle-ci est en effet inscrite dans le budget de 1964. Il faudra peut-être encore un an ou deux pour apprécier si, en définitive, cette réforme a atteint les objectifs que s'étaient fixés ses promoteurs. Je crois qu'on peut, d'ores et déjà, constater une amélioration des techniques utilisées au service des ponts et chaussées.

Sur le plan humain, les mesures de promotion sociale qui devaient accompagner cette réforme ne paraissent pas avoir atteint le résultat espéré. Il semble qu'un certain nombre de promesses qui avaient été faites et notamment celles qui intéressaient les petits personnels n'ont pas, du moins pour l'instant, été complètement tenues et notre commission souhaiterait, en particulier, que les agents d'exécution, plus particulièrement les agents contractuels dont l'action est indispensable pour un bon état d'entretien de nos routes nationales, soient encouragés par des conditions de rémunération et une stabilité dans l'emploi plus satisfaisantes que celles qu'ils connaissent actuellement.

Mes chers collègues, abordant la question des voies navigables, je voudrais d'abord vous donner quelques renseigne-

ments statistiques concernant le trafic de ces voies navigables. En 1962, le trafic s'est élevé à 70.890.000 tonnes sur une distance moyenne de 154 kilomètres, soit 10.916.000 tonnes-kilomètres.

Si l'on compare ce dernier chiffre à celui de 1961, qui était de 10.979.000 tonnes-kilomètres, on constate une légère réduction du trafic de nos voies navigables.

Pour les sept premiers mois de 1963, par contre, c'est une diminution assez sensible qui est enregistrée puisqu'elle est de l'ordre de 5 p. 100, mais il y a lieu de tenir compte de l'influence des intempéries et du gel de la plupart de nos canaux pendant la plus grande partie des mois de janvier et février; cela explique très largement cette réduction de trafic. Dans les mois suivants, il semble que la cadence ait repris.

On peut donc espérer qu'à la fin de 1963, le tonnage transporté par les voies navigables sera sensiblement équivalent à ce qu'il était en 1962 et cela constitue pour l'économie de notre pays, et plus particulièrement pour son activité industrielle, un élément très important.

La vocation de la voie d'eau, en effet, est de permettre des transports des masses entre les grands centres de production et de consommation et notamment le transport des pondéreux.

En effet, en 1960, ont été transportées : 26.055.898 tonnes de minéraux et matériaux de construction; 12.451.463 tonnes de combustibles minéraux; 10.622.089 tonnes d'hydrocarbures; 4.909.548 tonnes de produits agricoles; 4.171.508 tonnes de produits fabriqués de l'industrie métallurgique; 2.467.381 tonnes de produits industriels; 2.278.119 tonnes d'engrais et amendements; 2.730.710 tonnes de matières premières de l'industrie métallurgique.

Dans toutes les grandes nations du monde, malgré les progrès techniques considérables qui ont amélioré les moyens de transports par fer et par route et malgré l'apparition et l'extension des pipe-lines, la voie d'eau conserve une place privilégiée dans les transports de ces nations, et elle constitue un facteur déterminant de leur expansion.

Malheureusement, le réseau français de voies navigables accuse un retard considérable sur celui de la plupart de nos partenaires du Marché commun. Ce retard est dû, en partie, à l'insuffisance de notre effort financier dans ce domaine.

Il est à déplorer que, de 1953 à 1958, la France n'ait consacré que 283 millions de francs à la voie d'eau, contre 9.726 millions à la route et 3.519 à la voie ferrée.

Notre réseau ne remplit pas dans l'économie de notre pays un rôle comparable à celui qui est dévolu au réseau fluvial dans l'économie des grandes nations industrielles de l'Europe. Dans la plupart des cas, le gabarit de nos canaux et de nos voies navigables ne permet pas le passage de convois importants. Quelques chiffres feront facilement la démonstration de ce que j'avance :

En effet, sur 7.854 kilomètres de voies navigables en France, 5.800 kilomètres ne permettent pas le passage de péniches d'un tonnage supérieur à 280 tonnes et la plus grande partie de nos voies navigables ne permet pas celui des péniches de gabarit international de 350 tonnes. Nous avons en France 1.800 kilomètres seulement de voies navigables pouvant être empruntées par des péniches ou chalands de plus de 300 tonnes.

Le canal du Midi par exemple, long de 600 kilomètres, dont on a appris aux enfants de nos écoles qu'il était l'une des premières grandes réalisations du génie français, destiné à relier la Méditerranée à l'océan Atlantique, n'est pas accessible à des péniches d'un tonnage supérieur à 200 tonnes.

C'est dire que, dans les conditions actuelles et si des travaux importants ne sont pas entrepris rapidement, cette voie d'eau ne pourra pas rendre à l'industrie des régions du Midi les services qu'elle pourrait lui rendre.

De même, le canal du Rhône au Rhin ne permet pas actuellement le passage de bateaux d'un tonnage supérieur à 300 tonnes.

Nous sommes donc loin derrière des pays comme l'Allemagne, qui peut compter sur un réseau de 3.700 kilomètres, permettant le passage de péniches d'un tonnage supérieur à 350 tonnes; la même Allemagne de l'Ouest possède 3.000 kilomètres permettant le passage de péniches de 1.350 tonnes. Même situation aux Pays-Bas avec 3.100 kilomètres pour vaisseaux de 350 tonnes et 2.000 kilomètres pour vaisseaux de 1.350 tonnes.

Malheureusement, il n'y aura pas d'amélioration sensible de la situation de notre réseau de voies navigables tant qu'un effort suffisant n'aura pas été fait, destiné à moderniser ce réseau et à le relier à nos autres partenaires du Marché commun.

C'est précisément l'objet de la liaison fluviale Mer du Nord-Méditerranée au moyen d'une voie moderne dont nous avons, au cours des discussions précédentes, longuement débattu dans cette assemblée. Nous avons donc, à la commission des finances, enregistré avec satisfaction l'inscription d'un crédit de 10 mil-

lions de francs pour les études spéciales des grandes voies fluviales et, lorsque M. le ministre des travaux publics est venu devant notre commission, il a bien voulu nous préciser que, sur ces 10 millions, 9 millions seraient effectivement affectés à la poursuite des études de la liaison Rhin-Mer du Nord-Méditerranée. Mais cette satisfaction n'est point cependant de nature à calmer les inquiétudes d'un grand nombre d'entre nous.

Il avait été, en effet, admis par tout le monde que l'ensemble des études dont le Gouvernement s'était engagé à permettre l'achèvement avant la fin de la période du IV^e plan devrait entraîner des dépenses d'un montant supérieur à 30 millions de francs. Nous en sommes actuellement, avec les crédits inscrits à la loi de finances de 1964, seulement à 14 millions et, si un effort considérable n'est pas accompli au cours de la dernière année du IV^e plan, il est à craindre, monsieur le secrétaire d'Etat, que cet engagement, comme un certain nombre d'autres engagements qui ont été pris devant les assemblées, ne puisse être tenu par le Gouvernement.

C'est là une situation d'autant plus fâcheuse, d'autant plus regrettable que notre réseau actuel de voies navigables, dont j'ai démontré par des chiffres qu'il n'était pas à même de répondre aux besoins actuels de la navigation moderne, se trouve dans un état de vétusté extrêmement critique et inquiétant. Quoi d'étonnant à cela, lorsqu'on constate que les crédits d'entretien prévus pour 1964 s'élèvent à 64 millions, c'est-à-dire à un million de plus que les crédits inscrits en 1963? La majoration d'une année sur l'autre n'est donc que de 1,5 p. 100 et vous vous souvenez que nous avons déjà déploré l'année dernière que les crédits d'entretien des voies navigables ne soient pas plus élevés que ceux de 1962. On peut donc craindre que des crédits aussi faibles, face à l'augmentation importante des prix, ne permettent chaque année qu'un volume de travaux d'entretien inférieur à ce qu'il était l'année précédente.

Aussi ne faut-il pas s'étonner que des accidents, qui interrompent la navigation pendant une période quelquefois assez longue, se produisent ici et là. C'est ainsi qu'en 1963 le trafic a été interrompu en deux points importants du réseau.

Sur le canal de la Marne au Rhin, les péniches n'ont pas pu circuler du 17 août au 18 novembre. Une sécheresse exceptionnelle est, certes, la cause principale de l'assèchement du canal, mais le niveau des eaux aurait pu être maintenu si, en temps utile, des crédits suffisants avaient permis de procéder à la réfection de la cuvette du canal et à la suppression de fissures décelées depuis de nombreuses années par le service des ponts et chaussées.

D'autre part, le 16 juin 1963, l'effondrement de la voûte du tunnel du Rove près de Marseille a provoqué l'arrêt de la navigation sur le canal de Marseille au Rhône. L'importance des travaux qu'il était nécessaire de mener à bien pour rétablir la navigation exigera encore des délais assez longs.

Si je passe aux ports de commerce, la situation n'est pas sensiblement différente. Le trafic de nos ports maritimes accuse, en effet, une augmentation qui ne nous paraît pas satisfaisante et qui, en tout cas, n'est pas de la même importance que l'augmentation de trafic constatée dans les autres grands ports du Marché commun.

Le trafic de nos différents ports, en 1962, s'élevait à 5 millions 397.120 passagers. Il y avait une augmentation, par rapport à 1961, de 5,8 p. 100, mais dans cette augmentation il faut tenir compte du fait que les entrées étaient en augmentation de 13,4 p. 100, alors que les sorties étaient en diminution de 1,7 p. 100.

Une raison exceptionnelle expliquait, au surplus, cette augmentation du nombre des passagers. Je rappelle, en effet, que cette augmentation provient exclusivement, ou presque, de l'exode de nos compatriotes d'Algérie qui sont rentrés en Métropole en passant, en particulier, par le port de Marseille. Toujours en 1962, le trafic des marchandises a été de 102.931.154 tonnes, en augmentation de 4,3 p. 100, dont la plus grande partie porte sur les hydrocarbures, ce qui représente 4.700.000 tonnes. Depuis la mise en service du pipe-line Marseille-Strasbourg cet accroissement de tonnage est dû au transit et ne peut être considéré comme normal et satisfaisant pour notre économie.

Pour les sept premiers mois de 1963, la situation est à peu près identique. La diminution du nombre des passagers est de 2,7 p. 100 et l'augmentation du trafic des marchandises est toujours dû aux hydrocarbures. Enfin, nous relevons une légère augmentation du produit de la pêche : 3,6 p. 100.

Les crédits d'entretien de nos ports de commerce s'élèvent, dans le présent projet de loi de finances, à 36.658.520 francs, en augmentation de 2,3 p. 100.

Cette augmentation ne nous paraît pas de nature — et nous le regrettons — à permettre, là aussi, un entretien aussi important que nous le souhaiterions. En effet, l'augmentation des prix constatée est, nous le savons tous, beaucoup plus impor-

tante que cela. Déjà, en 1963, nous regrettions l'insuffisance des crédits d'entretien, et cela parce que nous pensions que nous nous trouvions à un moment où nos ports souffrent de plus en plus de la concurrence des ports étrangers. Or, un équipement moderne et abondant est plus indispensable aux ports maritimes qu'à toute industrie, puisque, pour conserver le trafic, nos ports doivent être capables, à tout moment, de faire face aux besoins irréguliers et aux aléas du trafic maritime mondial sur lequel ils ne peuvent agir qu'en offrant aux navires le maximum de commodité en leur évitant toute perte de temps et en permettant un travail toujours plus économique.

Nous sommes bien obligés de constater que ces conditions ne sont malheureusement pas réunies actuellement, même par ceux des ports français qui sont considérés comme les plus modernes. D'année en année, nous assistons à ce fait qu'une partie du trafic, qui pourrait passer par les ports français, transite par les autres ports de la Communauté européenne. L'écart entre l'activité de ces différents ports va en augmentant.

Le port de Rotterdam, pour sa part, connaît un trafic de 96 millions de tonnes, celui d'Anvers, de 41 millions de tonnes, celui de Hambourg, de 31 millions de tonnes, celui de Gênes, de 28 millions de tonnes, et c'est seulement au cinquième rang que vient le port de Marseille, avec 27.500.000 tonnes.

Les dépenses en capital prévues cette année encore pour améliorer l'équipement de nos ports seront-elles de nature à réduire cet écart ? On peut en douter. Nous avons constaté l'inscription de 132 millions de francs et, lorsque nous avons demandé à M. le ministre des travaux publics si, à la fin de 1965, toutes les opérations inscrites au IV^e plan seraient réalisées, il nous a répondu affirmativement ; mais il n'a pu cacher à la commission que si, en valeur nominale, les crédits affectés aux ports maritimes pendant le IV^e plan correspondront aux prévisions, ces crédits ne permettront pas toutefois, en raison des augmentations de prix, l'exécution du volume de travaux qu'il aurait été souhaitable et possible de réaliser.

Pour nos ports de pêche, nous constatons l'inscription de 8 millions de francs, soit une augmentation de 2 millions sur 1963.

Enfin, nous enregistrons une inscription de 2 millions au titre des ports de plaisance. Toute la question est de savoir si les taux des subventions que ces crédits permettront d'accorder aux collectivités locales qui désirent moderniser ou agrandir leurs ports de plaisance sont de nature à leur permettre l'exécution de travaux que ces collectivités locales veulent exécuter. Il nous apparaît, en effet, qu'avec les taux de subventions de 10 ou 15 p. 100 qui sont actuellement accordés par le ministère des travaux publics, bon nombre de nos ports de la Méditerranée ou de l'Atlantique ne pourront pas entreprendre les travaux de modernisation qui permettraient à la navigation de plaisance de prendre dans notre pays un essor comparable à celui qu'elle connaît dans des pays comme l'Espagne ou comme l'Italie.

Je vais m'efforcer de terminer la présentation de ce rapport dans un délai qui ne m'attire point les foudres de M. le rapporteur général du budget. (Sourires.) Vous m'excuserez donc, mes chers collègues, si je passe sous silence les crédits concernant l'institut géographique national, la signalisation maritime et la défense contre les eaux.

J'en viendrai donc au problème routier. C'est celui qui a retenu le plus longtemps l'attention de notre commission et qui passionne le plus l'opinion publique.

Le parc automobile de notre pays s'accroît sans cesse et dans des proportions prodigieuses. Vous le savez tous, il comprend actuellement 10 millions de véhicules à moteur et 5 millions de motocyclettes. La place que l'industrie automobile et que la circulation automobile occupent dans la vie économique de notre pays, ainsi que la fiscalité spécifique qui frappe la circulation routière, sont de nature, pensons-nous, à amener notre Assemblée — et nous l'espérons, le Gouvernement — à reconsidérer le problème des dotations budgétaires qui sont accordées à la route. Faute de cela, le mécontentement des dix millions d'automobilistes que compte notre pays et qui commence à s'extérioriser de façon spectaculaire, ne fera que s'accroître.

Nous avons pu constater, ces derniers mois, la naissance d'un important syndicat des automobilistes qui, aux dires de ses promoteurs, compte déjà plusieurs centaines de milliers d'adhérents. Nous avons vu ces dernières semaines le plus grand hebdomadaire français ouvrir ses colonnes aux problèmes posés par l'automobile et la circulation routière. Les conclusions auxquelles est arrivé cet hebdomadaire sont très sévères puisqu'elles ont donné lieu à l'élaboration du « réquisitoire des automobilistes français ».

Ce n'est point un réquisitoire que je voudrais faire ici, à cette tribune, au nom de la commission des finances, mais je pense que nous devons être attentifs à la situation qui est faite à ce grand service de notre ministère des travaux publics. D'ail-

leurs, si nous nous reportons à la déclaration télévisée que faisait, la semaine dernière, M. le Premier ministre sur le budget de 1964, nous constatons que les problèmes de la route et, plus particulièrement des autoroutes, occupent dans la démonstration du Premier ministre, une place de choix, juste après les problèmes de l'éducation nationale et immédiatement avant les problèmes du logement.

M. le Premier ministre disait en effet que les autoroutes intéressent tous les automobilistes et qu'à son avis, la situation dans ce domaine était satisfaisante. Or, quelle est la situation du réseau routier français qui fut considéré très longtemps comme le plus beau du monde ? Force nous est de reconnaître qu'il n'est plus apte à l'intensité et à l'accroissement de la circulation. Celle-ci s'accroît en effet, d'une année sur l'autre, de 12 p. 100. Elle a augmenté de 40 p. 100 entre les années 1955 et 1960, aux dires des experts les plus sérieux, elle augmentera de 400 p. 100 entre les années 1955 et 1975.

Or, la largeur de nos routes nationales est notablement insuffisante, ainsi qu'il ressort d'un rapport indiscutable. Les chiffres qu'il contient permettent de préciser la gravité de la situation. On constate en effet que, sur 76.550 kilomètres de routes nationales, 44.907 kilomètres, soit 58,6 p. 100 de l'ensemble, ont une largeur insuffisante.

Trop souvent — en particulier en raison de la modicité des crédits d'entretien — le revêtement de nos routes nationales est trop mince. Sa perméabilité, l'insuffisance du drainage font qu'il est sujet à des dégâts considérables en période de gel. Nous l'avons bien vu au cours de l'hiver 1962-1963. Nous ne saurions oublier que si l'on a procédé à la correction de plus d'un millier de points noirs considérés comme les plus dangereux et comme étant susceptibles de provoquer des accidents, il reste encore sur l'ensemble de notre réseau routier national 4.000 points noirs qu'il importe de faire disparaître le plus rapidement possible.

Les conséquences de cet état vétuste de notre réseau routier national insuffisamment entretenu sont un ralentissement regrettable de l'activité économique et dans certaines régions, un goulot d'étranglement de l'expansion industrielle française.

N'oublions pas non plus, quel que soit l'effort de propagande et d'éducation des automobilistes — cet effort est méritoire — que le nombre des accidents mortels est encore trop important. On a constaté en 1962 9.928 décès par accident de la route et 229.322 blessés.

Des crédits d'entretien plus importants permettraient sans doute d'arriver à des résultats plus satisfaisants. Ceux prévus pour 1964, bien que marquant une augmentation sensible par rapport aux crédits de 1963, permettront-ils de faire face à tous les besoins constatés et signalés par les différents ingénieurs en chef des ponts et chaussées. On peut en douter. N'oublions pas que si nos crédits d'entretien sont en augmentation de 63 millions par rapport à 1963, il reste encore, au titre des réparations du réseau routier endommagé par le gel, à trouver 300 millions supplémentaires aux 200 millions accordés par la loi de finances de 1963.

Les autorisations de programme pour le réseau de routes nationales accusent, elles aussi, une augmentation des dotations, puisqu'elles s'élèvent à 409 millions. Par contre, nous constatons que le montant des subventions mises à la disposition des collectivités locales sont en diminution par rapport à 1963. Notre commission des finances regrette en particulier que la dotation du fonds routier affectée à la voirie départementale ait été ramenée à 44.500.000 francs, soit une réduction de 5 millions par rapport à 1963 et cela malgré une très importante augmentation des prix.

M. Antoine Courrière. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. En ce qui concerne la voirie communale, la dotation de la tranche urbaine est d'un montant égal à celle de 1963. Par contre, la tranche communale passe de 70 millions en 1963 à 60 millions en 1964.

M. Abel Sempé. Me permettez-vous de vous interrompre, ma chère collègue ?

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. Abel Sempé. A ce point du débat, il y a lieu de préciser que les communes rencontreront des difficultés pour contracter des emprunts auprès de la caisse des dépôts et consignations, étant donné que nous savons déjà que les montants de ces emprunts seront plafonnés et réduits de moitié.

Egalement lorsque les départements voudront placer leurs emprunts pour construire leur réseau départemental ou l'entretenir, ils rencontreront les mêmes restrictions et ne trouveront la possibilité de placer que la moitié des emprunts qu'ils ont contractés en 1962-1963.

M. Antoine Courrière. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Je vous remercie d'avoir apporté ces précisions. D'ailleurs je m'apprêtais à signaler que la diminution du montant des subventions serait encore aggravé par la réduction correspondante des prêts de la caisse des dépôts et consignations. Si bien qu'on peut redouter qu'au cours de l'année 1964, les efforts importants, méritoires et bien souvent admirables des collectivités locales pour améliorer et entretenir leur réseau routier ne puissent se poursuivre en dépit du vote de programmes importants qui a été, à ma connaissance, déjà acquis par la plupart des conseils généraux.

Mais on nous dit que si nous ne pouvons pas avoir autant de crédits que nous l'estimerions nécessaire pour l'entretien de notre réseau routier national ou pour notre voirie départementale ou communale, nous avons en contrepartie un accroissement sensible des crédits mis à la disposition du ministère des travaux publics pour la construction d'autoroutes.

Il est vrai que le Premier ministre, dans son allocution de vendredi dernier, à laquelle je faisais allusion tout à l'heure, a eu soin de marquer qu'à son avis la réalisation de 140 kilomètres d'autoroutes en 1964 représenterait un progrès important et considérable par rapport à ce qui existait auparavant. Pour mieux frapper, pensons-nous, l'imagination de ses auditeurs, il a tenu à dire que l'effort qui sera réalisé en 1964 sera infiniment plus important que ce qui était fait il y a une dizaine d'années.

Il a signalé, en particulier, que les gouvernements de la IV^e République n'avaient pas été capables de construire, après la guerre, et notamment à partir de l'année 1952, plus de 25 kilomètres d'autoroutes par an.

M. Antoine Courrière. Ils ont reconstruit des routes et des ponts !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Il est certain que la comparaison de ces deux chiffres est à l'avantage du programme actuellement mis en œuvre par le Gouvernement. Mais, ainsi que le fait remarquer notre collègue, M. Courrière, si, en 1952 et au cours des années qui avaient précédé, l'effort de construction d'autoroutes était moins important qu'actuellement, c'est qu'il avait fallu établir un ordre d'urgence et, en particulier, remettre en état notre réseau de routes nationales qui avait subi — aucun de nous l'a oublié, je pense — des dégâts considérables à la suite des opérations de guerre. Quand nous constatons avec quelle lenteur les crédits de reconstruction ont été mis à la disposition des ponts et chaussées, notamment pour la réparation des ponts endommagés, il faut bien reconnaître que le ministère des travaux publics et ses services ont dû, au cours des années qui ont suivi la guerre, procéder à des opérations de reconstruction en prélevant des crédits sur les dotations ordinaires.

Voyons maintenant comment se présentent les prévisions pour 1964. Nous souhaitons bien vivement que le programme de 140 kilomètres d'autoroutes qui doit être achevé en 1964 le soit effectivement. Mais les crédits dont disposera le ministère permettront-ils d'atteindre ce résultat ? Les crédits de paiement en 1964 pour la construction d'autoroutes s'élèveront à 590 millions. Divisés par les 140 kilomètres de routes qui doivent être construits en 1964, ils font apparaître un prix de 4.200.000 francs par kilomètre. Il se peut qu'en rase campagne, et à condition qu'il n'y ait pas d'ouvrages d'art à exécuter, on puisse construire un kilomètre d'autoroute pour 4.200.000 francs ; mais partout où une déviation ou la construction d'un ouvrage d'art s'imposera, partout où préalablement à la construction d'une autoroute — et c'est ce qui se produit pour chaque autoroute de dégagement dans les zones d'habitation et à forte concentration industrielle — s'imposera la nécessité de procéder à des expropriations d'un montant élevé, les spécialistes affirment que le kilomètre d'autoroute coûtera trois et quatre fois plus. Si ces chiffres sont exacts, il faudra constater malheureusement que les 140 kilomètres d'autoroutes prévus pour 1964 seront peut-être mis en chantier, mais ne seront pas forcément réalisés.

Ainsi, le retard accusé par notre pays en matière d'équipement d'autoroutes sur les autres pays ira en s'accroissant. Il est déjà considérable puisque l'Allemagne de l'Ouest en comptait en 1962, 3.000 kilomètres, la Belgique 210, la France 214, la Grande-Bretagne 302, l'Italie 1.341 et les Pays-Bas, malgré la faible superficie de leur territoire, 792. Il est donc indispensable qu'un effort supplémentaire soit accompli ; c'est le souhait de la commission des finances. Nous ne tenons pas là un propos subversif puisque M. le ministre des travaux publics, lorsqu'il a lui-même affirmé, devant notre commission, qu'il considérait comme indispensable de parvenir plus rapidement possible à une cadence de construction de 300 kilomètres par an. Il a même employé cette expression qui frappe : « un kilomètre par jour ouvrable pendant toute l'année ». Nous n'en sommes pas encore là et, pourtant, c'est un objectif qui n'est pas déraisonnable.

Techniquement, il est possible. En effet, la capacité des entreprises des travaux publics, le degré d'équipement auquel

elles sont parvenues leur permet précisément de tenir cette cadence annuelle.

Il n'est point déraisonnable non plus de demander une amélioration des dotations budgétaires. En 1962, les crédits affectés à notre réseau routier s'élevaient à 859 millions de francs, alors que la fiscalité spécifique frappant la circulation routière rapportait à l'Etat 8.050 millions, soit seulement 10,67 p. 100.

Puisque dans sa causerie, le Premier ministre comparait l'effort actuel à celui de 1952, les précisions suivantes ne seront pas sans intérêt. En 1952, l'effort budgétaire était de 296 millions de francs alors que le produit de la fiscalité spécifique s'élevait à 1.630 millions. Le pourcentage des crédits attribués au réseau routier était donc de 18,15 en 1952 contre 10,67 en 1962. En 1963, il est encore inférieur si l'on tient compte qu'une partie des crédits mis à la disposition du ministère des travaux publics provient de l'emprunt. Il en sera de même l'année prochaine puisque l'on se réserve de demander à l'emprunt 278 millions de crédits supplémentaires.

Il y aurait certes encore beaucoup à dire sur les perspectives que les dotations du budget de la nation mises à la disposition du ministre des travaux publics rendent possibles, mais il me faut me limiter, car j'ai peut-être déjà trop abusé de votre attention, mes chers collègues.

En terminant, je voudrais une fois de plus répéter que si notre commission des finances a pris acte des dotations mises à la disposition du Gouvernement dans le cadre du budget que nous discutons aujourd'hui, si elle a donc accepté d'approuver les crédits ainsi prévus, son approbation ne doit pas être interprétée autrement que comme un vote de résignation. Elle espère unanimement qu'un jour viendra, le plus proche possible, où l'on fera à l'équipement de nos routes, de nos ports, de nos voies navigables, la place qu'ils doivent avoir dans notre pays, celle qu'ils ont déjà dans les autres pays modernes.

Très souvent, on nous parle — c'est un langage qui nous séduit — de la grandeur de notre pays. Or, nous croyons que la grandeur d'un pays est fonction d'un certain nombre de facteurs, entre autres de l'importance de l'effort que fait ce pays pour mettre les progrès de la technique à la portée et à la disposition de toutes les activités industrielles, économiques, touristiques et aussi pour améliorer la sécurité de ses citoyens. (Applaudissements.)

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

M. Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens. Mesdames, messieurs, le budget de la S.N.C.F. que je suis chargé de vous rapporter au nom de la commission des finances est important en volume puisque aussi bien, pour les dépenses ordinaires, il s'élève à 291.856 millions d'anciens francs et, pour les dépenses en capital, à 8.725 millions d'anciens francs. C'est dire que le volume des crédits qui sont affectés à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. est singulièrement important et qu'il tient une très grande place dans le budget des travaux publics. Cependant, il s'agit en réalité d'un budget de croisière qui ne comporte pas cette année d'innovation particulière, ce qui me permettra sans doute d'en parler rapidement.

La plupart de ces crédits sont affectés à des subventions ou à une aide qui est apportée à divers réseaux, à la S.N.C.F. ou à la R.A.T.P. et qui concerne notamment les chemins de fer d'intérêt local, les chemins de fer d'intérêt général, qui intéressait autrefois le Méditerranée-Niger, mais les crédits qui étaient affectés à ce chapitre sont actuellement supprimés.

Je signale que voilà trois ou quatre ans nous avons eu ici un débat passionné au sujet de la suppression du chemin de fer de la Corse. Celui-ci a la vie dure puisqu'il existe toujours et que les crédits qui sont nécessaires à son entretien et à sa survie sont chaque année plus importants. Félicitons-nous-en puisque les Corses avaient cru à un moment qu'on allait leur supprimer cette voie ferrée à laquelle ils tiennent passionnément.

En ce qui concerne la régie autonome des transports parisiens, les crédits sont affectés aux pertes de recettes résultant d'une opposition des pouvoirs publics au relèvement des tarifs — c'est la subvention d'équilibre — ainsi qu'aux pertes de recettes résultant des réductions tarifaires instituées antérieurement au 1^{er} janvier 1958 et aux pertes de recettes résultant des réductions tarifaires instituées à partir du 1^{er} janvier 1958 ; il s'agit là des diminutions de tarifs accordées aux infirmes, aux familles nombreuses, etc.

En ce qui concerne plus spécialement la R. A. T. P., nous nous sommes, à la commission des finances, intéressés au financement du métro express régional.

Depuis 1963, un crédit est 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, est destiné à assurer la participation de l'Etat à la construction de la transversale Est-Ouest régionale.

Les crédits prévus pour 1964 s'élèvent, en autorisations de programme, à 380 millions de francs et à 53.250.000 francs en crédits de paiement.

Les prévisions de dépenses pour le financement total de l'opération relative à la transversale Est-Ouest de Boissy-Saint-Léger à Saint-Germain-en-Laye — dont la mise en service est envisagée pour 1970 — sont actuellement évaluées à 1.351 millions de francs pour les travaux d'infrastructure et à 362,5 millions de francs pour l'acquisition du matériel roulant.

Je précise que si les travaux d'infrastructure incombent en partie, en fait à parts égales, à l'Etat et au district de la région parisienne, en revanche, les dépenses d'acquisition de matériel roulant sont exclusivement à la charge de la R. A. T. P.

Pour la S. N. C. F., nous retrouvons comme chaque année les crédits répartis dans les rubriques suivantes : la subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire, une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation, en application de l'article 18, alinéa 8 de la convention, qui stipule que « lorsque les prévisions budgétaires de la S. N. C. F. font apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses, cette dernière est couverte par une subvention versée par l'Etat à titre de garantie ».

Pour 1963, les crédits votés à ce titre au budget s'élevaient à 422.589.000 francs. Il est proposé, pour 1964, de porter ce crédit à 873.989.000 francs, c'est-à-dire presque le double.

Il convient cependant de remarquer qu'en 1963, dans le cadre du collectif que nous avons voté le 2 juillet 1963, un crédit de 592 millions supplémentaires avait été accordé à la S. N. C. F. pour lui permettre d'équilibrer son budget, toujours au titre de l'article 18, alinéa 8 de la convention.

Quel que soit l'effort consenti cette année par l'Etat pour venir en aide à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., au titre de cet article 18, il ne me paraît pas concevable que l'on parvienne à couvrir l'intégralité du déficit avec un pareil crédit, étant donné que les frais augmentent, de même que les salaires et les traitements des techniciens et employés de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., sans recourir une fois de plus au vote d'un collectif. Comme on nous dit qu'il n'y en aura pas, je ne vois vraiment pas comment on parviendra à couvrir le déficit supplémentaire.

Au chapitre 45-44, il s'agit de l'application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la convention du 31 août 1937 qui stipulent que l'Etat est tenu de participer aux dépenses d'entretien de l'infrastructure et de gardiennage de certains passages à niveau, ainsi qu'au paiement des retraites de la S. N. C. F.

Au chapitre 45-46, il s'agit du remboursement des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation.

Le chapitre 46-41 concerne l'application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 aux termes de laquelle la S. N. C. F. se voit rembourser les pertes de recettes résultant pour elle des obligations de transports à titre gratuit ou à tarifs réduits qui lui sont imposées par voie législative ou réglementaire.

Je signale qu'à ce titre une somme totale de 511 millions de francs est perçue par la S. N. C. F. Cette somme est imputée, non seulement sur le budget des travaux publics et des transports, mais aussi sur divers autres budgets tels que ceux des armées, de la justice, des finances et de l'industrie.

En ce qui concerne les dépenses en capital, la situation des ouvrages d'art détruits pendant la guerre a été longtemps préoccupante mais, aujourd'hui, la situation est assainie car il restera moins de 3 millions à dépenser à ce titre à compter du 1^{er} janvier 1964, dont 2 millions au titre de l'exercice 1964. Pour ne pas allonger le débat, je vous renvoie à mon rapport écrit dans lequel j'ai énuméré les travaux qui seront réalisés au cours de l'année 1964.

Quant aux travaux de reconstruction de ses bâtiments, la S. N. C. F. se propose, en 1964, d'achever la reconstruction du bâtiment de Calais-Ville et de dix autres, moins importants, appartenant aux régions de l'Est et du Nord, ainsi que de poursuivre la reconstruction des bâtiments d'Orléans, de Delle, de Wissembourg et de trois petites gares de la région de l'Est. La dépense prévue à cet effet est d'environ 6 millions de francs. On peut estimer à une somme de 35 à 40 millions de francs les dépenses qui resteront encore à effectuer, à la date du 1^{er} janvier 1965, au titre de la reconstruction de la S. N. C. F.

Je voudrais, avant de terminer, évoquer quelques questions qui me paraissent présenter un intérêt exceptionnel cette année, notamment le reclassement des agents des services des transports publics d'Algérie et d'outre-mer dans les réseaux français.

Vous savez qu'à la suite des accords d'Evian et de l'indépendance accordée à l'Algérie, nous avons été tenus d'accueillir en France les agents des chemins de fer algériens. Cela ne

s'est pas fait sans mal pour les finances de la S. N. C. F. car la plupart des employés des chemins de fer algériens étaient soit des cadres, soit des techniciens, ce qui a obligé la S. N. C. F. à les prendre en surnombre puisqu'il ne s'agissait pas de manœuvres que l'on continue à embaucher à la cadence que vous connaissez.

Les agents intégrés à la S. N. C. F. proviennent pour la plus grande part des chemins de fer d'Algérie, les autres sont d'anciens agents des chemins de fer tunisiens, marocains et du Niger. Leur nombre s'élève à 10.523. Celui des agents intégrés à la R. A. T. P. est de 1.157, certains d'entre eux provenant également du Maroc et de la Tunisie. Cela représente pour la Société nationale des chemins de fer français une dépense supplémentaire de l'ordre de 42.940.000 francs pour une année. Si cette dépense figure d'une manière explicite dans le bilan de la S. N. C. F., d'autres dépenses n'y figurent pas, mais elles constituent une rallonge aux crédits que nous accordons à l'Algérie et à la Tunisie au titre des subventions dont on a longuement parlé tout à l'heure.

Je voudrais simplement indiquer qu'en plus des manquements aux accords d'Evian que l'on a évoqués lors du précédent débat, il y a les manquements qui intéressent notamment les retraités de la S. N. C. F. Ces accords stipulaient que la Compagnie des chemins de fer algériens continueraient à verser aux chemins de fer français le montant des retraites dues aux retraités des chemins de fer algériens. Il se trouve que là comme ailleurs le Gouvernement algérien est en état de cessation de paiement et cela nous coûte 6 milliards d'anciens francs supplémentaires. La Tunisie s'était également engagée à verser les retraites aux anciens employés des chemins de fer tunisiens. La Tunisie ne veut plus les payer et ce sont les chemins de fer français qui font face à ces dépenses, soit 1.700 millions supplémentaires.

Si l'on regarde de près, on trouve ainsi inscrite en interligne une somme de 7.700 millions supplémentaires qui viennent s'ajouter aux dépenses que nous avons votées ce matin au titre de la coopération sans que personne n'en ait parlé jusqu'à ce jour.

Je voudrais, en terminant, évoquer deux ou trois questions qui me paraissent importantes et qui d'ailleurs seront évoquées par d'autres que moi.

A la commission des finances, notre collègue Bernard Chochoy a évoqué une nouvelle fois la question de la bonification de la campagne double pour les cheminots anciens combattants qui constitue une revendication fort ancienne des organisations professionnelles intéressées. Lors de son audition par la commission des finances, le 22 janvier dernier, M. le ministre des travaux publics nous avait donné une indication qui nous avait laissé espérer qu'au cours de 1963 une première étape pourrait être réalisée en la matière pour un montant d'environ 30 millions. Or, à ce jour rien n'a été fait, et nous voudrions avoir l'assurance que finalement l'Etat va donner satisfaction à une revendication que la plupart des ministres des travaux publics ont considérée comme légitime, mais à laquelle, paraît-il, s'oppose farouchement le ministère des finances.

Parmi les autres questions qui pourraient être évoquées ici, je veux en évoquer une, celle qui intéresse les trains-couchettes, et je le fais plus spécialement parce que j'ai devant moi M. le secrétaire d'Etat chargé du tourisme.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il faudrait que l'on s'entende au ministère des travaux publics et que l'on sache ce que l'on veut exactement. Tout le monde parle de développer le tourisme. Or le tourisme que nous cherchons à développer, c'est le tourisme français. Cela signifie donc que nous devons nous efforcer d'amener des touristes étrangers en France. Je ne pense pas que la formule qui consiste à prendre des étrangers à une frontière de notre pays pour les amener à une autre frontière soit une bonne méthode. C'est cependant ce que la S. N. C. F., avec beaucoup de publicité d'ailleurs et beaucoup d'insistance, continue à faire.

J'ai essayé de faire comprendre à des hauts fonctionnaires de la S. N. C. F. qu'il y avait quelque chose d'assez choquant, pour un pays qui se veut touristique, à amener les étrangers dans un pays voisin pour le leur faire visiter sans leur donner la possibilité de connaître nos richesses touristiques ce qui nous fait perdre de très grandes recettes sur le plan de l'hôtellerie, de l'alimentation, du commerce en général, sans parler des taxes et impôts provenant du carburant vendu.

Je suppose que j'ai été mal compris puisque le train-couche qui « éclatait » à Avignon — laissant le temps aux touristes étrangers de visiter nos curiosités et de se diriger soit vers la frontière italienne, soit vers la frontière espagnole à travers le Languedoc — ne s'arrêtera plus à Avignon, mais à Saint-Raphaël. Il en va de même pour le train-couchettes qui éclate à Narbonne. En effet les voyageurs prennent le petit déjeuner dans cette ville et repartent vers la frontière espagnole où ils sont une heure après sans avoir rien laissé dans notre pays. Il y a donc

une contradiction sérieuse de la part de la S. N. C. F. entre son effort pour développer les trains-couchettes et ce qui est fait par l'Etat ou les collectivités pour développer le tourisme et le faciliter. Il m'est apparu indispensable de le signaler. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Je suppose que le fait de l'avoir dit permettra de revoir cette question.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que la commission des finances m'avait chargé de vous dire. Je voudrais en terminant rendre un particulier hommage à ceux qui ont la lourde mission de diriger la S. N. C. F. qu'il s'agisse des directeurs, des hauts fonctionnaires, des ingénieurs; tous ont le mérite d'avoir doté la France d'un système de chemins de fer comme aucun autre pays n'en a. Nous devons en être fiers et les remercier d'une gestion particulièrement saine, malgré les complications et les difficultés qu'elle comporte.

J'ai rendu hommage à la direction et aux techniciens de la S. N. C. F.; je ne peux oublier tous ceux qui travaillent dans les chemins de fer, spécialistes, ouvriers et hommes d'équipe, tous les cheminots qui, malgré des salaires peu élevés, travaillent pour la collectivité à la satisfaction générale.

C'est une raison supplémentaire d'insister pour qu'on donne satisfaction à leurs revendications qui me paraissent pleinement justifiées. (Nouveaux applaudissements.)

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

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du plan, au nom de M. Bouquerel, rapporteur pour avis de la même commission (travaux publics, routes, voies navigables). Monsieur le ministre, mes chers collègues, un stupide accident de la route nous prive du plaisir d'entendre notre ami M. Bouquerel, qui aurait bien voulu exposer lui-même devant vous les grandes lignes de son rapport pour avis sur le projet de loi de finances relatif aux travaux publics, aux routes et aux voies navigables.

Je vais m'efforcer de le remplacer au mieux en utilisant les éléments du travail auquel il s'est livré et en souhaitant que l'amélioration rapide de son état lui permette de reprendre très bientôt sa place parmi nous.

Je crois devoir faire suivre cette première déclaration d'une seconde qui s'adressera au seul représentant du Gouvernement. Je vous demanderai donc, monsieur le ministre, de bien vouloir signaler à M. le ministre des travaux publics que la commission des affaires économiques, que j'ai l'honneur de présider, n'a jamais reçu de réponse aux questions qu'elle avait posées à propos de ce budget le 15 octobre dernier.

Je crois cependant savoir que les responsables de cette carence regrettable sont les services du budget, à qui toutes les réponses sont désormais communiquées dans la procédure actuelle.

Nous n'avons pas l'intention, au nom de la commission des affaires économiques et du plan, de procéder à une analyse complète des crédits figurant au budget de 1964, sous les rubriques des routes et des voies navigables, tâche qui est plus directement du ressort de votre commission des finances, saisie au fond. Nous nous bornerons donc, pour chacun de ces grands chapitres, à présenter nos observations et nos suggestions sur les points nous paraissant essentiels.

Nous n'avons pas cessé de signaler, à l'occasion de l'examen des budgets précédents, l'insuffisance des crédits d'entretien et les conséquences graves que celle-ci risquait d'avoir pour notre réseau : la rigueur exceptionnelle de l'hiver dernier nous a malheureusement donné raison. En effet, 2.000 kilomètres de routes nationales ont été rendues inutilisables en raison du mauvais état de leur revêtement, tandis que plusieurs milliers d'autres devaient être interdits à la circulation des poids lourds. Mise hors d'état des chaussées et barrières de dégel ont ainsi entraîné l'isolement économique de certaines régions du Nord et de l'Est.

Pour remédier à cette situation exceptionnelle, le Gouvernement a dû accorder, en cours d'année, une dotation de 200 millions de francs qui a permis aux services des ponts et chaussées de procéder aux réparations les plus urgentes sans qu'ils puissent, pour autant, remettre en état l'ensemble des routes endommagées.

Cet état de choses a eu du moins l'avantage de permettre au ministre des travaux publics d'obtenir les crédits nécessaires, soit 352,6 millions en 1964, contre 289,8 en 1963. Cette dotation, en augmentation de 21 p. 100 sur celle de l'exercice précédent, va rendre enfin possible, d'une part l'exécution des travaux courants et, d'autre part, la progressive remise en état des chaussées par la réduction de onze à huit ans du rythme de renouvellement des enduits.

Il convient toutefois de noter qu'en raison de l'augmentation de 5 p. 100 du coût des services et des matériaux, la progression des moyens mis en œuvre n'est en fait que de 16 p. 100.

L'an dernier nous avions indiqué dans notre rapport l'intérêt capital que présentait la création d'un service d'hiver efficace,

car, nous l'avons bien vu au cours de l'hiver dernier, il est impossible, dans les conditions actuelles, d'organiser d'une manière convenable la lutte contre le verglas, le déneigement systématique et de supprimer les barrières de dégel.

Or, aucune dotation n'ayant été prévue à cet effet, il est à craindre que, l'an prochain, les services techniques doivent une fois de plus faire appel à leur ingéniosité et à des moyens de fortune pour lutter contre les rigueurs du froid et n'obtiennent ainsi que des résultats médiocres.

Nous nous permettons donc d'insister d'une manière toute particulière afin qu'un crédit important soit prévu pour l'organisation d'un service d'alerte et de lutte contre le verglas.

Le principe d'une mise hors gel absolue comportant un renforcement de la chaussée et de ses fondations dans les sections sensibles avait été retenu pour les itinéraires Paris-Nord et Paris-Est. Ces projets n'ont pu être mis à exécution, aucun crédit n'ayant été accordé à cet effet. Nous regrettons, pour notre part, qu'il ait été nécessaire, dans ces conditions, d'envisager d'autres aménagements.

En ce qui concerne l'itinéraire Paris-Nord, la solution a été de hâter la réalisation de la construction de l'autoroute qui, naturellement, est construite hors gel.

En ce qui concerne Paris-Est, il a été décidé, en attendant, de faire renforcer les sections faibles de l'itinéraire par Troyes et Chaumont, ce qui devrait permettre de maintenir la liaison Paris-Est sans interruption pendant la période de dégel.

Nous regrettons que, dans ce domaine, aucune solution immédiate n'ait pu être apportée faute de crédits.

En ce qui concerne la modernisation, le total des crédits de modernisation du réseau routier s'élève, en autorisations de programme, à 1.218,5 millions de francs, se décomposant comme suit : réseau national, 384 millions; autoroutes, 622 millions; ponts sur route nationale, 25 millions; ponts sur voirie locale, 15 millions; réseau départemental, 44,5 millions; réseau urbain, 68 millions; réseau communal, 60 millions.

Ces dotations sont en augmentation de 30 p. 100 en moyenne par rapport à l'année précédente. Nous sommes particulièrement heureux de constater que les crédits de paiement consacrés au réseau national passent de 188 à 246 millions et les autorisations de programme de 290 à 384. En effet, nous avions dit que la construction des autoroutes ne devait pas conduire à un ralentissement des travaux d'aménagement de l'ensemble des grands itinéraires : suppression des points noirs, rectification des virages, élargissement de chaussées, déviations urbaines, etc.

En ce qui concerne les autoroutes, l'importante majoration des crédits de paiement (600 millions contre 470 en 1963) est la traduction chiffrée de l'augmentation du kilométrage des voies devant être mises en service dans le courant de 1964. Rappelons, en effet, que celui-ci doit passer de 107 kilomètres cette année à 150 en 1964, pour atteindre 175 à partir de 1965.

Tout en nous félicitant du fait que les objectifs du plan soient ainsi dépassés, nous espérons que le Gouvernement fera encore un effort supplémentaire pour tenir compte d'une augmentation du trafic automobile qui est de l'ordre de 12 p. 100 par an. En effet, au rythme de réalisation du programme actuel, notre réseau automobile routier comprendra essentiellement, en 1970, la liaison Lille—Marseille et quelques branches d'autoroutes de moindre importance comme Paris—Gaillon et Metz—Thionville.

Nous considérons comme absolument indispensable que certaines autoroutes soient ouvertes avant 1970 et sans vouloir en donner une liste limitative, nous en signalons quelques-unes particulières importantes :

Autoroute A 2 de Comblès (Somme) à la frontière belge.

— A 9 Montpellier—Narbonne.

— A 26 Cassel—Calais.

— A 32 Metz—Sarrebriick.

— A 43 Lyon—Chambéry.

Les routes actuelles qui supportent un trafic déjà supérieur à 6.000 voitures ne seront plus adaptées dans un délai de cinq ans au trafic quotidien et il faut envisager, dès aujourd'hui, la réalisation des autoroutes qui doivent les remplacer.

Peut-être nos collègues seront-ils intéressés par la liste des sections d'autoroutes mises en service en 1963 :

A 6 Autoroute Paris—Lyon :

Section Corbeil—Saint-Germain-sur-Ecole : 10 km.

Section R. N. 65—R. N. 444 (Yonne) : 24 km.

A 7 Autoroute Lyon—Marseille :

Section Vienne—le Péage-de-Roussillon : 11 km ;

Section Valence Nord : 4 km ;

Section Bédarrides—Bonpas : 11 km.

A 13 Autoroute Paris—Pont-l'Évêque :

Section Mantes—Bonnières : 13 km.

A 25 Autoroute Lille—Dunkerque :

Section Lille—Armentières : 12 km.

A 31 Autoroute Metz—Thionville : 19 km.

A 52 Autoroute Est de Marseille : 3 km,

soit, au total, 107 km.

Voici maintenant la liste des sections d'autoroutes qui seront mises en service en 1964 : A1 autoroute Paris—Tourcoing, section Roissy—Senlis, 24 kilomètres ; A6 autoroute Paris—Lyon : section Saint-Germain-sur-Ecole—Ury, 17 kilomètres, section Nitry—la Cerce, 28 kilomètres, section Villefranche—Anse, 13 kilomètres ; A7 autoroute Lyon—Marseille : section Lyon—Vienne, 15 kilomètres, section le Péage-de-Roussillon—Valence, 6 kilomètres, section déviation d'Orange, 11 kilomètres ; A13 autoroute Paris—Pont-l'Évêque : section Bonnières—Chau-four, 6 kilomètres, section Sud de Rouen, 2 kilomètres ; A35 autoroute Strasbourg—Bâle, section Sud de Strasbourg, 8 kilomètres ; A47 autoroute Givors—Saint-Chamond, section Givors—Rive-de-Gier, 10 kilomètres ; soit, au total, pour 1964, 140 kilomètres.

Il apparaît donc indispensable de deviser le programme établi, rappelons-le, il y a déjà près de dix ans. Le potentiel de nos entreprises et les moyens techniques de notre administration des ponts et chaussées nous permettraient de réaliser chaque année non plus 175, mais 250 kilomètres d'autoroutes. Une telle accélération de la cadence des travaux nous mettrait en mesure de rattraper notre retard et d'adapter nos grandes liaisons à un trafic qui sera, en 1972, rappelons-le, double de celui que nous connaissons aujourd'hui.

Enfin, puisque l'insuffisance des ressources du Trésor et la difficulté de faire trop largement appel au marché financier nous sont présentées comme le principal obstacle à une modernisation plus rapide de nos routes, nous tenons à souligner que ces raisons auraient une force singulièrement plus grande si elles valaient aussi bien pour le chemin de fer que pour la route.

Ainsi, sans insister davantage sur ces différences de dotation, nous croyons nécessaire de demander très instamment au Gouvernement de ne pas limiter son action à une coordination réglementaire, mais d'harmoniser également les investissements en tenant davantage compte des besoins futurs que des situations acquises.

En ce qui concerne le fonds routier et la voirie secondaire, nous avons émis le vœu l'an dernier que le pourcentage du produit de la taxe sur les carburants affecté au fonds routier fût relevé de 7,7 à 10 p. 100 afin que les communes et les départements puissent bénéficier équitablement de l'effort financier consenti par le Gouvernement pour la modernisation du réseau national.

Nous prenons donc acte avec satisfaction du relèvement de ce pourcentage, bien qu'il reste limitée à 9 p. 100, ce qui nécessite une fois encore l'octroi d'un crédit budgétaire complémentaire de 136 millions de francs.

Cependant, compte tenu de ce relèvement, la dotation du fonds, qui était de 548 millions de francs en 1963, passe, pour l'exercice en cours, à 681 millions de francs répartis comme suit : tranche nationale et ponts, 494 millions de francs ; tranche départementale, 54 millions de francs ; tranche urbaine, 51 millions de francs ; tranche communale, 75 millions de francs ; ponts sur la voirie locale, 5 millions de francs ; frais de fonctionnement, 2 millions de francs.

Ainsi, la voirie locale ne reçoit, avec 180 millions de francs, que 27 p. 100 du total au lieu des 36 p. 100 qui devraient normalement lui revenir.

En examinant, d'autre part, les crédits de programme, on constate que les dotations des différentes tranches locales restent identiques à celles de 1962 et de 1963, la seule différence résultant de l'octroi d'un crédit complémentaire de 15 millions de francs pour les ponts intéressant le réseau secondaire.

Indiquons enfin qu'au rythme actuel, il est permis d'espérer que la reconstruction des ponts sur la voirie nationale sera terminée d'ici six ans. Cela permet d'espérer une accélération prochaine de la cadence de reconstruction des ouvrages d'art intéressant le réseau secondaire dans la mesure, du moins, où la dotation dont bénéficie actuellement le réseau national sera reportée sur celui des départements et communes.

La récente mise en service de la section d'autoroute Mantes—Bonnieres a vu la première application du péage sur une voie construite exclusivement au moyen de crédits budgétaires. C'est pour nous l'occasion de redire notre opinion sur ce nouvel impôt qui vient frapper la circulation automobile.

Tout d'abord, on paraît ignorer qu'avant d'être une source de revenus le péage entraîne un surcroît de dépenses de construction et de fonctionnement, qui peut être estimé à 10 p. 100 environ du coût des travaux.

D'autre part, et toujours sur le plan financier, l'institution de cette taxe présente le double inconvénient d'écarter un certain nombre d'usagers et d'obliger l'Etat à entretenir une voie parallèle.

Enfin, au point de vue technique, les guichets de perception contribueront à freiner la circulation, spécialement aux heures de pointe.

On répondra à ces arguments que le Trésor public n'est pas en mesure de faire face à la totalité des dépenses de construc-

tion d'autoroutes et qu'il est donc nécessaire de recourir à l'emprunt, précisément rentabilisé par le péage. Mais, si nous sommes bien d'accord sur la nécessité de recourir à l'emprunt, nous estimons que les intérêts de celui-ci pourraient être prélevés sur les ressources du fonds routier dont l'accroissement est, rappelons-le, d'environ 600 millions de francs par an.

Une telle formule permettrait de consacrer à l'amélioration du réseau et à la construction d'autoroutes 8 milliards de francs supplémentaires en dix ans.

J'en viens au problème de la sécurité routière. Bien que nous n'ayons pas l'intention de faire ici un exposé complet sur le problème de la sécurité routière, nous pensons que cette question est trop grave pour ne pas être évoquée à l'occasion de l'examen de ce budget, d'autant plus qu'elle a fait, à plusieurs reprises, l'objet des travaux de votre commission.

Plus de 10.000 morts et 230.000 blessés, tel est en effet le bilan des accidents de la route pour 1962 ! Certes, un aussi tragique résultat ne peut être imputé entièrement à l'état de notre infrastructure, mais il faut bien reconnaître que l'inadaptation de celle-ci à une circulation de plus en plus dense est en partie responsable de cette hécatombe. La localisation des accidents montre, en effet, que certains carrefours et de nombreuses sections de routes à grande circulation sont particulièrement meurtriers. D'autre part, on admet, en général, que plus de la moitié de nos routes nationales sont aujourd'hui inadaptées au trafic qu'elles supportent.

A ce sujet, il n'est pas inutile de préciser qu'une route, quel que soit son gabarit, est faite pour livrer passage à un nombre donné de voitures. Ce débit maximum s'établit comme suit en rase campagne : routes à deux voies, 4.800 véhicules par jour ; routes à trois voies, 7.500 à 8.000 véhicules par jour ; routes à quatre voies, 12.000 véhicules par jour ; autoroutes à quatre voies séparées, 40.000 véhicules par jour.

Au-delà de ces limites, toute artère devient d'autant plus dangereuse que la circulation y est plus dense et plus rapide. Nous en avons vu un exemple en Allemagne où le nombre des tués est particulièrement élevé sur certaines autoroutes saturées comme celle qui relie Francfort à Cologne.

En dehors de l'effort à réaliser pour l'infrastructure, il nous paraît également intéressant de dire un mot du rôle du service d'ordre, de l'organisation des secours aux blessés et, plus généralement, de la coordination administrative des services appelés à se pencher sur le problème de la sécurité routière.

En ce qui concerne la police et la gendarmerie, des effectifs de plus en plus importants d'agents, motorisés ou non, sont affectés à la surveillance de la circulation sur les routes nationales, mais, sur les routes départementales, où le nombre d'accidents est très important, un renforcement des moyens s'impose. On souhaiterait, d'autre part, que gendarmes et C. R. S. ne limitent pas leur activité, comme ils le font trop souvent, à sanctionner les délinquants, mais qu'ils s'efforcent également de régulariser l'écoulement du trafic, par exemple en fractionnant les « bouchons » de véhicules ou en détournant, dans certains cas, les automobiles sur un itinéraire moins chargé.

Mais on ne peut que déplorer, alors que le Gouvernement se plaint, avec juste raison, de ne pas disposer d'effectifs suffisants pour assurer le contrôle de la circulation, que l'administration supérieure refuse le droit aux fonctionnaires municipaux assermentés, notamment dans la Seine, de suppléer les agents de police et la gendarmerie pour constater les infractions graves aux dispositions du code de la route. Cela paraît anormal, mais c'est ainsi.

Sur le plan des secours aux blessés, un effort reste également à faire pour réduire au minimum le délai d'intervention des services sanitaires.

L'énoncé de ces questions montre la nécessité d'une effective coordination entre tous les services responsables s'occupant de la route pour permettre l'utilisation rationnelle du personnel et des moyens dont nous disposons, soit pour assurer la sécurité de la circulation, soit pour apporter les secours nécessaires aux blessés.

En ce qui concerne les voies navigables, si les crédits de modernisation sont en progrès sensible, les dépenses d'entretien restent notoirement insuffisantes malgré la charge supplémentaire particulièrement lourde que va entraîner la réfection d'une section du canal de la Marne au Rhin et la réfection du tunnel du Rove.

Tout à l'heure ma collègue, Mlle Rapuzzi, a insisté longuement sur cette question et je ne crois pas devoir la reprendre. Il faut tout de même indiquer qu'un certain nombre d'opérations ont été réalisées et que la liaison Rhin—Rhône a fait l'objet également d'une étude particulière, ou plutôt de plusieurs études qui sont de deux ordres.

D'abord, des études techniques doivent conduire à la mise au point d'un projet précis permettant de connaître avec plus d'exactitude le coût des travaux et le tracé de la liaison. Ces

études techniques, qui comportent des reconnaissances de sol, des études géologiques, et des études particulièrement délicates pour le franchissement des grandes chutes nécessitent des délais importants. Nous pensons qu'elles seront tout de même terminées pour le premier semestre 1964. Des études économiques sont également nécessaires pour apprécier l'utilité de cette liaison, études qui sont en cours.

Pour terminer, je dirai que la plupart des voies navigables en exploitation sont un dans un état de vétusté déplorable. Sur le canal Roubaix-Tourcoing par exemple, la navigation rencontre de telles difficultés que le temps de parcours de Saint-André-les-Lille à Wattrelos est du même ordre que le temps de parcours de Dunkerque à Lille.

En attendant la réalisation de voies à grand gabarit, les canaux qui ne seront remplacés par des voies nouvelles que dans une vingtaine d'années doivent faire l'objet d'une modernisation raisonnable et les canaux appelés à être remplacés par des voies nouvelles dans un plus proche avenir, quatre ou cinq ans, doivent être entretenus par des dragages effectués aux abords des écluses ou aux endroits réservés aux postes d'amarrage et leurs berges doivent être renforcées quand elles menacent de s'écrouler.

Au cours du débat qui s'est instauré au sein de votre commission à propos de ces budgets, les vives critiques qui ont été formulées ont fait apparaître la justesse des différentes observations de votre rapporteur.

M. Coutrot est intervenu, notamment, pour signaler le danger des routes à trois voies et il a demandé qu'on ne construise plus de telles chaussées.

MM. Bouloux, Delagnes, Brun et Cornat ont, de leur côté, critiqué l'insuffisance des crédits accordés aux autoroutes, à l'aménagement des « points noirs » et à l'amélioration des réseaux départemental et communal.

La commission a également déploré l'absence d'indications concernant la liaison fluviale Rhin-Méditerranée, dont elle souhaite l'inscription au V^e plan.

Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1964, adopté par l'Assemblée nationale, et concernant les routes et les voies fluviales. (Applaudissements.)

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

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (S. N. C. F.-R. A. T. P.). Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, 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 vous présenter quelques observations qui ont retenu particulièrement notre attention.

Pour la S. N. C. F., préalablement, je rendrai hommage aux dirigeants, aux ingénieurs et au personnel qui assurent leur travail avec une compétence remarquable, et surtout pendant la période de grands froids au cours de laquelle on a pu constater que le chemin de fer était le seul moyen de transport permettant par tous les temps de transporter et les voyageurs et les marchandises.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis. Cet avantage du chemin de fer sur les autres modes de transport prouve que nous avons eu raison, en France, de le maintenir, de le perfectionner, pour en faire cet outil remarquable qui nous est envié par le monde entier.

La dernière conférence internationale qui s'est tenue à Paris sur l'étude de l'automation dans les chemins de fer a montré que la technique française était toujours à l'avant-garde. Son application généralisée permettrait encore de réaliser une économie de personnel et surtout une accélération de la vitesse de rotation des wagons de marchandises grâce au triage électronique.

Comme vient de l'indiquer, avant moi, M. Courrière, la situation financière de la S. N. C. F. nous paraît aujourd'hui préoccupante. En effet, quelle que soit la manière d'évaluer les subventions ou les contributions que cette société reçoit de l'Etat, on ne peut contester que l'insuffisance des recettes s'accroît d'une façon continue et nous sommes surpris de voir le Gouvernement s'accommoder de cette situation qui pèse de plus en plus lourdement sur le budget des travaux publics et, par voie de conséquence, sur le volume des crédits accordés aux autres modes de transport.

Un examen des principaux postes budgétaires de la S. N. C. F. montre que les difficultés actuelles tiennent essentiellement à l'importance croissante des dépenses de personnel, gon-

flées par l'existence de près de 450.000 retraités pour un effectif de l'ordre de 360.000 salariés actifs.

M. Adolphe Dutoit. Et les tarifs préférentiels, monsieur Billiemaz, vous pourriez nous en parler !

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je vous en parlerai après. (Sourires.)

Dans ces conditions, les économies effectivement réalisées par l'augmentation de la productivité ou le report de certains investissements pourtant urgents ne parviennent pas à endiguer la montée des charges financières totales.

Si l'on examine les recettes, on constate que, pour un total probable de 8.500 millions de francs en 1963, un tiers environ provient du service des voyageurs et deux tiers du service des marchandises. Personne ne peut dire nettement quelle est la part respective des uns et des autres dans les dépenses, mais on peut tout de même avancer que l'essentiel du déficit tient au service des voyageurs et en particulier à l'activité des chemins de fer de la banlieue parisienne, qui transportent à eux seuls les trois cinquièmes des voyageurs et mobilisent, de ce fait, un matériel, des installations et un personnel très importants.

Pour faire face à cette situation, on pourrait croire qu'il suffirait de procéder à un relèvement des tarifs. Mais on se heurte ici à deux questions d'ordre économique. D'abord, la S. N. C. F. peut-elle procéder à une nouvelle majoration de tarifs qui pourrait être d'environ 15 p. 100, sans provoquer une importante évasion de son trafic vers les transports concurrents, routes et voies d'eau ? Ensuite, une majoration des tarifs des transports est-elle compatible avec la situation économique du pays ?

Nous croyons que l'on ne peut répondre que par la négative à ces deux questions. Il est certain qu'aucun gouvernement ne prendrait aujourd'hui l'initiative ou le risque de déclencher une nouvelle hausse des prix, sauf peut-être en ce qui concerne les tarifs de la Régie autonome des transports parisiens.

M. Raymond Bossus. C'est gentil !

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis. Reste évidemment la formule de la coordination, véritable « tarte à la crème » de tous ceux qui se sont penchés sur ce problème depuis vingt ans. En fait, le problème consiste à freiner le développement du transport routier et à réglementer ses tarifs de manière à empêcher les camions d'écraser le transport en effectuant les trafics les plus rentables sur les liaisons les meilleures.

Les mesures adoptées ont dans l'ensemble porté leurs fruits dans le domaine des marchandises, puisque la part du trafic ferroviaire des marchandises dans le trafic total français est maintenue à environ 60 p. 100 depuis dix ans, tandis qu'elle tombait à 43 p. 100 en Allemagne, à 39 p. 100 au Royaume-Uni — contre 53 p. 100 en 1944 — et à 27 p. 100 en Italie. Cependant, le taux de progression du trafic marchandises n'a été que de 28 p. 100 de 1956 à 1963 contre 62 p. 100 pour celui de la production industrielle et 28 p. 100 pour celui de la production agricole.

La coordination ne saurait avoir d'action dans le secteur voyageurs, à moins d'un nouveau relèvement du prix de l'essence, et si la progression du trafic s'est poursuivie dans ce domaine, en valeur absolue le taux d'accroissement, de 20 p. 100 de 1956 à 1963, a été notablement inférieur à celui du coût de la vie et à l'indice des salaires.

Dans le même temps, la circulation routière s'accroissait de 75 p. 100.

Nous constatons ainsi que le déficit de nos chemins de fer n'est pas seulement dû à l'insuffisance des tarifs, mais aussi au fait que le taux d'accroissement du trafic — spécialement des voyageurs — n'est pas en rapport avec le taux d'accroissement de l'activité économique générale. Ceci pose pour l'avenir un problème que nous devons au moins évoquer.

Avant de terminer ce chapitre, je dois vous faire part de trois réflexions particulières qui ont été formulées en commission à l'occasion de l'examen de ce budget. Tout d'abord, il nous paraît souhaitable que la S. N. C. F. s'orientât plus vers le confort que vers la vitesse, laissant à l'aviation le soin de transporter les personnes pour lesquelles le gain de quelques heures est indispensable. Dans l'état actuel des choses, il semble que les résultats déjà atteints par le rail soit à même de satisfaire la quasi-totalité de la clientèle et ne puissent d'ailleurs pas être améliorés de façon sensible.

En second lieu, un progrès reste à faire sur les lignes transversales, en dépit du gain de vitesse très appréciable obtenu par la mise en service de convois automoteurs rapides. En effet, d'une part, les matériels restent encore trop peu nombreux pour permettre d'assurer le nombre de services quotidiens nécessaires et, d'autre part, les améliorations réalisées sont trop souvent réservées aux voyageurs de première classe. Pour ces deux raisons, votre commission regrette que les économies réalisées portent essentiellement sur le matériel roulant, dont il faudrait au contraire accélérer le renouvellement.

Enfin votre commission m'a chargé, une fois de plus et très instamment, d'attirer l'attention du Gouvernement sur la situation des cheminots anciens combattants.

M. Adolphe Dutoit. Très bien !

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis. Il est vraiment scandaleux que rien n'ait encore été fait pour donner satisfaction à ces personnels, malgré les promesses faites, d'autant plus que leurs collègues d'Alsace et de Lorraine, de Tunisie et du Maroc ont depuis longtemps obtenu satisfaction.

Si nous pouvons nous féliciter d'avoir un des plus beaux réseaux du monde, votre commission tient à faire remarquer au Gouvernement qu'il n'a pu être réalisé que grâce à une politique constante d'investissements effectués, en grande partie, grâce à l'emprunt et souhaite que le Gouvernement fasse un effort comparable et continu pour doter le pays d'une infrastructure routière, fluviale, portuaire en harmonie avec celle du rail.

Pour la R. A. T. P., ainsi que nous l'avons fait pour la S. N. C. F., nous nous inquiétons du déficit croissant, qui va atteindre cette année 500 millions de francs dans l'hypothèse fort probable du maintien des tarifs au niveau actuel. Cependant, nous devons reconnaître qu'en la matière deux éléments essentiels entrent en ligne de compte : d'une part, la volonté du Gouvernement de moderniser et de compléter le réseau métropolitain resté inchangé depuis 1910, alors qu'il dessert une agglomération dont la population a plus que doublé ; d'autre part, le désir de ne pas voir augmenter le prix du billet, qui fait partie des 179 articles qui déterminent le salaire minimum interprofessionnel garanti.

Ce blocage des tarifs du métropolitain et des lignes de banlieue apparaît d'autant plus artificiel qu'il ne s'applique en aucune façon aux transports urbains des autres grandes agglomérations françaises qui sont obligées d'équilibrer leur bilan. Elles sont contraintes de rajuster leur tarif en fonction du coût de la vie. Ainsi, on peut dire que les habitants de ces villes payent à la fois une partie des transports parisiens par la voie de l'impôt et leurs propres déplacements aux prix réels. Cette politique n'est certainement pas en harmonie avec la réforme tarifaire appliquée l'an dernier, réforme qui a eu pour but de faire payer le coût réel du transport aux usagers en fonction du prix de revient. C'est la campagne qui a payé. Aussi nous vous demandons de faire bénéficier les grandes villes de province de la même aide pour leurs transports urbains. C'est d'ailleurs ce que pensent certains responsables de l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne les travaux en cours, nous ne ferons qu'une seule réflexion relative à la construction du réseau régional express. A ce propos, le public et la presse se sont étonnés de la lenteur des travaux entrepris déjà depuis plus d'un an. En effet, 170 mètres de galeries ont été creusées dans ce laps de temps, alors qu'en 1900 les dix kilomètres de la ligne n° 1 avaient été réalisés en deux ans. Il faut cependant observer qu'il s'agit de travaux totalement différents en raison de la profondeur de la fouille, du gabarit du tunnel, de la nature des terrains rencontrés à ce niveau et de la nécessité de passer sous le lit de la Seine. D'autre part, le volume des installations à réaliser sera considérable. A titre d'exemple, la station *Défense* comportera pour chaque direction deux quais de 225 mètres de long, six souterrains superposés et d'importants couloirs de dégagement équipés de trottoirs roulants. Pour toutes ces raisons, l'absence d'un matériel approprié a nécessité la mise en œuvre d'une formule entièrement nouvelle qui, il faut bien le reconnaître, n'a pas encore donné satisfaction. Quoi qu'il en soit, l'essentiel des difficultés rencontrées — sous la forme d'un banc de calcaire dur de 150 mètres — paraît aujourd'hui surmonté et il est permis d'espérer que le retard qui a été pris ne s'aggravera pas.

La rentabilité de cet ouvrage posera évidemment un délicat problème de tarif. Plusieurs formules sont actuellement à l'étude pour déterminer le prix du billet. Il est cependant probable que l'usager devra acquitter un prix supérieur au billet simple, juste rançon du progrès.

Compte tenu de ces observations, dont vous avez pris connaissance par la lecture du rapport écrit qui vous a été distribué et que je vous ai brièvement commenté, votre commission des affaires économiques et du plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances 1964 adopté par l'Assemblée nationale concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. (Applaudissements.)

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

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (ports maritimes). Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, c'est en ma qualité de rapporteur du budget de la marine marchande que votre commission des affaires économiques me charge, chaque année, du rapport pour avis sur cette partie du budget du ministère

des travaux publics et des transports qui concerne les ports maritimes.

Ce faisant, n'est-elle pas influencée par cette conception que les ports doivent faire partie intégrante du domaine de la marine marchande ? Qu'il s'agisse des ports de commerce, des ports de pêche, leur existence, leur développement sont étroitement liés aux nécessités du trafic maritime ou de l'économie de nos pêches.

Peut-être un jour faudra-t-il le comprendre et l'admettre et placer sous la dépendance directe de la marine marchande tout ce qui s'y rattache : outre les ports, je veux faire état des phares et balises, des services hydrographiques entre autres. Mais quelles que soient les suggestions que l'on peut faire sur l'organisation des services, il nous faut aujourd'hui, dans l'analyse du budget qui nous est soumise, constater l'insuffisance des crédits affectés aux ports maritimes. Cette insuffisance a été suffisamment mise en relief par le rapporteur spécial de la commission des finances, Mlle Rapuzzi, pour que je n'insiste pas, ne voulant pas, dans un débat qui veut être accéléré, faire une intervention en double emploi. Toute redite est ici parfaitement inutile et inopportune.

Je rappellerai néanmoins que les crédits d'entretien des ports restent pratiquement stationnaires, que les crédits d'engagement en capital sont en diminution de 4 millions, passant de 136 millions pour 1963 à 132 millions pour 1964. Par contre, les crédits de paiement des ports de commerce passent de 120 millions à 130 millions. Pour les ports de pêche, crédits d'engagement et crédits de paiement sont également en augmentation, de 6 à 8 millions pour les premiers, de 5 à 7 millions pour les seconds.

Que doit-on conclure de ces chiffres, les uns en diminution et les autres en augmentation ? Quand on sait qu'une grosse partie des crédits d'entretien est consacrée à des travaux de dragage ; quand on se trouve dans l'obligation d'admettre la hausse des prix des matériaux et des salaires, on ne peut qu'être amené à considérer que les crédits budgétaires accusent un retard considérable et que des conséquences graves ne manqueront pas d'en résulter pour notre économie nationale.

Depuis 1952, exercice où les crédits d'engagement avaient atteint 13.130 millions d'anciens francs, les prévisions faites n'ont cessé d'être déçues. Déjà les deuxième et troisième plans avaient pris un retard appréciable dans la réalisation des programmes. Le quatrième plan, réduit d'un tiers dès son établissement, ne semble pas devoir s'acheminer vers l'exécution du volume prévu, d'autant plus que le ministre des finances se refuse à prendre en considération l'augmentation du prix des travaux et les retards précédents.

Or, un élément déterminant d'une politique économique qui doit se développer en face de la concurrence des pays voisins et qui doit tendre à une augmentation de plus en plus grande du trafic, réside dans la modernisation de l'équipement des ports. Un équipement moderne et abondant est plus indispensable aux ports maritimes qu'à toute autre industrie. Ainsi que le soulignait tout à l'heure Mlle Rapuzzi, si nous voulons, en effet, attirer les navires marchands et développer notre trafic portuaire, les ports doivent être capables à tout moment de faire face aux besoins irréguliers et aux aléas du trafic mondial. Il est donc indispensable d'offrir aux navires le maximum de commodités, en leur évitant toute perte de temps et en permettant un travail toujours plus économique et plus rapide. Cette nécessité est reconnue par les pays étrangers voisins qui ne cessent de donner à leurs ports les équipements nécessaires, l'aptitude concurrentielle des ports résultant en grande partie des investissements effectués.

Outre ce développement des capacités de réception des ports qui justifie un effort particulier d'investissement et que rendent nécessaires l'évolution du tonnage et les dimensions des navires, il me faut encore signaler que la compétitivité des ports français est suspendue à la réduction du coût des services et des frais d'escale plus élevés que dans les ports étrangers.

Il y a là un impératif qui fait apparaître tout l'intérêt qui s'attache à la réforme du régime des grands ports français qui fait actuellement l'objet d'une étude gouvernementale. Ce n'est pas le moment de discuter d'un projet que nous ne connaissons pas et dont l'étude serait pourtant déjà très avancée. Si nous pouvons en juger par les propos du ministre des travaux publics devant nos commissions compétentes, le Gouvernement renoncerait à ce que M. Jacquet appelait « la politique des petits paquets » et consacrerait l'effort sur quatre ou cinq ports, dans le souci de supporter la concurrence étrangère.

Une telle politique se défend. Néanmoins, s'agira-t-il pour le Gouvernement de choisir une solution entre la concentration massive des efforts sur les trois ports ou groupes de ports principaux : Dunkerque, le Havre, Rouen et Marseille, et un éparpillement plus considérable des crédits entre la totalité de nos ports pour satisfaire aux impératifs de développement régionaux ?

La solution idéale réside entre ces deux extrêmes, l'effort accru qui doit être entrepris pour le développement des grands ports n'étant pas incompatible avec le souci de ne pas négliger les ports intermédiaires, essentiels à la vie économique des régions. Les ports secondaires, ne l'oublions pas, ont une vocation nationale propre qui est essentiellement celle du cabotage, celle de la pêche, celle de l'alimentation en produits pétroliers de l'arrière-pays et, évidemment, celle d'assurer les trafics nécessaires à la vie régionale et qui ne sont pas assurés par d'autres moyens.

Ces considérations qui sont celles de votre commission des affaires économiques m'amène à faire la suggestion suivante : associer les services de l'aménagement du territoire à la réforme portuaire. L'expansion de certaines régions, dont la situation est actuellement fort préoccupante, tant sur le plan économique que sur le plan social, peut-elle se concevoir en dehors de la mise en valeur de portes largement ouvertes sur la mer ?

Si l'on peut affirmer que les possibilités industrielles d'une région ont justifié la création de ports, on constate également que la création d'un port ou son développement peut être concomitant à l'implantation d'industries, celles-ci étant souvent tributaires du trafic maritime qui leur apporte la matière première.

Le Gouvernement ne doit-il pas envisager, dans les régions en voie d'industrialisation, l'aménagement et le développement de ports disposant de moyens d'accostage pour les gros navires, munis d'équipements modernes, dans le but de servir à l'expansion économique de la région sollicitée ?

L'avenir de certaines régions et notamment de la façade atlantique du territoire en dépend.

Lorsqu'il s'est agi d'aménager un port à Papeete, pour des perspectives qu'il ne m'appartient pas de discuter ici à l'occasion du budget des travaux publics, le Gouvernement n'a pas hésité à inscrire à son budget des territoires d'outre-mer un crédit de 30 millions.

Or, à côté des problèmes militaires, il existe des nécessités d'ordre économique qui ne sauraient être négligées et qu'il appartient à la commission qui m'a mandaté à cette tribune de mettre en relief. L'objet de ce rapport est de demander au Gouvernement qu'il ne les mésestime pas. L'avenir de notre pays dépendra du choix qui découle de l'orientation de notre politique : effort accru des investissements dans les grands ports, réforme administrative tendant à diminuer les péages et les droits de port ; maintien des ports secondaires essentiels à l'expansion économique de certaines régions ; étude des moyens d'expansion de la zone atlantique dont l'industrialisation doit aller de pair avec le déroulement d'un port de grande dimension.

Telles sont, en résumé, les suggestions que la commission des affaires économiques m'a prié de vous faire en vous apportant son accord au projet de budget. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

— 3 —

MOTION D'ORDRE

M. le président. Arrivé à ce point de la discussion, le Sénat voudra sans doute suspendre la séance. (*Assentiment.*)

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Monsieur le président, mes chers collègues, je vous demande d'être très attentifs aux suggestions que je vais vous faire.

Nous devrions avoir ce soir la suite de la discussion du budget des travaux publics dans laquelle sont inscrites encore dix orateurs, plus la réponse du ministre. Ensuite, à notre ordre du jour figurent le budget de l'aviation civile et le budget du tourisme. Il semble absolument exclu que nous puissions terminer l'examen de ces divers budgets à une heure raisonnable, c'est-à-dire entre une heure et une heure et demie du matin et nous ne gagnerions rien à poursuivre la discussion, étant donné que nous serions dans l'obligation de supprimer la séance du lendemain matin.

Or, ce qui va se passer aujourd'hui pour ces budgets risque de se passer également demain, l'ordre du jour étant particulièrement chargé, puisque nous devons examiner le budget du ministère de la construction, le budget du ministère des postes et télécommunications, celui de la caisse nationale d'épargne et celui du travail. La même situation risque d'ailleurs de se retrouver vendredi où l'ordre du jour comporte tous les budgets des forces armées et le budget des affaires culturelles.

Autrefois, nous avions le samedi, la « séance-balai ». Cette année, par suite des accords qui ont été conclus avec nos collègues de l'U.N.R. et le Gouvernement, nous avons décidé de ne pas prévoir de discussion le samedi pour permettre à nos collègues d'assister à leur congrès et nous ne pouvons pas, de ce

fait, prolonger non plus exagérément nos travaux dans la nuit de vendredi à samedi.

Il n'y a donc qu'une seule possibilité, organiser, pour tout ce qui n'aura pas été achevé chaque journée et qui figure à l'ordre du jour correspondant, une séance-balai qui ne pourra se situer que dimanche soir après vingt et une heures...

M. Raymond Brun. Très bien !

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. ...pour permettre à la fois à notre assemblée d'épuiser son ordre du jour de la semaine et aux ministres qui auraient assisté à leur congrès de revenir en avion pour être présents au moment de nos discussions.

Je ne vois donc qu'une seule possibilité, que je vous soumetts : je vous demande de décider que tous les budgets figurant à l'ordre du jour des séances de cette semaine qui ne pourront pas être discutés dans les limites de temps que j'indiquais tout à l'heure, c'est-à-dire avant une heure ou une heure et demie du matin, seront reportés à une séance-balai, sous réserve évidemment que s'il y avait un vote, il serait procédé à celui-ci comme d'habitude la semaine prochaine, le mardi.

Nous devons donc décider dès maintenant, en raison de l'impossibilité dans laquelle nous allons vraisemblablement nous trouver d'examiner les trois budgets encore inscrits à notre ordre du jour d'aujourd'hui, de reporter à dimanche soir la discussion du budget du tourisme.

Ce n'est pas de gaité de cœur que je vous soumetts ces propositions, mais j'y suis obligé, car elles sont le seul moyen que nous ayons d'épuiser l'ordre du jour prévu pour cette semaine. Le budget du tourisme pourrait donc être discuté dimanche soir, à partir de vingt et une heures.

M. le secrétaire d'Etat d'ailleurs, en ce qui le concerne, puisque le tourisme dépend de ses attributions, m'a indiqué tout à l'heure que lui-même s'efforcera de répondre au désir du Sénat pour ce budget. Il n'a pas encore consulté ses collègues ; mais, comme nous serions dans l'obligation d'examiner après le tourisme les budgets qui n'auraient pas été terminés dans le courant de la semaine, nous demanderions à M. Dumas d'insister auprès des autres secrétaires d'Etat pour qu'ils imitent son exemple et fassent leur possible, dans cette éventualité, que je crois improbable ; mais il faut tout prévoir.

Telles sont les propositions que je suis dans l'obligation de vous faire, en vous priant de m'excuser de vous les avoir peut-être exposées longuement.

M. Raymond Brun. Je demande la parole.

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

M. Raymond Brun. La proposition de M. le rapporteur général ne peut être retenue — et je le conçois — car la séance de dimanche soir qu'il envisage se tiendrait trop tôt. Je crois que, pour permettre à certains de nos collègues de rentrer de province après avoir assisté à diverses manifestations dans la journée de dimanche, on pourrait fixer la séance à vingt-trois heures trente. (*Rires et exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Si une meilleure solution est présentée, je suis tout disposé à l'accepter.

M. Guy de La Vasselais. Je demande la parole.

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

M. Guy de La Vasselais. Le tourisme est une source de richesse pour la France et j'estime que nous n'avons ni le droit, ni le temps de gaspiller tout ce qui peut être profitable au pays.

Il me semble qu'un dimanche soir serait mal choisi pour discuter une question aussi importante, bien que trop souvent ignorée. Il faut donc, à mon avis, reporter l'examen de ce budget à une séance où nous pourrions être nombreux. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

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. Les interventions des orateurs qui m'ont précédé pourraient presque me dispenser de prendre la parole.

Je voudrais préciser cependant que je suis prêt à déférer au désir exprimé par M. le rapporteur général et à venir défendre le budget du tourisme dimanche soir. J'accéderais volontiers à cette proposition ; mon dérangement ne compte pas et je suis, bien entendu, à la disposition du Sénat.

On vient cependant de faire remarquer que l'examen de ce budget important ne doit pas se dérouler en l'absence de tous ceux qui s'y intéressent. C'est dire que le Gouvernement ne pourrait envisager de modifier l'ordre du jour, conformément à la demande du rapporteur général, que dans la mesure où vous-même, monsieur le président, après avoir pris l'avis du Sénat, vous auriez l'impression que le nombre des participants à ce débat pourrait justifier une telle modification.

M. Pierre de La Gontrie. Je demande la parole.

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

M. Pierre de La Gontrie. L'Assemblée ne pense-t-elle pas qu'afin d'envisager la façon dont le débat pourrait se dérouler, il conviendrait de réunir demain ou après-demain une confé-

rence des présidents en présence de M. le secrétaire d'Etat — qui y assiste toujours, d'ailleurs — et du représentant de la commission des finances ?

Je prie mon ami Pellenc de m'excuser, mais j'estime qu'il est inopportun de tenir une séance dimanche prochain, alors qu'il a déjà été envisagé qu'on ne siégerait ni le samedi, ni le dimanche.

Je propose donc que se réunisse demain — cela durera vingt minutes — une conférence des présidents qui pourrait régler la question.

M. le président. M. le rapporteur général de la commission des finances a présenté deux propositions : la première tend à suspendre maintenant la discussion en cours pour la reprendre à vingt-deux heures et la poursuivre jusque vers une heure ou une heure trente du matin, ce qui serait une heure raisonnable. Il semble que le Sénat soit d'accord sur ce premier point.

La seconde proposition de M. le rapporteur général consiste à renvoyer la discussion du budget du tourisme à une séance qui se tiendrait dimanche prochain à vingt-deux heures. M. Brun, plus généreux, demande qu'elle soit fixée à vingt-trois heures trente.

M. de La Gontrie, enfin, suggère que la question soit réglée par une conférence des présidents.

En présence de ces difficultés nous pourrions, si le Sénat en était d'accord, décider qu'une conférence des présidents se réunira soit demain, soit jeudi à quatorze heures trente.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. J'applaudis des deux mains à cette idée ; je serai plus à mon aise si ce sont les présidents de groupe et de commission qui font la même proposition. (Sourires.)

M. le président. Pour mettre un terme à cette discussion, je pense que le Sénat pourrait accepter, d'une part, de suspendre maintenant ses travaux jusqu'à vingt-deux heures et de les poursuivre jusqu'à une heure ou une heure trente du matin, suivant l'état d'avancement de la discussion ; d'autre part, de décider qu'une conférence des présidents se réunira jeudi prochain à quatorze heures trente, à moins que nous puissions la convoquer dès demain.

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

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures cinq minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes, sous la présidence de M. Gaston Monnerville.)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

EXCUSE

M. le président. M. Jean Clerc s'excuse de ne pouvoir assister à la suite de la séance.

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1964

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant les travaux publics et les transports.

Travaux publics et transports (suite).

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS, CHEMINS DE FER,
RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (suite)

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

M. Auguste Pinton. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais essayer de respecter la consigne de brièveté qui nous est imposée. Aussi je m'en tiendrai à quelques observations sur une ou deux questions que peut soulever l'examen de ce budget.

Dans le domaine routier, nous devons apparemment enregistrer un progrès incontestable puisque les crédits d'entretien représentent 350 millions de francs, ce qui constitue une progression de 21 p. 100 par rapport à 1963. Observons

toutefois que si cette progression mérite d'être notée, il faut tenir compte du fait que les dégâts du gel de l'hiver dernier ne sont pas encore tous réparés.

En ce qui concerne la modernisation, c'est-à-dire d'une part la modernisation du réseau national existant, et d'autre part la construction des autoroutes, le progrès est encore, du moins en principe, plus sensible, puisque nous devons enregistrer 30 p. 100 d'augmentation par rapport au budget de 1963, soit un chiffre de 100 milliards de crédits. Ils sont d'ailleurs prélevés d'une façon un peu complexe sur le fonds routier, sur les contributions du budget et sur des fonds d'emprunt, ce qui paraît pour le moins singulier si l'on tient compte que les affectations qui avaient été votées par le Parlement en 1952 lors de l'institution du fonds routier seraient très largement suffisantes.

Sur ces 100 milliards de crédits de paiement, plus de 60, quelle que soit leur origine, sont consacrés aux autoroutes, contre 47 en 1963. Cela est important. Mais — et c'est ma question — cela est-il suffisant ?

Bien entendu, vous pourrez dire que l'on n'est jamais content de ce que vous donnez et que c'est le témoignage d'une opposition inconciliable avec les propositions du Gouvernement. Toutefois, nous y trouvons quelques excuses si nous nous reportons par exemple aux propos que tenait il y a moins d'une semaine M. le Premier ministre, qui se donnait un vaste satisfecit. Nous vivons, nous le savons, sous le régime de l'autosatisfaction, ce qui n'exclut pas, bien au contraire, la critique de l'œuvre accomplie par les devanciers. Je voudrais tout de même faire un certain nombre d'observations que je n'aurais sans doute pas faites sans cette offensive que je trouve pour ma part injustifiée et, disons-le, inopportune.

Que l'on ait fait jusqu'en 1958 tout ce qui était nécessaire, certes non ! Ce n'est pas d'aujourd'hui que le ministre des travaux publics livre une lutte courageuse mais sans espoir contre l'administration des finances. Seulement, je trouve exagérées les appréciations formulées à propos de ce qui est fait aujourd'hui et de ce qui était fait autrefois. Il ne faudrait pas oublier que durant ce régime décrié, pendant ces vingt-cinq ans de sommeil dont parlait M. le Premier ministre, il y a eu une guerre et qu'elle s'est terminée par la dévastation presque totale du réseau routier français. Il a donc fallu d'abord le remettre en service en l'améliorant. J'aimerais que l'on en ait quelque souvenir.

M. Antoine Courrière. On l'a oublié !

M. Auguste Pinton. Au surplus, s'il est parfaitement exact que certaines réalisations ont été faites depuis 1958, est-on bien convaincu que, compte tenu du développement du trafic routier, on a rattrapé le retard ? Ou, au contraire, ne s'est-il pas aggravé ?

On a l'air d'oublier aussi — et ce chiffre, ce n'est pas moi qui l'ai inventé, c'est celui fourni par l'administration des travaux publics — que les transports automobiles routiers se développent sur la base de 12 p. 100 par an, ce qui veut dire que depuis 1957 ou 1958, le trafic routier a doublé. A-t-on fait, véritablement, tout ce qu'eût impliqué ce doublement ?

Et puis, sans évoquer l'extraordinaire générosité à l'égard de l'administration de la S. N. C. F., qui a obtenu en trois ans exactement deux fois plus de crédits de modernisation et d'équipement que l'ensemble du réseau routier, je voudrais aussi faire quelques comparaisons avec l'étranger.

En 1970, nous aurons, nous a-t-on dit, un peu moins de 1.000 kilomètres d'autoroutes ; j'ai pris connaissance des prévisions de construction d'autoroutes : 100 kilomètres ou un peu plus en 1963, 140 en 1964, puis 175 kilomètres par an comme vitesse de croisière. On se contente de peu — permettez-moi de vous le dire — mais est-on bien sûr d'y parvenir ?

Je voudrais, à cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, vous poser une question, cela sans méchanceté particulière : est-il vrai, oui ou non, que, depuis le début de septembre, on ait bloqué tous les crédits de programme consacrés aux autoroutes ? Si oui, cela signifierait que de nouveaux travaux ne pourraient être engagés et que, par conséquent, les 140 kilomètres prévus pour 1963, avec la perspective de 175 kilomètres en 1965 — car nous savons bien qu'une autoroute ne se construit pas en quinze jours — paraîtraient déjà singulièrement compromis.

Ce Gouvernement s'attribue bien facilement des témoignages de satisfaction. Ses prédécesseurs n'ont peut-être pas fait mieux — je le reconnais volontiers — du moins évitaient-ils de se gargariser de mots au sujet de ce qu'ils avaient effectivement entrepris.

Or, j'ai ici sous les yeux une étude faite en Suisse par un certain professeur Rüchli. Je ne le connais pas et, par conséquent, je ne peux pas garantir l'exactitude des renseignements qu'il a donnés. Cependant, je n'ai aucune raison de supposer que ses chiffres soient inexacts. Certes, ils visent l'année 1961

et, bien sûr, depuis l'effort a été intensifié, mais il en a été de même dans tous les pays d'Europe.

Quelle était, à cette époque, la contribution des divers budgets nationaux à l'équipement routier et quel pourcentage cela représentait-il par rapport au revenu national ? Nous constatons que la France figurait au dernier rang en consacrant 17,20 anciens francs à son équipement routier, soit 0,4 p. 100 du revenu national, alors que la Grande-Bretagne dépensait, à cet effet, 17,90 francs, soit 0,8 p. 100 de son revenu national, c'est-à-dire le double. Partout ailleurs, nous trouvons des chiffres nettement plus importants : ainsi l'Allemagne, avec 83 francs — soit cinq fois plus que la France — ou 1,80 p. 100 du revenu national, sans parler de l'Autriche, qui figure au premier rang avec 106,80 francs par habitant, correspondant à 3,5 p. 100 du revenu national.

Je vous ai dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que je ne pouvais pas considérer ces chiffres comme absolument certains, n'ayant eu aucun moyen de les vérifier. Ils ont cependant été publiés et peuvent donc être connus. S'ils devaient être rectifiés, il serait fort utile que vous le fassiez.

J'en aurai terminé — parce que je ne peux pas tout dire et que le temps presse — avec cette question des routes lorsque j'aurai fait observer que ces 175 kilomètres d'autoroutes par an à partir de 1965 seront peut-être réalisés, mais à la condition que le blocage dont je parlais tout à l'heure n'intervienne pas ou qu'on y renonce très rapidement.

Seulement en Italie, pays qui n'a pas apparemment plus de moyens ni tellement plus de disponibilités en main-d'œuvre que nous, c'est un programme de 300 kilomètres par an qui a été admis comme normal. Le rapporteur de la commission des affaires économiques indiquait d'ailleurs le chiffre de 250 kilomètres comme un minimum parfaitement réalisable en France.

L'insuffisance des crédits a une autre conséquence, à savoir que, comme il faut parer au plus pressé, ils sont entièrement consacrés à la construction de radiales, d'autoroutes partant de Paris, au détriment des grandes liaisons régionales dont personne ne contestera l'importance. Ce n'est guère là le moyen de favoriser cette décentralisation, dont on parle tant, ni le tourisme lui-même.

Sans vouloir, monsieur le secrétaire d'Etat, mettre en opposition votre appartenance savoyarde, ce qui est parfaitement honorable, et vos fonctions de remplaçant du ministre des travaux publics, permettez-moi de vous répéter ce que j'ai dit à M. Jacquet, à savoir qu'il est un peu singulier d'avoir consacré des capitaux si importants et des efforts si considérables à la construction du tunnel du Mont-Blanc sans avoir dans le même temps, en dehors d'une liaison avec Genève, préparé l'aménagement des grandes liaisons routières, soit avec le Nord-Ouest de Paris, soit avec l'Ouest, vers Lyon et Grenoble.

M. Joseph Raybaud. Ainsi que vers le Sud-Est !

M. Auguste Pinton. En parlant de Grenoble, je pense que je m'arrête à une distance géographique raisonnable, mais vous savez, depuis l'époque où j'étais professeur, je me souviens à peu près des quatre-vingt-dix départements français et je ne pense pas que vous vouliez me demander de les citer. (*Sourires.*)

Il est incontestable que de grandes liaisons régionales sont nécessaires entre l'Est et l'Ouest ou entre le Nord-Ouest et le Sud-Est. Elles sont indispensables au développement tant économique que touristique de notre pays.

J'en aurai à peu près terminé au sujet des routes lorsque j'aurai fait allusion à la sécurité routière.

J'écoutais récemment — il m'arrive, en effet, d'écouter les ministres parler à la télévision (*Sourires.*) — M. Marcellin, ministre de la santé, expliquer la nécessité de lutter contre la tuberculose, laquelle, disait-il, est encore responsable de plus de 10.000 morts par an. J'approuve cette campagne et je suis prêt à participer à tous les efforts qui seront faits en ce sens ; seulement n'oublions pas que c'est encore là un nombre inférieur à celui des tués sur les routes françaises en 1963. Cela ne voudrait-il pas qu'on entame une lutte contre un tel fléau, et une lutte coordonnée ?

Je n'entrerai pas dans les détails, car on en a déjà parlé en termes fort appropriés lors de la discussion du budget de la santé publique. La sécurité routière intéresse le ministère des travaux publics, bien entendu, mais aussi le ministère de la défense nationale avec la gendarmerie, le ministère de la santé, le ministère de la justice et un certain nombre d'organisations privées que nous devons d'ailleurs remercier de l'effort désintéressé qu'elles poursuivent.

L'importance de ce nombre nous impose le devoir de faire dans ce domaine un effort de coordination dont je ne sais à quel membre du Gouvernement il incomberait — ce n'est pas à moi d'en décider — mais qui mérite incontestablement d'être poursuivi.

Il est certain qu'avec plus de 10.000 morts par an la route est actuellement après les maladies cardiaques, le cancer et, heu-

reusement, la sénilité, l'une des grandes causes de mortalité dans notre pays. Seulement je pense profondément que la route porte en elle-même une part de responsabilité. C'est pourquoi, reprenant ce qui a été dit tout à l'heure par le rapporteur de la commission des finances j'estime qu'il faut intensifier la lutte contre les points noirs de la route, contre ce qu'on appelle les routes-pièges.

Cependant il n'en reste pas moins — il faut le dire et le répéter — que c'est l'imprudence, l'ignorance et la muflerie de beaucoup d'usagers qui en provoquent le plus grand nombre. Qu'il y ait à faire en ce domaine une œuvre d'éducation, c'est sûr. Elle est d'ailleurs possible et la preuve en est dans ce qui a été très largement réalisé en ce qui concerne la plupart des routiers professionnels.

Il faut également une répression fondée assurément sur des critères simples, sur une discrimination rigoureuse, mais avec des sanctions véritables.

Je demande, m'adressant si j'ose dire à M. le garde des sceaux et à la justice française, si lorsqu'un homme a provoqué la mort de plusieurs usagers de la route qui n'y pouvaient rien et qui n'étaient pas dans leur tort, parce qu'il a délibérément doublé en haut d'une côte ou méprisé une bande jaune, ce délit ne pourrait pas être assimilé à l'assassinat et puni comme tel.

Sans aller si loin, car les accidents ne sont pas tous aussi graves, nous sommes bien obligés d'observer qu'un grand nombre de nos compatriotes qui méprisent assez facilement les sanctions et les amendes sont extrêmement sensibles au retrait du permis de conduire. Je voudrais que ce retrait puisse intervenir — je le répète, mais c'est indispensable — en vertu de critères simples, indiscutables, irréfutables, pour des périodes aussi prolongées qu'il le faudrait et surtout dans un délai moins long qu'il n'est d'usage aujourd'hui.

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter. Certes, je n'ignore pas qu'il m'appartiendrait de parler également de la S. N. C. F. Je voudrais, sans abuser de la patience de mes collègues et surtout du temps de cette Assemblée, formuler à cet égard un certain nombre d'observations que j'essaierai de faire beaucoup plus brèves que celles que j'ai présentées à propos de la route.

Le déficit de la S. N. C. F. — on l'a dit — est de 285 milliards d'anciens francs pour 1963 et, si les chiffres du budget de 1964 ne nous laissent prévoir que 282 milliards — bien entendu, je comprends dans ce total toutes les dépenses qui sont couvertes par l'Etat à quelque titre que ce soit — je pense que personne ne se fait d'illusion à ce sujet et qu'il faudra envisager un déficit supérieur à 300 milliards. Nous observons cependant que les investissements sont supérieurs à ceux qui sont autorisés pour les autres modes de transport, qu'il s'agisse des routes ou bien plus encore, hélas ! de la voie d'eau. On pourrait presque dire, sans faire preuve de mauvaise foi, que la modernisation du réseau ferré va de pair avec l'augmentation du déficit.

En fait, les dépenses de personnel, avec toutes les charges annexes, représentent plus des trois quarts du budget de la S. N. C. F. Or, les effectifs depuis quinze ans ont été diminués d'une manière constante et il semble bien que, sur les bases actuelles, nous soyons bien proches de la saturation ; aller plus loin serait renoncer aux règles élémentaires de la sécurité.

Alors, où est la vérité ? Où est la solution ?

Je me suis livré à un tout petit calcul. Sur la base du tarif de 1914 pratiqué dans les chemins de fer, on s'aperçoit que le kilomètre aller et retour revenait à 0,08 franc en 3^e classe, ce qui représenterait, en francs 1963, 30 à 32 centimes, soit 15 à 16 centimes en 2^e classe pour le kilomètre simple. Je n'ai pas besoin de dire que ces chiffres ne sont pas atteints. La modernisation des modes de traction, les améliorations techniques ne justifieraient pas des chiffres semblables, mais on peut bien dire que les transports sont nominalement au demi-tarif de 1914.

M. Roger Morève. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Auguste Pinton. Je vous en prie.

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

M. Roger Morève. Dans ma région, on a supprimé une ligne S. N. C. F. pour faire des économies. Nous nous trouvons à ce moment-là à 283 kilomètres de La Palice. Depuis que cette ligne a été supprimée par raison d'économie, nous en sommes à 385 kilomètres. Nous payons un transport par autocar jusqu'à la gare voisine ; nous payons également le déficit de la S. N. C. F.

Je voulais vous mettre au courant de ces sortes d'économies.

M. Auguste Pinton. Mon cher collègue, c'est une question qui ne m'est pas tout à fait inconnue. Je ne peux cependant pas m'engager dans une discussion qui nous mènerait sans doute un peu loin et un peu tard, mais ce que vous dites est un fait incontestable !

Nous aurons, mon cher collègue, beaucoup d'occasions de nous expliquer là-dessus, si vous le voulez bien, sans prendre sur le temps du Sénat.

L'insuffisance volontaire des majorations de tarifs, le refus qui est opposé à toutes les propositions que fait la S. N. C. F. pour essayer d'approcher ses tarifs des prix de revient, tout cela aboutit à une subvention assumée par l'Etat, ce qui est peut-être légitime, mais les transports routiers et fluviaux en prennent leur part — et à leurs frais — et c'est là un fait d'une certaine importance.

Peut-être est-ce une opinion un peu simpliste mais, à mon sens, ce n'est pas dans le budget des travaux publics que devrait figurer la couverture du déficit de la S. N. C. F. Les tarifs étant établis au véritable prix de revient, l'équilibre théorique de la S. N. C. F. pourrait être réalisé si, pour des raisons que je ne discute pas, qui peuvent être légitimes ou condamnables, l'Etat, estimant que ces tarifs ne peuvent être pratiqués, les services de l'économie nationale assumaient le paiement de la différence au lieu de laisser accuser la S. N. C. F. de mauvaise gestion.

Il n'en reste pas moins une constatation très grave, et ce sera la dernière que je ferai dans cette partie du débat, c'est que les crédits d'investissement consentis à la S. N. C. F., même si les prévisions du plan ne sont pas exactement remplies, sont très supérieurs à ceux qui sont accordés à d'autres secteurs du transport.

Mais il y a plus grave à mon sens, c'est l'action sourde mais efficace qui aboutit à brimer les autres moyens de transport. Je vous citerai simplement deux exemples : les difficultés qu'il y a à mettre sur pied cette liaison, cependant fondamentale pour l'économie française qu'est la liaison fluviale Rhône-Rhin, et la lenteur à organiser un véritable réseau de navigation aérienne intérieure.

Si l'on doit maintenir les services par voie ferrée, dont nous savons bien qu'ils sont, et pour une longue période, encore, irremplaçables, il n'en faut pas moins que se développent des moyens complémentaires, mais différents. Refuser cette évolution, c'est un peu — et j'y pense souvent — comme si en 1850 les compagnies de messageries avaient été organisées d'une façon tellement puissante qu'elles aient réussi à empêcher la construction de lignes de chemin de fer qui représentaient alors le dernier mot du progrès.

A coup sûr, je considère — j'en ai moi-même assez fait l'expérience — que les chemins de fer français représentent, dans le monde, un organisme incomparable. Mais si cet organisme est incomparable, il coûte cher et d'autant plus que depuis 1914 on a toujours fait payer le chemin de fer moins cher qu'il ne valait réellement. Mais le drame serait de fermer les yeux devant une évolution à laquelle personne ne peut rien et qui est celle d'un progrès qu'on ne peut arrêter.

Je souhaite — c'est un vœu pieux, sans doute, mais sérieux que je formule en terminant — que dans l'équilibre des moyens de transports nécessaires à un pays, on tienne compte à la fois des transports du présent, qu'on n'en fasse pas une survivance du passé, mais qu'on les oriente vers l'avenir. C'est à mon sens l'une des conditions indispensables et fondamentales du développement économique de ce pays. (Applaudissements.)

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

M. Camille Vallin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, je me propose de limiter mon intervention à deux questions. La première concerne la route, la seconde la situation des personnels des ponts et chaussées.

J'ai lu avec attention, comme vous tous, mes chers collègues, du moins avec autant d'attention que nous le permet la nécessité où nous sommes de lire de copieux documents dans un temps fort limité, les rapports concernant l'entretien de nos routes, les prévisions des travaux de modernisation et de construction d'autoroutes ; que les rapporteurs appartiennent à la majorité gouvernementale ou à l'opposition, j'ai relevé dans leurs exposés de très vives critiques. Ce qui signifie que même les parlementaires les mieux intentionnés à l'égard du pouvoir ne peuvent taire une situation préoccupante.

Je n'évoquerai qu'en passant les conséquences provoquées par l'insuffisance des crédits d'entretien : 2.000 kilomètres de routes nationales dont le revêtement était en mauvais état ont été de ce fait rendues inutilisables à la suite de l'hiver rigoureux que nous avons connu ; elles n'ont pas encore été entièrement refaites, tant s'en faut. Et les crédits prévus au budget 1964 ne permettront pas d'éviter les graves inconvénients de l'an dernier si par malheur l'hiver prochain ressemblait au précédent.

Quant à la modernisation du réseau, si l'on note une augmentation de 30 p. 100 des crédits de paiement en ce qui concerne les routes nationales, un peu moins de 30 p. 100 pour les autoroutes, force est de constater que ces crédits ne correspondent pas aux besoins qui sont immenses et qui s'accroissent extraordinairement.

C'est ainsi que 140 kilomètres d'autoroutes seront construits, nous dit-on, en 1964, contre 107 cette année. Cela ne fera jamais, en fin 1964, qu'un réseau de 350 kilomètres d'autoroutes. C'est évidemment dérisoires si on le compare à celui des pays étrangers où les réseaux d'autoroutes se comptent par milliers de kilomètres et surtout si on le mesure aux besoins. En effet, sur 80.000 kilomètres de routes nationales, 60 p. 100 sont insuffisantes pour le trafic actuel qui augmente d'ailleurs de 12 p. 100 chaque année. Cette insuffisance s'inscrit tragiquement dans le nombre des accidents de la route, où l'on déplore 10.000 morts pour la seule année 1962.

Que représentent ces quelques kilomètres d'autoroute réalisés par petits tronçons ? Ils peuvent peut-être faire illusion, mais ils n'apportent aucune amélioration sérieuse à une circulation qui devient de plus en plus intense. Je veux d'ailleurs à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, vous dire en passant mon étonnement de voir figurer dans ce budget la prévision de mise en service en 1964 du tronçon d'autoroute Rive-de-Gier—Givors. La réalisation de ce tronçon de route serait éminemment souhaitable, car il conditionne la jonction autoroutière de Saint-Etienne et du bassin de la Loire avec la vallée du Rhône et l'autoroute Paris-Lyon-Marseille mais, actuellement, je ne vois pas par quel miracle ce tronçon pourrait être mis en service en 1964, étant donné que le décret portant déclaration d'utilité publique date du 6 septembre 1963 et qu'il précise dans son article 2 que les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de cinq ans.

J'aimerais avoir quelques éclaircissements à ce sujet et j'espère que les autres prévisions de mise en service des autoroutes ne seront pas de la même valeur que celles-là.

Quoi qu'il en soit, au train où vont les choses, la seule liaison autoroutière valable en 1970 sera la liaison Lille-Marseille et encore, a souligné le rapporteur de la commission des finances à l'Assemblée nationale, à condition qu'il n'y ait pas de hausse trop importante sur les prix. Comment sera-t-il possible alors de circuler sur nos routes si se réalisent les prévisions suivant lesquelles, en 1970, la circulation automobile aura doublé ? Il faut bien se poser la question : pourquoi le rythme est-il si lent ? Est-ce par insuffisance de moyens techniques, comme on nous l'objecte si souvent dans d'autres domaines, par exemple en matière de construction ? Pas le moins du monde. Il paraît, en effet, de l'aveu même du ministère des travaux publics, que les entreprises de travaux publics ne travaillent qu'à 60 p. 100 de leur capacité. Le ministre des travaux publics lui-même reconnaît, et les rapporteurs l'ont confirmé, que la cadence d'un kilomètre d'autoroute par jour correspond à nos capacités techniques, administratives et matérielles.

Pourquoi alors n'en fera-t-on qu'un peu plus d'un tiers en 1964 et la moitié seulement en 1965 ? La réponse est évidemment facile : c'est tout simplement parce que le Gouvernement refuse d'accorder les crédits nécessaires à ces travaux pourtant urgents et d'un intérêt national incontestable, ce qui a fait dire à un député U. N. R. s'adressant au ministre des travaux publics : « Votre budget est à coup sûr un budget d'austérité et il se ressent plus qu'aucun autre du plan de stabilisation financière. »

Cette appréciation n'a évidemment pas empêché ce député, après sa déclaration, de voter le budget, mais pour être plus près de la vérité que lui, je dis que ce budget ne se ressent ni plus ni moins que les autres du plan de stabilisation financière.

Pourtant, monsieur le secrétaire d'Etat, moins que dans aucun autre domaine le Gouvernement a le droit d'invoquer les difficultés financières lorsqu'il s'agit de routes et d'autoroutes. A quoi, en effet, doivent servir, en priorité du moins, les recettes provenant de la fiscalité qui frappe la circulation automobile, sinon à moderniser et à mieux entretenir notre réseau routier dont le ministre lui-même reconnaît, je cite : « qu'il est atteint d'une maladie de vieillesse ». Le ministre déclarait en outre au mois de juin dernier : « 175 kilomètres d'autoroutes construites par an ne permettent pas de rattraper dans des délais acceptables le retard pris par la France dans ce domaine. » Pourquoi donc ne pas puiser plus largement dans le produit des impôts et taxes qui frappent la circulation routière et qui s'élèveront en 1964 à environ 900 milliards d'anciens francs ?

Sur ces sommes payées par les automobilistes et qui devraient correspondre à un service rendu, vous ne prélevez que 68 milliards d'anciens francs pour le fonds d'investissement routier, alors que la loi instituant le fonds avait fixé à 22 p. 100 le montant du prélèvement, ce qui représenterait une dotation de près de 200 milliards d'anciens francs en 1964. Au surplus, sur ces 68 milliards d'anciens francs de dotations pour le fonds routier, déjà insuffisants, vous n'en réservez que 18 à la voirie départementale et communale.

Sur 900 milliards d'anciens francs de rentrées fiscales, 120 milliards seulement, en tout et pour tout, sont affectés à la route et, comme les traitements et indemnités alloués au personnel des

ponts et chaussées ne représentent que 70 milliards d'anciens francs, 700 milliards d'anciens francs de recettes procurées par la route vont au budget général, et une bonne partie sans doute à la force de frappe.

Nous demandons que ces crédits soient affectés, comme ils devraient l'être, à l'entretien et à la modernisation du réseau routier et à la satisfaction des revendications légitimes des fonctionnaires du service des ponts et chaussées. Ces derniers sont en effet excédés de voir leurs revendications toujours repoussées. Les éloges sur leur haute conscience professionnelle ne manquent pas ni les promesses et ce n'est pas dans ce domaine que le pouvoir fait preuve d'avarice ! Pourtant, les demandes sont légitimes et modestes et, pour les satisfaire, il suffirait dans l'immédiat de dégager les crédits suivants : promotion en échelle ES 2 de tous les agents de travaux des 9^e et 10^e échelons, coût : 577 millions d'anciens francs ; création du grade d'agent de travaux spécialisé, 957 millions d'anciens francs ; classement des agents de travaux brevetés en échelle ME. 1.272 millions de francs ; classement du corps des conducteurs des T. P. E. en catégorie B des agents de la fonction publique : 736 millions d'anciens francs ; attribution de la prime de rendement : 671 millions d'anciens francs ; soit, en tout, 4.200 millions d'anciens francs.

C'est peu si l'on compare ce chiffre à celui de 700 milliards d'anciens francs de recettes procurées par la route au budget de l'Etat. Ne vous étonnez donc pas, dans ces conditions, monsieur le secrétaire d'Etat, si demain, à l'exemple de leurs collègues d'autres corporations, les fonctionnaires du service des ponts et chaussées, qui ont épuisé tous les moyens de persuasion, se voient contraints d'utiliser le seul moyen qui leur reste, c'est-à-dire la grève.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que je voulais présenter au nom du groupe communiste contre ce budget d'austérité que nous désapprouvons parce qu'il est grave de conséquences pour l'avenir. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

M. Adolphe Dutoit. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le temps de parole nous étant limité, je voudrais très rapidement répondre à quelques questions qui ont été posées au cours de cette discussion en ce qui concerne les salaires des cheminots et le déficit de la S. N. C. F.

Cette question, à mon avis, est extrêmement importante tant du point de vue social que du point de vue économique. Il est clair que l'arrêt du réseau ferroviaire, c'est la paralysie de la vie économique du pays ; d'autre part, du point de vue social, les luttes menées par les cheminots ont toujours une grande résonance en France.

À la télévision française, où le Gouvernement opère sans que l'opposition ait le droit de réponse, M. Pompidou a donné certaines précisions qui éclairent le véritable objet du plan de stabilisation, « d'austérité », disent les travailleurs.

En résumé, il s'agit pour le Gouvernement de bloquer les salaires, en affirmant que la question des traitements de la fonction publique est maintenant réglée. Les salaires, d'après M. Pompidou, augmentent plus vite que l'expansion économique. En conséquence, les grèves sont inutiles. Quel changement, n'est-il pas vrai ? Quel changement de ton avec ce que nous disait M. Pompidou en avril 1962 dans sa déclaration ministérielle :

« Il convient en premier lieu d'assurer aux travailleurs une participation réelle et je dirai prioritaire à l'augmentation du produit national. Il faut faire le recensement exact et scrupuleux des catégories sacrifiées en faveur desquelles s'impose un effort particulier et sélectif. »

Ainsi parlait M. Pompidou en avril 1962, mais, dernièrement, à la télévision, il a déclaré : Le pouvoir ne recule pas ; la question des salaires est réglée. Non seulement il ne tient plus compte de sa déclaration ministérielle, mais voilà qu'il remet en question les conclusions de la commission Massé sur les salaires, qui avait chiffré en son temps le retard des salaires payés aux cheminots par rapport au secteur privé.

Là est la raison majeure du mécontentement qui règne maintenant parmi le personnel de la S. N. C. F. Avec la montée des prix et l'expansion économique, le Gouvernement lui-même a estimé à 3 p. 100 ce qui est encore dû aux cheminots. Les syndicats ouvriers prétendent, eux, qu'il leur manque 12 p. 100. Certes, les chiffres des uns et des autres sont loin de concorder, mais, même ces 3 p. 100 que le Gouvernement reconnaissait devoir, M. Pompidou, aujourd'hui, ne veut plus les donner !

Pourquoi le Gouvernement se refuse-t-il à tenir ses promesses du printemps ? Pourquoi oblige-t-il les cheminots à déclencher des mouvements de grève toujours préjudiciables à l'économie de notre pays ?

Le journal gaulliste « La Nation » répond à notre place : « Toute satisfaction obtenue dans un secteur, écrit-il, est presque aussitôt réclamée par les autres corporations ». C'est donc bien du blocage général des salaires qu'il s'agit, même des plus modestes, ceux qui sont en-deçà des salaires normaux.

Au nom de l'intérêt national, on bloque les salaires au risque de provoquer l'arrêt du trafic ferroviaire. Au nom du plan de stabilisation, le pouvoir rejette toutes les revendications.

Pourtant, monsieur le secrétaire d'Etat, la loi antigreve que nous avons discutée avec vous il y a quelque temps prévoyait bien la discussion préalable entre les deux parties. Aujourd'hui, le Gouvernement ne discute pas, « c'est à prendre ou à laisser », dit-il. C'est bien l'illustration de ce que nous disions au moment de la discussion de cette loi antigreve, à savoir qu'elle est avant tout destinée à empêcher tout mouvement ouvrier de se déclencher ?

Par contre, la sollicitude du Gouvernement va tout particulièrement aux grosses sociétés à qui l'on accorde — et là je réponds à mes collègues qui parlaient tout à l'heure du déficit de la S. N. C. F. en mettant en cause le nombre d'agents retraités par rapport à celui des agents en activité — grosses sociétés à qui il accorde, dis-je, des tarifs préférentiels, véritables cadeaux qui ne sont pas suffisamment connus du grand public et des usagers.

M. Camille Vallin. Très bien !

M. Adolphe Dutoit. C'est ainsi que, pour 1962, les diminutions de tarifs accordées au titre de tarifs préférentiels, de primes d'embranchements, de primes de fidélité au réseau ferré se sont élevées à la somme de 300 milliards d'anciens francs, c'est-à-dire à peu près le montant du déficit qui a été indiqué tout à l'heure.

Comment cela est-il possible ? L'explication en est simple. L'on parle des tarifs voyageurs, de l'inflation des cheminots retraités pour expliquer le déficit de la S. N. C. F., mais l'on ne dit pas que, par rapport à 1938 — et je ne remonterai pas, moi, jusqu'à 1914 comme M. Pinton — les voyageurs paient leur ticket trente et une fois plus cher, que les transports de marchandises expédiées en détail ont subi à peu près la même majoration, mais que, pour les expéditions par trains et wagons complets, mode d'expédition utilisé uniquement par les grosses sociétés, les prix n'ont été multipliés que par quinze — alors que le trafic des marchandises entre à peu près pour 80 à 85 p. 100 dans le total du trafic. Or, ces mêmes sociétés qui bénéficient des tarifs de faveur vendent par contre du matériel à la S. N. C. F. à des prix multipliés par 30 ou 40 : c'est ainsi que cette société payait, en 1961, la voiture métallique voyageur soixante fois plus cher qu'en 1938, le wagon couvert cinquante fois plus cher, les traverses trente-quatre fois plus cher. Cette comparaison rapide illustre bien, n'est-il pas vrai, mesdames, messieurs, la politique ferroviaire du Gouvernement.

La S. N. C. F. est dans la situation d'un commerçant qui achèterait une marchandise à 33 francs le kilogramme et qui la revendrait à 18 francs ; plus il vendrait, plus son déficit serait aggravé ! C'est dire qu'avec l'augmentation du trafic de marchandises sur la S. N. C. F., son déficit augmente d'année en année.

Des sommes énormes sont ainsi tirées du travail des cheminots et ce au détriment des contribuables français. Avec cet argent, il serait possible d'améliorer la situation des cheminots dont on se plaît à reconnaître le dévouement et la haute conscience professionnelle. Les discours ne suffisent pas, mes chers collègues, il faut faire droit à leurs revendications. Avec cet argent qui est dû à la S. N. C. F., il serait possible d'améliorer leur situation, de répondre d'une façon positive à leurs revendications. Mais nous n'en sommes pas là !

Les conditions de travail dans cette administration sont telles qu'il manque de plus en plus d'agents qualifiés, alors que de mon temps l'on était attiré par le chemin de fer. Des chiffres, qui ont été contestés, ont été cités à l'Assemblée nationale, selon lesquels il manquait 10.000 agents à la S. N. C. F. Au cours du débat, un député U. N. R., répondant à un de nos amis, a dit que nous portions atteinte à l'honneur des cheminots en disant cela et en affirmant que le manque de personnel mettait en cause la sécurité des trains.

L'honneur des cheminots ne doit pas être seulement défendu en paroles. Si l'on a tant le souci de l'honneur des cheminots, à qui l'on a attribué collectivement la Légion d'honneur en raison de leur attitude pendant la Résistance, il serait maintenant bon de leur accorder la double campagne qu'ils revendiquent en vain depuis des années. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*) Au contraire, on leur refuse le bénéfice de cette double campagne. En tout état de cause je répète qu'il manque des agents de chemin de fer ; que la politique du Gouvernement est responsable du déficit de la S. N. C. F. Ce ne sont plus les agents de base qui le disent mais ce sont les ingénieurs, les cadres, les techniciens qui manifestent maintenant leur solidarité dans les mouvements avec leurs agents, les cheminots de base.

Les cheminots — permettez-moi d'en parler en connaissance de cause, monsieur le secrétaire d'Etat — quittent maintenant de plus en plus la S. N. C. F. pour le secteur privé, parce que les salaires y sont plus élevés que dans le secteur public. Les nouveaux embauchés sont maintenant utilisés immédiatement

dans les services de sécurité, alors qu'il faut des années pour faire un cheminot, qui est un travailleur hautement qualifié. Je considère, et je veux le dire à cette tribune, que cette politique d'effectifs que l'on mène à la Société nationale des chemins de fer français est extrêmement dangereuse pour la sécurité des usagers. Lorsque les cheminots se battent pour l'augmentation des effectifs et pour leurs revendications, ce n'est pas seulement pour eux-mêmes mais dans l'intérêt de la population et en particulier des usagers.

M. Raymond Bossus. Très bien !

M. Adolphe Dutoit. Aujourd'hui alors que les cheminots sont une fois de plus dans l'action et qu'ils ont décidé, puisque le Gouvernement ne veut pas les entendre, de recommencer un mouvement de grève, les usagers doivent savoir combien est néfaste pour leur sécurité la politique ferroviaire du Gouvernement gaulliste.

Nous considérons quant à nous, communistes, que la S. N. C. F. ne doit pas être seulement au service des trusts, mais avant tout au service de la nation. Nous considérons qu'il est possible d'agir autrement. Oui, la Société nationale des chemins de fer français est un magnifique outil ; oui le monde entier nous envie ce modèle d'organisation et de perfection ; oui, les cheminots français ont une très haute conscience professionnelle, mais pour que ce service rende tout ce qu'il peut rendre au pays, nous pensons qu'il est temps maintenant de lui donner une gestion démocratique, un conseil d'administration dans lequel seront représentés les cheminots, les usagers, les collectivités locales et départementales, les représentants de l'Etat, à l'exclusion de tout actionnaire des anciennes compagnies et de tout représentant des sociétés privées.

Dans l'immédiat, pour assurer une vie normale du réseau ferroviaire français, il faut donner satisfaction aux revendications des cheminots ; il faut leur accorder : un traitement national de base, point 100, non compris les primes de travail et sans abattement de zone, comptant entièrement pour la retraite ; le passage à l'échelle 2 de tous les grades actuellement encore à l'échelle 1 ; l'attribution d'un acompte immédiat de 150 nouveaux francs, à valoir sur l'augmentation des salaires et des pensions.

Les cheminots exigent aussi la revalorisation automatique des pensions proportionnellement à la hausse du coût de la vie, une prime trimestrielle de productivité, l'application de l'indice B à tous les retraités ; la péréquation intégrale par la prise en compte dans le calcul de la retraite de l'indemnité de résidence ; la réversibilité pour les veuves à 66 p. 100 au lieu de 50 p. 100.

Lorsque l'on parle des taux de pension des cheminots, je crois qu'il est bon de savoir qu'à peu près 25 à 30 p. 100 de leurs rémunérations n'entrent pas en ligne de compte pour leur retraite, compte tenu que jusqu'à présent ils n'ont jamais obtenu que l'indemnité de résidence soit prise en compte pour cette retraite.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais terminé cette brève intervention mais je voudrais, avant de quitter cette tribune, vous poser une dernière question et parler d'un problème qui nous tient à cœur, celui de l'attribution de la double campagne aux cheminots anciens combattants. Vous savez que la loi du 24 avril 1924, modifiée par celle du 20 septembre 1948, a institué en faveur des fonctionnaires anciens combattants le bénéfice de ce que l'on appelle la « double campagne ». Or, de tous les grands services publics — je n'insisterai pas parce que vous connaissez très bien la question — seuls les cheminots anciens combattants sont exclus du bénéfice de cette loi. Il y a là une discrimination que les cheminots anciens combattants n'acceptent pas. Leur revendication est tellement juste qu'à plusieurs reprises nous avons voté à l'unanimité des propositions de résolution et des amendements demandant au Gouvernement d'accorder le bénéfice de la double campagne aux cheminots anciens combattants.

Des promesses ont été faites par le Gouvernement. Il nous avait promis l'année dernière d'inscrire un crédit dans le budget de 1964 pour que cette opération puisse être réalisée. Malheureusement, monsieur le secrétaire d'Etat, nous nous apercevons aujourd'hui qu'aucun crédit n'est prévu qui permette un commencement d'exécution.

C'est pourquoi nous avons déposé à votre budget un amendement afin que vous puissiez, à la faveur d'une navette, obtenir du Gouvernement que des crédits soient inscrits dans votre budget pour qu'une première satisfaction puisse être donnée à la revendication si juste et si légitime des cheminots anciens combattants. (Applaudissements à l'extrême gauche et sur quelques bancs à gauche.)

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

M. Raymond Bossus. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous m'accorderez bien quelques minutes pour que je vous entretienne, comme élu parisien, de la Régie autonome

des transports parisiens. Les rapporteurs en ont beaucoup parlé, mais je crois nécessaire cependant d'éclairer un peu le Sénat sur l'importance que nous attachons à cette question, car je suis persuadé que beaucoup de nos collègues comprendront, après mon intervention, que la défense de la R. A. T. P. pour les élus parisiens, ceux de Paris, de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne, s'apparente à la défense des libertés communales.

Dans les rapports verbaux que j'ai entendus il n'y a nulle part trace de référence aux résolutions, aux vœux, aux délibérations des conseils municipaux ou des conseils généraux intéressés, qui n'ont pas manqué d'en élaborer comme c'est leur charge, leur responsabilité par rapport aux usagers.

La question des transports urbains ou souterrains intéresse avant tout les communes de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, et on ne trouve pas dans les rapports mention de la part prise par la ville de Paris et par le département de la Seine dans l'équilibre financier de la R. A. T. P.

Je vais vous donner des chiffres : en 1963, la ville de Paris a versé 60.100.000 francs et le département de la Seine 102 millions de francs, soit un total de 162.100.000 francs 1963.

Le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine, dans leur unanimité, ont protesté contre le montant de ces charges imposées par l'Etat pour la raison bien simple que ces deux assemblées n'ont pas la possibilité de faire respecter le plan des besoins en transports établi par la ville et le département.

Les prérogatives du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine ont encore été rognées par la création du district dont l'accouchement très difficile a demandé des mois parce que les deux assemblées parisiennes s'y opposaient. Dans le rapport n° 25 de M. Billiemaz, le mot « district » revient souvent. Je note, page 16, que « l'établissement d'un programme quadriennal d'équipement de la région de Paris par le district doit entraîner une mise au point du IV^e plan ». Mais non ! parce que, encore une fois le district va élaborer, or c'est aux collectivités locales, aux départements à élaborer.

Puis le district va être indiqué, page 17, comme devant aussi participer au paiement. Mais enfin, le district n'a pas légalement qualité pour récupérer les impôts sur la base d'une taxe dite d'équipement, c'est le contribuable parisien qui va payer encore une fois le déficit de la R. A. T. P.

J'ai promis d'être bref et je vais m'efforcer de l'être. Mais il faut dire en outre que nos collègues commettent une erreur d'appréciation quand ils parlent de transports bon marché de la R. A. T. P. Un service public doit être assuré dans de bonnes conditions. Mais les usagers parisiens, permettez-moi de le dire en quelques mots, sont très mal servis. Queues aux stations d'autobus, rames de métro surchargées à toutes les heures, fatigue des travailleurs : une heure de transport le matin dans de telles conditions, une heure le soir pour le retour, tout cela crée des conditions que plusieurs rapporteurs ont relatées.

Il ne doit pas y avoir d'augmentation des tarifs, car les usagers parisiens sont contre les augmentations parce qu'ils sont très mal servis et parce qu'il y a d'autres ressources à trouver. C'est vrai qu'il y a dans les plans et programmes quelques perspectives. C'est vrai que sur la ligne n° 1 il y a le métro sur pneumatiques qui est une belle réalisation.

Quant au métro express régional, on en reparlera dans dix ans. Or les Parisiens voudraient des conditions rapides et pratiques de transport et un métro propre. Je ne sais si vous avez l'occasion de prendre le métro ; dans l'affirmative, vous avez pu vous rendre compte que les conditions d'hygiène y sont lamentables.

Je préciserai en outre que, si le nombre des voyageurs dans les transports urbains et souterrains a augmenté de même que le nombre de kilomètres parcourus, le personnel, lui, est en plus petit nombre. Hier, il a été longuement parlé du personnel hospitalier, aujourd'hui des cheminots. Pour le personnel du métro et des autobus, la situation est identique, les salaires sont également insuffisants et de très mauvaises conditions de travail.

C'est pourquoi, pour conclure, nous demandons que soit rendue au conseil général de la Seine et au conseil municipal de Paris la plénitude de leurs droits traditionnels en matière de transport ; que l'on établisse une taxe de transport progressive et par paliers qui imposerait aux entreprises capitalistes de plus de dix salariés une participation légitime au financement des transports publics et permettrait d'éviter toute nouvelle hausse des tarifs.

Mes chers collègues, dans les semaines qui viennent, allez à la station Châtelet ou à la station Hôtel-de-Ville près de la Samaritaine. Vous pourrez y voir le défilé des clients qui empruntent les autobus ou le métro pour aller participer, par leurs achats effectués grâce aux transports R. A. T. P., aux profits des sociétés capitalistes. Vous comprendrez qu'on pour-

rait créer sur ces profits une taxe destinée à compenser une partie du déficit, sans accabler pour autant les usagers.

Il faut faire des transports publics un véritable service public à caractère social, prolonger en banlieue toutes les lignes de métro, augmenter fortement le nombre des voitures et les lignes d'autobus en renonçant aux déplorables voitures à un seul agent, moderniser le matériel roulant et les stations de toutes les lignes du métro, pousser activement la réalisation du réseau express régional. Il faut aussi, et sans délai, satisfaire les revendications du personnel.

Je lisais récemment un article contenant le compte rendu d'une conférence faite par M. Delouvrier, délégué général du Gouvernement au district de Paris. Il a fait une conférence à Rennes pour expliquer ce que doit être le bon district de la région parisienne. J'en citerai seulement un passage ; M. Delouvrier disait :

« Je précise qu'il est juste que les Parisiens participent plus largement à leur propre équipement par des modalités (emprunt, impôt), qui restent à définir. Il n'est pas normal par exemple que les crédits de l'Etat servent à combler le déficit des transports parisiens. »

Là n'est pas le problème. Il ne s'agit pas de dresser les élus parisiens contre les élus des différents départements de France. Les uns et les autres nous avons nos difficultés. Nous avons parlé un jour ici même des prix d'hospitalisation, et nous avons reconnu qu'ils étaient de 10.000 francs en chiffres ronds en chirurgie, à Paris, de 6.000 francs à Rennes, 5.000 francs à Marseille et 7.000 francs à Lyon. Nous avons donné notre opinion sur cette constatation.

Pour les transports, il y a aussi quelques différences de tarifs. Paris est la capitale. Il n'y a pas un élu, de droite, du centre ou de gauche, qui ne puisse penser que la capitale doit faire honneur à ses transports par la raison même qu'elle est la capitale et cela nécessite de la part de l'Etat un effort complémentaire. Cela mérite également que l'on fasse payer ceux qui bénéficient le plus des transports, c'est-à-dire les grosses sociétés capitalistes.

Telles sont les quelques déclarations que je voulais faire au nom du groupe communiste dans ce débat. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. Jean Nayrou. Après les exposés d'ordre général qui ont été faits, mon propos sera d'examiner devant vous la situation qui est réservée à deux catégories de personnel : celui de la S. N. C. F. et celui des ponts et chaussées. C'est devenu un lieu commun de féliciter la S. N. C. F. des performances réalisées sur notre réseau ferroviaire par un matériel de choix. La régularité dans le respect des horaires, la rapidité des relations et la recherche du confort des voyageurs sont un sujet d'admiration dont notre pays peut légitimement se réjouir.

Ainsi que le disait excellemment tout à l'heure M. le président Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances, il m'est agréable de souligner combien, dans ces performances, le rôle du personnel est prépondérant.

Nous avons la chance d'avoir à la S. N. C. F. un personnel dont la valeur est remarquable et la conscience au-dessus de tout éloge.

Et voilà que ces hommes, dont nous sommes unanimes à souligner les mérites, se sont mis en grève le 23 octobre dernier. Ils se préparent à renouveler leur geste afin d'appeler sur leur situation l'attention du Parlement et du Gouvernement.

Au printemps 1963, une augmentation leur avait été accordée pour tenter de combler une partie du retard par rapport aux salaires du secteur privé. Les conclusions du rapport Massé étaient formelles : elles recommandaient la mise en place de salaires compétitifs, base certaine d'un véritable reclassement.

Ce reclassement, je tiens à le souligner, est également justifié par l'augmentation de la productivité qui est d'autant plus remarquable que les effectifs ont été réduits considérablement. Jugez, mes chers collègues : malgré une diminution de 160.000 agents, la productivité a augmenté de 160 p. 100 depuis 1940.

Aussi le Gouvernement avait-il promis d'être exact au rendez-vous d'octobre. Mais, l'échéance étant arrivée, les propositions faites au personnel ont été si peu raisonnables que le recours à la grève est devenu inéluctable. Qu'attend donc le Gouvernement pour que soit menée enfin une véritable négociation sur l'ensemble des revendications formulées ? L'organisme existe, c'est la commission du statut. Il suffit que la S. N. C. F. la saisisse. Cette saisine demeure subordonnée à l'accord du Gouvernement.

Il est vraiment temps de se préoccuper, en effet, des diverses revendications : augmentation du traitement de base, retour progressif à la semaine de 40 heures, aménagement du service discontinu — question complexe, certes, mais qui aggrave la servitude de certaines catégories — augmentation des effectifs.

Sur ce dernier point, je me permets d'insister. Des études sérieuses ont fixé à 10.000 unités le chiffre du recrutement auquel il faut procéder d'urgence, sous peine de compromettre dangereusement la sécurité des voyageurs et des cheminots. Le recours à des auxiliaires n'est qu'un palliatif regrettable. Il faut un personnel qualifié, à la situation stable.

Pour les retraités : inclusion des indemnités et primes diverses dans le calcul de la retraite, suppression de l'abattement du sixième, augmentation du taux de réversion pour les veuves et enfin attribution du bénéfice de la double campagne aux cheminots anciens combattants. Sur ce dernier problème, j'ai déposé un amendement semblable à ceux que le Sénat a précédemment adoptés. Je pense qu'il ne se déjugera pas.

Telles sont les principales revendications des cheminots.

Nous voudrions voir le Gouvernement s'engager résolument dans la voie des discussions avec une corporation dont il ne suffit pas de vanter les mérites, mais dont il faut aussi satisfaire les légitimes revendications.

En ce qui concerne les ponts et chaussées, la situation du personnel est encore aggravée par le recours systématique à l'auxiliaire. J'ai eu l'occasion d'intervenir à diverses reprises sur l'insuffisance du nombre des postes de titulaires pourvus. On tourne la difficulté grâce au recrutement d'auxiliaires, d'ailleurs mal payés, et dont la rétribution se fait sur fonds de travaux. La menace permanente de licenciement rend aussi leur position très précaire. Il est humain et juste de prévoir leur titularisation et, en matière de premier pas, il serait logique de les payer sur les crédits de personnel.

De ce recours au personnel auxiliaire découle une diminution du nombre des titulaires avec, en cascade, une répercussion sur l'avancement des agents des travaux et des conducteurs de chantier. Cet avancement est aussi compromis par le décret du 26 mai 1962 relatif à la promotion des agents des catégories C et D et qui limite à 25 p. 100 des effectifs de chaque grade les promotions en échelles ES 2 et ME 2.

D'autre part, un reclassement indiciaire est indispensable pour certaines catégories afin que soient effectivement rémunérés les services effectués. Je pense ici aux agents des travaux spécialisés, fonction dont il faudra envisager la création, aux agents des travaux brevetés et aux conducteurs des travaux publics de l'Etat. Il paraît logique que ces derniers, véritables conducteurs de travaux, soient rémunérés comme tels et classés en catégorie B.

Parlant des indemnités dont bénéficient les personnels, j'ai l'impression que je pourrais purement et simplement reprendre mes précédentes interventions tant les questions demeurent les mêmes, qu'il s'agisse des indemnités pour travaux supplémentaires, des indemnités pour travaux dangereux, insalubres ou particulièrement pénibles, des primes de rendement, des primes pour services rendus et des indemnités concernant les déplacements.

Qu'il me soit permis de souligner ce dernier point. Les crédits prévus à l'article 34-13 sont diminués de 900.000 francs par rapport à 1963, motif pris de la mise en circulation de quelques véhicules administratifs. C'est impensable lorsqu'on voit combien le personnel est de plus en plus appelé à se déplacer malgré les taux dérisoires de l'indemnité de bicyclette et de l'indemnité kilométrique pour vélomoteur ou motocyclette. Chacun d'entre nous peut constater comment les conducteurs de T. P. E. sont obligés de largement utiliser leur voiture personnelle pour assurer correctement leur service.

Au cours de la discussion du budget de l'intérieur, j'aborderai le problème de la rémunération des concours prêtés aux collectivités locales.

Je me bornerai donc à rappeler brièvement les revendications de catégories trop souvent oubliées lorsqu'on parle des ponts et chaussées : aménagement des emplois d'agent de service, d'agent de bureau et de commis, avec accès de ces derniers à l'échelle ES 4, création d'un corps de dactylographes, sténos et secrétaires-sténos.

Il est bien évident que tout ne peut être réalisé d'un coup de baguette magique et les syndicats ne se font guère d'illusions tant le Gouvernement est resté sourd aux appels des travailleurs du rail et de la route. Mais nous voudrions vous voir, monsieur le secrétaire d'Etat, encore plus attentif à nos propos. Si vous voulez éviter au pays des mouvements très graves pouvant paralyser l'économie, il importe que vous vous engagiez dans la voie raisonnable de l'entente entre le Gouvernement et les travailleurs. Ecoutez les doléances, étudiez-les, ne les repoussez pas dédaigneusement. L'Etat a besoin de fonctionnaires compétents et dévoués. Il a le devoir de tout mettre en œuvre pour les faire mieux vivre, eux et leurs familles, et pour leur faciliter la tâche. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

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

M. Paul-Jacques Kalb. Monsieur le président, mes chers collègues, désireux de donner l'exemple d'une discipline à mon avis indispensable dans un débat budgétaire et m'inspirant du vieil adage latin *primum vivere, c'est-à-dire d'abord dormir, deinde philosophari*, je me bornerai à évoquer très rapidement trois questions touchant les transports, en priant M. le secrétaire d'Etat, qui représente le Gouvernement, de bien vouloir me donner si possible une réponse précise.

La première question est relative à un problème qui vous est connu, mes chers collègues, celui de la liaison fluviale Rhin—Moselle—Saône et Rhône.

M. Jacques Henriet. Très bien !

M. Paul-Jacques Kalb. Lors de la discussion de l'ensemble du IV^e Plan, il avait été entendu — et le Gouvernement avait déposé à ce sujet une lettre rectificative qui nous donnait tous apaisements — que des crédits seraient dégagés dans les budgets couvrant la période du IV^e Plan, crédits nécessaires aux études techniques d'implantation, aux méthodes de construction des ouvrages des deux tracés d'Y constitués par la Moselle et le Rhin, de la liaison fluviale à grand gabarit européen de la mer du Nord-Méditerranée et à l'introduction des procédures de réservation des terrains nécessaires.

Or, nous devons constater, en analysant le budget des travaux publics et des transports pour 1964, que seuls des crédits, fort modestes d'ailleurs, sont prévus pour l'aménagement du secteur Metz—Frouard et l'écluse de la Moselle. Tout en nous réjouissant avec nos collègues lorrains de cette amorce qui ne représente qu'un très faible pourcentage des crédits prévus au IV^e Plan, nous devons observer qu'en ce qui concerne la branche dite alsacienne du fameux Y, le IV^e Plan prévoyait un très modeste et insuffisant crédit de huit millions de francs pour la réalisation du segment Niffer—Mulhouse et que le budget de 1964 ne prévoit pas le moindre crédit à ce sujet, de sorte qu'il n'existe même pas une illusoire amorce de la branche Alsace—Franche-Comté.

Ai-je besoin d'insister sur l'importance psychologique que revêt le maintien de l'équilibre entre les deux branches alsacienne et lorraine, équilibre sur lequel nous étions tous tombés d'accord, ainsi que le Gouvernement ? Il est fort regrettable, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il n'existe même pas un crédit symbolique qui marquerait la volonté du Gouvernement de respecter cette entente conclue entre les élus de la Lorraine et de l'Alsace et le Gouvernement.

Lors de l'enquête menée avec beaucoup de soin par la commission *ad hoc* présidée par M. Bouloche, des assurances formelles nous avaient été données, qui justifiaient la création des zones portuaires de Colmar—Neuf-Brisach et Mulhouse—Ottmarsheim, de même que la construction de l'écluse au gabarit européen de Niffer, construction réalisée avec les seules subventions du conseil général du Haut-Rhin et de la ville de Mulhouse.

Nous craignons, monsieur le ministre, que la réalisation du secteur Niffer—Mulhouse ne se trouve terriblement retardée ou encore différée pour très longtemps. De même nous craignons que la réalisation de l'axe fluvial mer du Nord—mer Méditerranée soit compromise pour fort longtemps. Notre déception est grande. Il y va de l'intérêt national et non seulement de l'intérêt régional.

A ce sujet je vous indique que, le 24 octobre 1963, un accord de principe est intervenu entre l'Allemagne fédérale, l'Autriche et la Confédération helvétique au sujet de l'aménagement au grand gabarit européen du Rhin supérieur entre Bâle et le lac de Constance. Il est évident que la réalisation de cette nouvelle voie fluviale risque de priver la France du bénéfice de drainer sur son territoire tout le courant industriel et commercial mer du Nord—Méditerranée et qu'avec les canaux latéraux cet axe fluvial n'aboutisse pas finalement à Marseille, mais à Trieste. (*Applaudissements.*)

Il est un autre point sur lequel, monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets d'attirer votre attention. Il s'agit de la liaison ferroviaire entre l'Alsace et l'ancienne France et l'Allemagne. Depuis fort longtemps on avait commencé les travaux du tunnel de Bussang qui devait assurer la liaison entre Wesserling, vallée de Thann, et Bussang dans les Vosges. Ces travaux ont été arrêtés parce que la S. N. C. F. estime que le maintien de ce chantier n'était pas rentable. Le percement de ce tunnel est effectué aux trois quarts.

Or je pense qu'on aurait dû respecter le désir des populations de voir ouvrir une nouvelle fenêtre entre l'Alsace et l'ancienne France, de laquelle nous étions séparés depuis si longtemps.

Il en est de même du rétablissement de la liaison ferroviaire entre la région de Colmar et Fribourg, le pays de Bade et le bassin danubien. Le pont ferroviaire a été détruit pendant la guerre et, jusqu'ici, la S. N. C. F. s'est refusée, à considérer le projet de reconstruction. Je vous indique, monsieur le secrétaire d'Etat, que le gouvernement de l'Allemagne fédérale s'est engagé formellement à supporter la moitié des frais de rétablis-

sement de cette liaison ferroviaire. Or, nous nous trouvons à l'époque du Marché commun et c'est en Européens que nous devons envisager le rétablissement de cette liaison ferroviaire. (*Applaudissements.*)

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

M. Louis Jung. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, moi aussi je voudrais être très bref car je suis conscient que les rapporteurs et les collègues qui m'ont précédé ont traité avec grande compétence la plupart des problèmes qui préoccupent l'ensemble de notre Assemblée. Je ne reviendrai donc pas sur les soucis déjà énoncés concernant l'insuffisance des crédits pour la voirie communale et départementale, me bornant à rappeler que les barrières de dégel sur les routes nationales ont entraîné des déviations vers les autres voies et ont eu pour conséquence la détérioration de ces dernières, dont les réparations ne sont malheureusement pas encore terminées.

Nous avions espéré qu'à situation exceptionnelle le Gouvernement apporterait des moyens exceptionnels et nous proposerait des crédits supplémentaires sans amputer le fonds routier.

Je voudrais m'associer également aux félicitations adressées à l'ensemble du personnel relevant du ministère des transports. Le rude hiver de 1963 a prouvé une nouvelle fois la grande valeur de nos agents que ce soient ceux de la route, du rail ou des voies navigables. Mais dans le domaine du personnel, j'ai été vivement frappé par le montant des traitements et indemnités des ingénieurs des ponts et chaussées, qui sont sans aucun rapport avec les responsabilités qui leur incombent. L'Etat remplit-il son rôle de patron en payant 1.100 à 1.200 francs par mois un ingénieur subdivisionnaire ayant quinze ans d'ancienneté ? Faut-il, dans ces conditions, s'étonner qu'un grand nombre de ces fonctionnaires quittent la fonction publique pour prendre du service dans le secteur privé où ils peuvent facilement doubler leur traitement ? Cet état de fait, s'il se perpétue, nous mènera vers une situation délicate, voire dange-reuse.

Le deuxième point qui me préoccupe a trait aux grandes options pour l'avenir au point de vue des routes et des canaux.

Je m'excuse auprès de mes collègues de soulever des problèmes régionaux, et pourtant, si l'on veut être réaliste, ce sont des problèmes vitaux de l'économie nationale. Nos réalisations, notre infrastructure semblent de plus en plus en état d'infériorité par rapport à celles des pays voisins. Si, à plusieurs reprises, je me suis efforcé, tant à cette tribune que par des interventions directes, d'attirer l'attention sur l'urgence qu'il y a de définir les programmes et un calendrier des réalisations, c'est que je me rends compte du danger que pourrait faire courir à notre région l'avance de nos voisins, surtout l'Allemagne.

M. le ministre des travaux publics sait que l'autoroute allemande Mannheim—Sarrebruck doit arriver, au début de 1964, à notre frontière et que si nous ne réalisons pas très rapidement l'autoroute Strasbourg—Phalsbourg avec bretelle vers la Sarre, le trafic routier d'une partie de l'Alsace et de la Lorraine sera dirigé vers le port de Mannheim au détriment de celui de Strasbourg.

Je voudrais remercier le rapporteur, Mlle Rapuzzi, d'avoir évoqué la situation difficile du canal de la Marne au Rhin et, avec notre collègue M. Kalb, d'avoir rappelé l'importance de la liaison Rhin—Rhône pour l'économie française. Je crois, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous demander avec insistance l'inscription de ce projet au V^e plan, c'est servir l'avenir de notre pays.

En soulevant le problème du canal de la Marne au Rhin, je me permets d'attirer l'attention du Gouvernement sur la situation des bateliers qui, après un repos forcé de trois mois dû aux rigueurs de l'hiver, n'ont pu travailler pendant les mois d'été par suite du manque d'eau, mais sans doute également en raison des carences administratives. Dons, en plus des difficultés économiques, il existe un problème social que nous ne pouvons ignorer.

La liaison fluviale Nord—Sud à laquelle nous donnons la priorité ne devrait pas nous faire oublier la liaison Est—Ouest préconisée par nos services techniques depuis 1946.

A une question écrite concernant la liaison Metz—Sarre—Strasbourg en date du 19 juin 1963, M. le ministre des travaux publics et des transports a bien voulu me répondre que les projets allemands concurrentiels n'étaient qu'au stade des études. Mes inquiétudes ne sont malheureusement pas apaisées car, depuis la réponse ministérielle, j'ai appris que des sommes importantes ont été votées par les pays du Palatinat et de la Sarre pour faire avancer leur projet qui constituerait un véritable danger pour nos régions. C'est là que la coopération franco-allemande devrait agir afin de préserver les intérêts des deux pays et de résoudre en commun cette œuvre d'une importance vitale pour les régions de l'Est.

J'ose espérer, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces deux projets, tant l'autoroute Strasbourg—Phalsbourg avec bretelle vers l'autoroute de Sarrebruck que les grandes liaisons fluviales, seront inscrits au V^e plan.

Les deux premiers points que je me suis permis d'évoquer devant vous ont des répercussions financières plus importantes et sont à longue échéance. Par contre, je ne comprends pas l'obstination que met le Gouvernement à ne pas accorder la double campagne aux cheminots, et ceci malgré la promesse formelle faite devant notre assemblée. Soyez convaincu, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces vieux retraités attendent avec impatience que soient réalisées les espérances que vous aviez suscitées. Je serais heureux qu'il vous soit possible, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous donner des apaisements à cet égard afin que nous puissions voter ce budget. (*Applaudissements.*)

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

M. Charles Naveau. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en suivant assidument ce marathon oratoire qu'est la discussion du budget de l'Etat, en écoutant tous les orateurs qui se sont succédé et qui se sont adressés, bien sûr, à des représentants du Gouvernement, mais qui tous, en même temps, déploraient l'absence du ministre auquel leurs interventions étaient destinées, je me suis souvent demandé si les observations et les critiques si souvent formulées ici parvenaient jusqu'à leurs destinataires. En un mot, je me suis interrogé, monsieur le secrétaire d'Etat, me demandant si nos propos leur étaient fidèlement reportés ou si les ministres de première catégorie, à qui est refusée ou interdite l'accès de cette Maison, chargent les conseillers techniques qui vous entourent de faire le point de nos suggestions. Bref, je me suis posé la question de savoir si nos interventions avaient une chance d'être entendues, retenues et répercutées avec une certaine utilité, sinon avec efficacité.

Un sénateur à gauche. Très bien !

M. Charles Naveau. C'est dans cet esprit que mon propos sera bref. J'ai l'espoir aussi qu'il sera convaincant.

Au risque de répéter les observations de mes collègues, je voudrais dire à M. le ministre des travaux publics l'insuffisance des crédits de son budget pour assurer à notre réseau routier le confort et la sécurité que nécessite une circulation qui s'accroît journellement et en m'excusant, en même temps, de donner à mon intervention un caractère régional.

L'hiver rigoureux que nous venons de subir, suivi d'un printemps extrêmement pluvieux, ont causé des dégâts considérables sur les routes et ont contrarié les programmes établis par l'administration des ponts et chaussées, il faut très honnêtement le reconnaître. Les dégâts ont pris une ampleur catastrophique dans les terrains à sous-sol argileux. C'est ainsi que, pour le seul arrondissement d'Avesnes, l'ingénieur en chef du département du Nord a dû absorber la plus grande partie des crédits globaux mis à sa disposition, pour l'ensemble du département, pour la seule réparation des dégâts dus au gel. Ces crédits étaient malheureusement déjà très insuffisants et il reste de nombreux travaux à effectuer. Retarder ces travaux ne fera qu'accentuer le coût de la réparation.

Certaines dépenses déjà engagées dépassent les crédits disponibles et vont, sans aucun doute, faire une ponction sur la dotation d'entretien prévue pour 1964.

C'est ainsi que j'ai appelé l'attention de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Nord sur l'état très défectueux de certaines routes nationales, les R. N. n^{os} 351, 362, 364 et 365. M. l'ingénieur en chef a bien voulu, en considération de ma démarche, solliciter du ministre un crédit exceptionnel.

Les dégâts de l'hiver 1962-1963 étant exceptionnels, il serait normal que des crédits également exceptionnels soient attribués pour leur réparation. C'est à cela que tend en priorité mon intervention.

Ces routes sont actuellement transformées en fondrières et en nids de poule. L'appellation de « nationales » ne leur convient plus du tout, surtout si l'on veut prendre au sérieux le slogan souvent énoncé : « Les caisses de l'Etat sont pleines ! »

En outre, ces routes sont parmi les premières à être fréquentées par nos voisins ou amis belges, allemands, nordiques qui nous rendent visite. Ce n'est pas une réclame pour le tourisme en France. On peut dire qu'à cet égard c'est un véritable scandale.

J'en appelle donc à M. le ministre des travaux publics en lui faisant observer que les usagers de la route, les automobilistes en particulier, paient assez cher le droit de circuler pour qu'ils puissent exiger un minimum de sécurité.

Il apparaît, par ailleurs, que certaines économies semblent avoir été voulues en ce qui concerne le recrutement de cantonniers ou d'agents techniques. L'économie est bien minime lorsqu'on la compare aux constatations qui en découlent.

J'en prends pour exemple que, si la motorisation a parfois supprimé la peine du travailleur manuel qu'est le cantonnier pour l'entretien des bas-côtés de la route, la machine ne peut pas toujours se substituer à l'homme.

C'est ainsi que, très souvent, le long de nos routes nationales, une certaine flore, chardons ou autres plantes adventices, gagnerait à être supprimée assez tôt pour la bonne renommée du tourisme en France.

En ce qui concerne les agents techniques qui sont, très souvent, les conseillers et les tuteurs de nos magistrats municipaux pour les travaux des localités dont ils ont la charge, ils sont si peu nombreux et leurs programmes sont tellement chargés que ce sont nos collectivités locales qui font les frais de cette carence et de cette pénurie.

Très souvent, il nous a été donné de constater un réseau routier départemental supérieur en qualité au réseau national et cela se conçoit, puisque les crédits qui y sont affectés ont une origine départementale. Souvent encore, nos édiles municipaux ont rivalisé d'initiatives et d'imagination pour mettre en état leur voirie communale ou vicinale.

Et maintenant, s'inscrivant dans le plan d'austérité institué par le Gouvernement — qui devrait cependant donner l'exemple d'économie dans d'autres domaines — des restrictions importantes sont imposées par la caisse des dépôts et consignations sur les prêts consentis normalement pour l'entretien de cette voirie.

Cette décision contre laquelle j'élève la plus énergique protestation va interdire tout naturellement toute nouvelle initiative des maires de nos petites communes rurales, et bloquer la réalisation de tout projet déjà engagé. Sans aucun doute, les usagers de la route ne manqueront pas de rejeter la responsabilité de cet état de fait sur les conseils municipaux, qui n'en peuvent rien puisque dépourvus de moyens de financement.

C'est justement pour dégager cette responsabilité que je demande que cette décision de la caisse des dépôts et consignations soit reportée ou que le Gouvernement s'attribue lui-même la paternité de cette récession. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marc Desaché.

M. Marc Desaché. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je rappellerai cette année encore la grande tristesse des ponts détruits par faits de guerre et qui ne sont pas encore réparés. Mais je reconnais bien volontiers que le Gouvernement a fait un effort puisque, l'an dernier, les autorisations de programme s'élevaient pour le réseau national à 25 millions de francs et les crédits de paiement à 31 millions de francs alors que, cette année, les autorisations de programme sont de 40 millions de francs et les crédits de paiement de 30 millions.

Mais nous voyons apparaître cette année pour d'autres réseaux que les réseaux départementaux 15 millions d'autorisations de programme et 5 millions de crédits de paiement. C'est une mesure fort intéressante, car le coût de l'entretien, qu'il est nécessaire de faire chaque année, et de la surveillance de ces ponts, est à peu près équivalente aux annuités qu'il faudrait payer pour amortir les emprunts nécessaires à leur reconstruction.

Je pense que la Caisse des dépôts et consignations, comme on vient de signaler, ne refusera pas les crédits aux départements qui veulent employer le préfinancement. J'espère également que le Gouvernement favorisera en priorité les départements qui feront ce gros effort.

Pour terminer, je signalerai tout particulièrement l'état vétuste d'un pont sur la Loire — qui n'est pas dans mon département, mais dans un département voisin — le pont de Chaumont, qui a failli être emporté l'an dernier. C'est un pont de bois qui devient dangereux et dont l'entretien coûte très cher. Il sera peut-être emporté cette année au cours de l'hiver. La reconstruction de ce pont devrait bénéficier d'une priorité, car il n'y en a pas d'autre à moins de trente kilomètres de là.

Voilà les quelques observations que je voulais faire. Cette année, on a fait un effort ; mais cet effort, je le répète, serait beaucoup plus profitable si nous pouvions trouver auprès de la Caisse des dépôts et consignations les emprunts nécessaires à ces reconstructions. (*Applaudissements.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'an passé, au cours de la discussion du budget du ministère des travaux publics, j'avais eu l'honneur d'intervenir au nom du groupe socialiste pour traiter du problème de la modernisation du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne. Je voudrais encore une fois attirer votre attention sur ce projet, dont la réalisation est un des éléments essentiels du renouveau économique, non seulement du département que j'ai l'honneur de représenter, mais aussi de la région du Sud-Ouest tout entière.

Il n'est pas dans mes intentions, compte tenu de l'heure, d'entrer dans les détails techniques, comme je l'ai fait l'année dernière, pas plus que je ne veux examiner aujourd'hui les

immenses perspectives qui découleraient de cette réalisation d'intérêt régional et, par voie de conséquence, d'intérêt national.

Toutes les considérations qui s'attachent à ce problème sont connues et les personnalités les plus éminentes du monde technique, financier, économique, se sont prononcées en faveur de cette voie d'eau du Midi au gabarit de 350 tonnes. Les parlementaires du Sud-Ouest, les collectivités locales et départementales, les organismes représentant les régions économiques, les comités d'expansion, les chambres de commerce, de l'artisanat, de l'agriculture, les organismes syndicaux, tous sans exception sont unanimes à affirmer que cette liaison Bordeaux-Rhône est d'une importance vitale pour trois régions : l'Aquitaine, le Midi-Pyrénées, le Languedoc.

Je me fais leur interprète à cette tribune pour demander au Gouvernement de s'engager dans la voie des réalisations concrètes. Si cette décision n'intervient pas rapidement, monsieur le secrétaire d'Etat, le problème même du maintien de la batellerie se posera d'une manière alarmante, tant et si bien que le projet de modernisation aura perdu toute signification. En effet, le service technique gestionnaire ne dispose que de moyens financiers trop insuffisants pour assurer l'entretien rationnel et convenable de berges qui longent 400 kilomètres de voies navigables et de nombreux ouvrages construits sur tout son tracé.

Les crédits d'entretien alloués à cette administration sont pratiquement reconduits d'année en année, ce qui se traduit, compte tenu de la hausse permanente des prix d'achat des fournitures et de la révision inéluctable des marchés, par une diminution constante d'année en année du volume des travaux réalisés. Les conditions d'exploitation de cette voie d'eau se détériorent au point d'entraver sérieusement l'activité de la batellerie qui, malgré un effort louable, ne peut plus faire face à la demande dont elle est l'objet.

La situation critique que je viens d'ébaucher avait d'abord retenu l'attention des promoteurs du IV^e Plan économique et social. Ils avaient, en effet, proposé une dépense immédiate de 100 millions de francs, afin de procéder à la défense des berges et à la restauration des ouvrages.

Si l'on compare cette dépense à celle qui s'applique à la modernisation de ces canaux au gabarit de 350 tonnes — qui s'élève à 250 millions de francs — 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 et latéral à la Garonne et réaliser ainsi un réseau de liaisons faciles et rentables entre le Sud-Ouest, le reste de la France et par là même l'Europe.

L'exécution de ce projet d'aménagement permettrait en outre, d'irriguer 80.000 hectares de terres par simple gravité auxquels s'ajoutent 300.000 hectares de terres irrigables en utilisant le procédé du pompage. Cette amélioration supplémentaire de la rentabilité de l'opération augmenterait le revenu net des terres irriguées par les canaux de 25 millions par an environ.

La modernisation de cette voie fluviale a fait l'objet d'une étude minutieuse et approfondie. La loi, je tiens à le rappeler à nouveau, approuvant cette réalisation a été votée par le Parlement le 22 décembre 1903 et nous attendons toujours. Il paraît que l'exécution du projet a été différée par suite des deux guerres mondiales. Nous espérons qu'il n'y en aura pas une troisième pour retarder encore une réalisation dont l'urgence s'impose à tous.

Depuis quelques années, en raison des exemples probants constatés en particulier dans des pays étrangers où l'expansion économique est en plein essor, ce problème de la modernisation des canaux du Midi et latéral à la Garonne est intimement lié au problème de l'expansion économique du Midi de la France.

Le 2 décembre prochain doit se tenir à Toulouse une journée d'études en faveur de l'aménagement de ces canaux. Les représentants les plus autorisés de la vie économique de trois régions — Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc — et d'autres personnalités du reste de la France ont assuré les organisateurs de leur participation. Cet engouement n'est-il pas l'affirmation d'une prise de position favorable au projet ?

Dès lors, le Gouvernement a le devoir de se pencher avec la ferme conviction d'aboutir sur ce problème qui revêt le plus haut intérêt pour nos régions. Il a le devoir de faire cesser les atermoiements, les manœuvres dilatoires.

Hier, au cours de la discussion du budget du plan, notre excellent collègue, M. de Villoutreys vous a entretenu à propos du bassin de la Loire, des modifications de structure que réclame son aménagement. Il nous a parlé de la nécessité pour donner un débouché aux industries qui s'installeront, de prévoir une voie navigable Est-Ouest qui empruntera le cours de la Loire jusqu'à Tour, le Cher, le canal du Centre, pour rejoindre le canal du Rhône-Rhin, à proximité de Chalon-sur-Saône. L'étude de cette voie figure au IV^e Plan. Enfin, il serait souhaitable d'installer un complexe sidérurgique sur l'estuaire de la Loire.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez répondu à notre excellent collègue M. de Villoutreys qui s'en est félicité : « M. de Villoutreys a rappelé l'engagement pris par le Gouvernement de faire étudier l'ensemble des problèmes intéressant les voies navigables. Cette étude est commencée sous l'impulsion du ministère des travaux publics. Je vous donne l'assurance que des crédits d'études seront débloqués pour l'A. N. E. C. L. A. (association nationale pour l'étude de la communauté de la Loire et de ses affluents), sur le fonds intérieur pour l'aménagement du territoire avant la fin de l'année. Ils seront complétés en 1964 par des fonds du secrétariat permanent à l'eau ».

Ce qui, hier, a été accordé pour le bassin de la Loire, je le réclame pour le Sud-Ouest. Je viens vous demander, avant de terminer cette courte intervention, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous faire connaître si les dispositions de la lettre rectificative annexée au IV^e Plan économique et social seront appliquées. Nous ne voudrions pas que les habitants des régions du Sud-Ouest de la France soient considérés comme des Français qui n'auraient pas une part entière à la vie nationale. Ils paient des impôts comme toute le monde. Il serait temps que l'on s'intéressât à eux. Je me permets de rappeler que notre région n'a jamais bénéficié d'avantages particuliers ou d'une priorité quelconque, bien au contraire et nous le regrettons très vivement. Pour l'utilisation de la production électrique, on a aménagé les Pyrénées et l'électricité transportée dans toute la France, mais l'on avait oublié de l'installer dans nos campagnes. La découverte du gaz naturel n'a pas favorisé non plus notre région. Il fut mené dans les régions de l'Ouest, du Centre, de Paris et de l'Est, mais on n'a pas permis, avec l'utilisation de cette énergie, une décentralisation industrielle favorable au Midi de la France. Nous voudrions que cette voie d'eau du canal du midi et du canal latéral à la Garonne soit aménagée par priorité à seule fin que nous ayons, nous aussi, Français du Sud-Ouest, notre chance dans le domaine économique. (Applaudissements.)

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

Mme Marie-Hélène Cardot. Je voudrais joindre ma voix à celles de mes collègues en faveur de l'importance et de l'urgence de l'aménagement de notre navigation fluviale.

La géographie fait de la Meuse un des fleuves européens le plus longtemps français et un lien naturel entre la Lorraine et la mer par la Belgique wallonne et la France. La Meuse n'est pas seulement orientée du Sud au Nord ; elle l'est aussi de l'Est à l'Ouest. La Meuse apparaît comme le carrefour et la clé des liaisons fluviales qui réuniront demain le Nord et le Sud. La modernisation de la Meuse est une exigence inscrite dans l'application progressive du Marché commun et dans l'élaboration d'une politique des transports européens.

L'aménagement de la Meuse ne peut être dissocié des réalisations prévues. Elle s'incorpore naturellement dans le projet général. Les concours financiers ont été assurés, pour contribuer aux dépenses, par les collectivités et chambres de commerce des trois départements intéressés : les Ardennes, la Meuse, la Meurthe-et-Moselle. M. Tinant et moi-même voudrions savoir si nous pouvons avoir l'assurance que les travaux d'aménagement de la Meuse seront inscrits dans le IV^e Plan. La lettre rectificative de 1962 lors de la discussion du développement dont M. Kalb nous a entretenus tout à l'heure prévoyait des crédits pour l'étude de ce projet économique et social.

D'autre part, je voudrais vous poser une question. Les crédits prévus, au titre de 1963, pour les travaux d'électrification des écluses ont été employés pour la réfection des routes à la suite des dégâts occasionnés par l'hiver rigoureux de l'an passé. Avez-vous prévu dans ce budget de nouveaux crédits pour l'électrification des écluses de l'Est ? (Applaudissements.)

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

M. Eugène Motte. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous signale que la totalité des transports de laine entre Roubaix, Tourcoing et Dunkerque se faisait autrefois par la S. N. C. F. Aujourd'hui, ce transport est assuré par la route.

La principale raison en est l'expédition des trains de laine dans la nuit du vendredi au samedi et l'arrivée des laines le samedi matin dans les usines avec obligation, sous peine de pénalités, de les décharger dans la journée. Evidemment, nous avons préféré faire effectuer ce transport par camions, d'où une perte de trafic pour la S. N. C. F. d'environ 200.000 tonnes par an.

J'ai alerté les services départementaux depuis cinq ou six ans sans résultat. Si d'autres faits du même genre se produisent, je comprends que la S. N. C. F. ait un certain déficit !

Je vous signale, d'autre part, que le canal Dunkerque-Valenciennes, en réfection pour être porté au gabarit de 1.350 tonnes, n'aura son plein rendement que si une antenne est construite vers Lille. Le transport des hydrocarbures suffit à justifier sa mise au gabarit de 1.350 tonnes. Or, cette opération n'a encore

été inscrite dans aucun plan. Il serait nécessaire, voire indispensable que cela fût fait avant de passer à d'autres grands travaux.

La liaison entre Lille et Roubaix-Tourcoing est arrivée à saturation avec 26.000 voitures-jour. L'augmentation entre 1961 et 1962 a été de 24 p. 100. Aucun aménagement n'est prévu avant au moins 1970 et je me demande comment on va circuler d'ici à quelques années.

L'autoroute Lille—Marseille doit être terminée avant 1970. Ne pourrait-on pas la prolonger au moins jusqu'à Roubaix—Tourcoing, ce qui ne ferait que sept ou huit kilomètres de plus ? Cela au moins vous éviterait de prendre des solutions provisoires ou de voir le trafic complètement embouteillé.

J'ai encore une dernière question à poser : est-ce la route qui tue ou les arbres ? Les arbres plantés sur le bord de la route, comme c'est le cas chez nous, constituent un danger public. (Applaudissements.)

M. Adolphe Dutoit. N'exagérons rien ! Il suffirait que les routes soient plus larges.

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

M. Jacques Henriot. Monsieur le secrétaire d'Etat, en raison de l'heure tardive, je veux suivre l'exemple des éminents collègues qui m'ont précédé en me montrant particulièrement bref.

Je voudrais seulement attirer votre attention sur ce que vous ont dit mes collègues M. Kalb et M. Jung, en ce qui concerne la liaison Rhône—Rhén. Je constate avec quelque regret, comme tout le monde, qu'aucun crédit ne figure dans le budget de 1964 et je voudrais vous demander de réserver une attention toute particulière à l'option fondamentale qui doit être prise en faveur de cette liaison Rhône—Rhén afin qu'éventuellement les crédits nécessaires pour la construction d'un canal à grand gabarit soient inscrits au V^e plan.

Nous avons le plaisir d'avoir au Sénat le représentant du ministre des travaux publics et en même temps le commissaire au tourisme. Je m'en réjouis et j'en profite pour évoquer les routes touristiques en insistant sur l'importance qu'elles présentent, notamment pour attirer les touristes.

L'an prochain aura lieu, à Lausanne, une exposition extrêmement importante qui attirera vraisemblablement quelques centaines de milliers de visiteurs qui viendront s'ajouter à ceux qui chaque fin de semaine ou durant les périodes de vacances, se ruent vers la Suisse et vers l'Italie.

A cette occasion, je vous demande d'une façon instantanée de prévoir à titre exceptionnel des crédits supplémentaires spéciaux permettant de refaire la route Dijon—Vallorbe, de façon que la France ne se trouve pas en situation mineure par rapport à la Suisse qui, elle, vient de faire des efforts considérables pour améliorer son réseau routier, précisément en vue de cette exposition. (Applaudissements.)

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

M. René Tinant. Je ne prends la parole que pour un instant, uniquement pour rappeler à M. le secrétaire d'Etat sa réponse à la question orale que je lui avais posée en juillet dernier.

Ma demande concernait, d'une part, la réparation des dégâts causés par le gel au réseau routier. La moitié seulement des crédits nécessaires ont été dégagés dans le cadre du premier collectif que nous avons voté lors de notre session de printemps ; depuis, plus rien. Notre collègue M. Naveau ayant souligné avec raison la gravité de cette carence, je n'insiste pas, mais je m'associe à ses vives protestations.

D'autre part, monsieur le secrétaire d'Etat, dans votre réponse à la même question, vous nous aviez annoncé que des crédits seraient inscrits au budget de 1964 en vue de la mise hors gel des axes routiers Paris—Nord et Paris—Est. Or, nous constatons que cette promesse n'a pas été tenue car nous ne trouvons pas ces crédits dans le projet de budget que nous examinons.

Permettez-moi de vous demander pourquoi, car il est toujours regrettable et dangereux de ne pas tenir les promesses. (Applaudissements.)

M. le président. Plus personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, j'ai écouté, comme vous tout à l'heure, avec énormément d'attention, les substantiels et fort intéressants rapports de Mlle Rapuzzi, de MM. Courrière, Billiemaz et Yvon ainsi que celui que M. Bertaud a présenté au nom de M. Bouquerel.

J'ai, depuis, écouté avec la même attention tous les orateurs qui se sont succédé à cette tribune et je me garderai autant que possible de revenir sur ce qu'ils ont dit et à quoi je souscris.

Un tableau ne peut pas être formé seulement d'ombres ; il y faut aussi des lumières et, sans vouloir le moins du monde contester la plupart des éléments des problèmes qui ont été ici rap-

portés, je voudrais leur donner l'éclairage qui convient en rappelant d'abord quelques chiffres.

Ainsi que certains orateurs, notamment M. Pinton, l'ont souligné, le budget des travaux publics connaît un développement assez considérable puisque les dépenses ordinaires sont augmentées de 22,9 p. 100 et les autorisations de programmes de 83 p. 100, cependant que le total des dépenses ordinaires et des crédits de paiement augmente de 11 p. 100.

Je sais bien que pour la plus large part, cette augmentation concerne les subventions d'équilibre allouées à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. C'est là un élément très important d'une politique de stabilisation des prix, plus important encore pour la satisfaction des usagers ainsi que pour l'économie, disons même pour nos économies régionales dont les défenseurs, qui sont ici nombreux, seraient les premiers à souligner que quels que soient les handicaps dont les unes ou les autres peuvent souffrir, leur situation serait aggravée par une augmentation des tarifs.

Les augmentations importantes de crédits que je viens d'évoquer permettront — vous comprendrez que je tiens à le rappeler — de majorer de 21 p. 100 des crédits d'entretien de nos routes, de 18 p. 100 les crédits d'équipement des voies de navigation intérieure, d'environ 33 p. 100 les autorisations de programme du réseau routier national et de 24 p. 100 les crédits consacrés aux autoroutes.

Cela dit, entrons plus avant dans l'examen des problèmes évoqués à l'occasion de l'examen du budget des travaux publics, c'est-à-dire essayons de définir la politique poursuivie par le Gouvernement en ce domaine, politique qui peut se résumer à trois objectifs essentiels : maintenir la stabilité des tarifs de transports, améliorer les services rendus aux usagers et à la collectivité tout en abaissant les coûts d'exploitation des différentes entreprises de transport, poursuivre la politique d'équipement définie au IV^e plan à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire, qui, comme toute enveloppe, par définition, est limitée.

J'évoquerai d'abord la stabilisation des prix et ses effets dans le domaine des transports.

En ce qui concerne la S. N. C. F. et la R. A. T. P., le refus d'augmenter les tarifs ou le fait qu'il n'ait été procédé qu'à des augmentations insuffisantes entraîne automatiquement, par le jeu des conventions, l'accroissement de la subvention d'équilibre.

A M. Billiemaz, en particulier, qui a cru déceler dans l'attitude du Gouvernement une trop grande facilité à accorder ces augmentations, je suis obligé de rappeler que les termes de la convention passée entre la S. N. C. F. et l'Etat lient ce dernier qui se trouve, en effet, automatiquement amené à apporter le complément nécessaire.

Si le total des dépenses ordinaires ou en capital du budget des travaux publics pour 1964 connaît un développement important — je l'ai rappelé tout à l'heure — cela est dû, pour les trois quarts, à l'augmentation des subventions aux deux entreprises : la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

La compensation du blocage des prix ne peut revêtir les mêmes formes dans les autres modes de transport où les entreprises ne sont pas liées à l'Etat par une telle convention. Voyons donc leur situation.

La batellerie recevait déjà une aide budgétaire égale en moyenne à 4 p. 100 de ses recettes. Les frets n'ayant pu être augmentés, le niveau de l'aide sera sensiblement relevé, les crédits nécessaires étant inscrits au prochain collectif.

Quant au problème des tarifs, il sera revu l'année prochaine, au moment de la mise en œuvre de leur réforme de structures des tarifs, sujet dont j'aurai l'occasion de vous entretenir dans quelques instants.

En ce qui concerne les transporteurs routiers, une solution différente a été retenue. Les tarifs ont pu être relevés de deux crans, soit environ 5 p. 100, voilà quelques mois. Afin de compléter cette mesure sans agir de façon plus profonde sur le niveau des prix, le Gouvernement a proposé au Parlement un allègement fiscal comportant au profit des transporteurs publics, qui consiste à porter de 20 à 50 p. 100 la détaxation de la surfaxe de zone longue, mesure dont l'Assemblée nationale a bien voulu, voilà quelques jours, adopter le principe.

Seulement cet allègement a été limité aux transporteurs publics qui supportent en effet des charges particulières. Comme d'ici à quelques mois, les loueurs supporteront à leur tour des charges analogues, mon collègue le ministre des travaux publics a demandé en conséquence que la mesure intervenue en faveur des transporteurs publics puisse être étendue aux loueurs.

En définitive, pour les trois modes des transports, les mesures de compensation qui ont été prises ont permis à la fois de ménager l'essentiel des intérêts des professionnels et de préserver l'équilibre entre les modes de transports, qui doit être le fruit d'une politique de coordination tarifaire. Un moyen terme a pu être trouvé, entre la stabilisation des prix, c'est-à-dire l'intérêt de l'usager, la bonne gestion de l'entreprise et les devoirs de l'Etat.

Le deuxième souci du Gouvernement, ainsi que je le disais tout à l'heure, est la bonne gestion des entreprises et l'amélioration des services rendus à l'usager. Pour y parvenir, quelles réformes de l'exploitation des entreprises de transports ont-elles été opérées ou mises à l'étude ?

Je considère d'abord le secteur public. Une partie importante du déficit de la S. N. C. F. est imputable, vous le savez, au trafic de détail et, à cette occasion, qu'il me soit permis de dire à M. Dutoit que les transports par wagons ou trains complets, qui lui semblent désagréables, coûtent évidemment moins cher et assurent une meilleure rentabilité. Je me permets de demander à M. Dutoit s'il ne lui est pas venu à l'esprit que sans le tarif préférentiel, de genre de transport échapperait à la S. N. C. F. et serait confié à des sociétés privées.

La société nationale a entrepris une réorganisation de ce type de trafic, je veux dire des trafics de détail qui sont sa lourde charge. Cette réforme consiste à regrouper sur 200 gares la partie ferroviaire de ce genre de transport. A partir de là l'éclatement des marchandises sera assumé par le transport routier effectué en collaboration avec les entreprises de groupage et de messageries.

Les conditions d'exploitation de la S. N. C. F. ont été aussi améliorées par la réforme tarifaire.

De cette importante réforme, tous les résultats ne peuvent être dégagés avec clarté, dès à présent mais on note déjà une augmentation du trafic S. N. C. F. à la tonne-kilomètre qui provient d'une meilleure répartition des tarifs entre le rail et la route.

Bien entendu, ayant aussi le souci du point de vue des usagers, la S. N. C. F., selon les directives du ministère des travaux publics, a apporté tous les correctifs nécessaires pour tenir compte des situations existantes et nous demeurons très attentifs aux cas particuliers qui pourraient se présenter, notamment ceux qui concerneraient l'implantation d'industries nouvelles.

Je n'abandonnerai pas ce domaine de l'exploitation de la S. N. C. F. sans répondre à une question de M. Courrière qui, s'adressant au responsable du tourisme que je suis en même temps qu'au porte-parole du ministre des travaux publics et des transports, me demandait pourquoi nous acceptions de faire passer sur notre territoire des trains-couchettes.

Je fais observer d'abord qu'en dehors de l'exemple qu'il a cité des trains qui arrivent à Narbonne, nous choisissons en général des terminus qui, loin de détourner les touristes de la France, favorisent au contraire leur accès à notre pays. C'est ainsi que les trains en provenance de Dusseldorf, de Bruxelles et de Hambourg s'arrêtent à Avignon, point à partir duquel les automobilistes sont encore loin de la frontière espagnole ou italienne.

M. Antoine Courrière. Monsieur le ministre, m'autorisez-vous à vous interrompre ?

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. Antoine Courrière. Je vous ai demandé, monsieur le ministre, pourquoi le train-couchettes qui avait son terminus à Avignon l'a maintenant à Saint-Raphaël. Je ne crois pas que cela permette aux touristes étrangers de circuler en France, puisque de Saint-Raphaël ils sont à une heure de la frontière italienne.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Un très grand nombre de voyageurs qui iront à Saint-Raphaël auront pour destination finale la Côte d'Azur française ; d'autres aussi se dirigeront vers la Corse. Saint-Raphaël a été effectivement envisagé comme relais avant la Corse.

Quoi qu'il en soit, en cette ère de coopération européenne, il est impossible à la France de fermer ses frontières à de tels transports ou de ne pas les organiser, sinon cette clientèle se détournerait de ces itinéraires sans pour autant que les automobilistes se résignent à ne pas faire de tels trajets. Il y a un problème de justes proportions. Le trafic assuré a été de 54.000 automobiles transportées en 1962, ce qui est peu de chose par rapport à la circulation totale. Dans la seule vallée du Rhône, circulation locale comprise, 3 millions de voitures sont passées. Je ne nie pas que nous ne devons pas favoriser un tel développement, et le secrétaire d'Etat chargé du tourisme peut vous assurer, monsieur Courrière, qu'il maintient le contact avec la S. N. C. F.

M. Bossus a parlé de la R. A. T. P. C'est par l'introduction de l'automatisation dans la marche des trains et dans la perception des recettes que nous aboutirons à un allègement des charges. La révision de la structure du réseau de surface est à l'étude. Il y aura une meilleure desserte de la banlieue, une augmentation de la vitesse et une meilleure régularité des transports dans le centre de Paris.

Mais la recherche la plus neuve est sans doute celle qui concerne le métro aérien. Les différentes techniques possibles font l'objet d'études approfondies et je tiens à souligner devant

le Sénat que cette étude n'intéresse pas seulement la région parisienne, mais qu'elle bénéficiera à l'ensemble des grandes agglomérations françaises.

Abandonnant le secteur public, je voudrais traiter un instant du secteur privé. Dans les entreprises publiques, l'action de l'Etat peut se faire sentir directement au niveau des prix de revient. Dans les entreprises privées du secteur de la batellerie et du secteur routier, cette action ne peut revêtir qu'une forme indirecte. L'administration ne peut agir que par le biais de la politique tarifaire et de la réglementation des activités de transport. Pour la batellerie, l'année a été marquée par la mise en place de la réforme tarifaire. Les rapporteurs ont parfaitement défini l'intérêt de cette réforme qui, dans l'immédiat, aboutit à une meilleure répartition des trafics entre la batellerie et les autres modes de transport.

Le ministère des finances et le ministère des travaux publics sont d'accord sur cette réforme qui ne sera mise en œuvre qu'au début de l'année prochaine.

En ce qui concerne les transports routiers, l'année 1963 a été marquée par un événement très important. Le décret du 15 juin dernier a en effet apporté des modifications profondes dans la réglementation à laquelle sont soumis ces transports. Le texte donne une plus grande souplesse à l'exercice de l'activité des transporteurs routiers et règle le problème de la coordination entre les loueurs et les transporteurs publics. Par ailleurs, dans les prochains jours, je puis vous le confirmer, se fera l'ouverture de bureaux de fret ; les professionnels, qu'ils soient transporteurs ou auxiliaires des transporteurs, paraissent avoir compris l'intérêt de cette réforme pour les usagers comme pour eux-mêmes.

L'activité des entreprises de transport n'est pas seulement fonction des conditions financières d'exploitation, mais aussi de l'infrastructure. C'est pourquoi je voudrais maintenant aborder la définition de la politique d'équipement que traduit le budget de 1964.

Les investissements inscrits au IV^e Plan, comme les dotations consenties à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., permettent de respecter le rythme des investissements prévus. Pour les voies navigables, 71 p. 100 des crédits prévus pour les quatre années auront été accordés fin 1964 ; le rapport est sensiblement le même pour les ports maritimes ; il atteint près de 70 p. 100 pour le réseau routier national, 73 p. 100 pour les autoroutes et 80 p. 100 pour la reconstruction des ponts détruits, ainsi que M. Desaché voulait bien le souligner. La cadence de réalisation de ces investissements, si l'on tient compte de la progression annuelle des crédits, permettra de trouver des dotations budgétaires, en 1965, supérieures à celles de 1964 et permet de penser que tous les objectifs seront atteints. Les choix autant que les masses des investissements sont extrêmement importants et méritent d'être considérés.

L'infrastructure de la S. N. C. F. a déterminé toute la préparation du budget d'équipement ; une partie des efforts consentis en faveur des dépenses d'infrastructure a été reportée sur le renouvellement du matériel roulant. Je réponds en cela à une préoccupation du Sénat que M. Billiemaz a renouvelée ce matin. Je tiens donc à préciser pour M. Billiemaz qu'il y aura bien, au contraire de ce qu'il craignait, augmentation du matériel roulant puisqu'il est prévu l'achat de plus de 10.000 wagons en 1964 contre 9.000 en 1963. La rotation du matériel roulant doit, en outre, être accélérée par une amélioration du réseau de communications de la Société nationale et l'utilisation dans la gestion du parc d'un ordinateur électronique et le développement des échanges de wagons avec les pays voisins iront dans le même sens.

En ce qui concerne la R. A. T. P., c'est bien le souci d'apporter plus rapidement un meilleur service à l'usager qui a motivé l'accélération importante des investissements pour la transversale Est-Ouest du réseau express régional de la R. A. T. P. Cette accélération se traduira par le lancement anticipé du tronçon Etoile-Auber. Ainsi parviendra-t-on à la mise en service plus rapide d'une partie de ligne exploitable qui mettra Saint-Germain-en-Laye à une demi-heure de l'Opéra et qui rendra possible le dégagement de la gare Saint-Lazare. Il reste certes encore beaucoup à faire pour rattraper le retard d'investissement pris depuis des décennies dans les transports de la région parisienne, mais l'importance de l'effort qui est consenti aujourd'hui n'en est que plus frappante.

Le même principe d'une concentration des efforts a inspiré le choix des investissements dans le domaine des voies navigables. Les travaux qui forment de grands ensembles ont été dotés en priorité afin de parvenir à une mise en service plus rapide de ces grandes voies en augmentant par là même la rentabilité des investissements effectués.

C'est ainsi que figure à ce budget l'aménagement du canal latéral à l'Oise qui est le prolongement du canal du Nord, la poursuite de la liaison Dunkerque-Valenciennes, l'aménagement

de la Seine et celui du versant alsacien du canal de la Marne au Rhin.

De nombreux orateurs ont exprimé leurs préoccupations au sujet des canaux et des voies navigables. C'est ainsi que M. Kalb s'est particulièrement attaché au problème de la liaison Rhin-Rhône, que Mlle Rapuzzi, que M. Henriot, et beaucoup d'autres, notamment Mme Cardot plus préoccupée par la Meuse et M. Méric, justement soucieux des canaux du Midi, ont abordé le même sujet. Je voudrais indiquer que le total des crédits accordés aux budgets de 1963 et de 1964 est non seulement de 14 milliards et demi, comme il a été indiqué, mais qu'il y a lieu d'y ajouter 5 milliards supplémentaires qui seront inscrits au prochain collectif dont 2 milliards et demi en provenance du fonds d'aménagement du territoire.

C'est donc au total 19 millions et demi que représentent les crédits affectés aux études de ces problèmes de liaison par voies navigables. Et ces études, je le signale, concernent bien entendu aussi bien la Meuse que la liaison Rhin-Rhône et que les problèmes des canaux du Midi.

Par contre, si sur certains points je puis être aussi précis et affirmatif, je ne puis naturellement, avant qu'elles soient achevées, avant que le V^e Plan ait été établi et que le Parlement, ainsi que je l'annonçais ici même hier, ait pu se prononcer sur ces options, je ne saurais dès maintenant prendre d'engagements en vue de décider ce qui sera imputé sur le V^e Plan qui est encore à préparer sur la base des orientations fournies par le Parlement.

Je voudrais également indiquer à M. Kalb au sujet de la branche alsacienne de la liaison Rhin-Rhône, qui le préoccupe tout particulièrement, qu'une priorité a été donnée jusqu'ici aux grands centres tels que la Moselle, Dunkerque et Valenciennes, mais le Gouvernement reconnaît aussi l'intérêt de l'antenne Niffer-Mulhouse et je suis heureux de pouvoir donner à M. Kalb l'assurance que sur la dotation « opérations non régionalisées », le Gouvernement a l'intention de dégager une part des crédits nécessaires pour les études et les acquisitions de terrains concernant cette liaison qui préoccupe particulièrement le sénateur alsacien.

A M. Motte, je voudrais dire à propos du canal Dunkerque-Valenciennes, c'est-à-dire, plus précisément, de l'antenne Bauvin-Lille qui l'intéresse, que cette opération était inscrite à la tranche optionnelle du IV^e Plan qui ne permettait pas de l'exécuter pendant la durée du plan. Mais je puis lui donner l'assurance qu'il bénéficiera de la première urgence dans le V^e Plan.

Toujours au sujet des voies navigables, répondant à des questions de M. Jung et de Mlle Rapuzzi, je voudrais évoquer l'interruption de navigation sur le canal de la Marne au Rhin. Cette interruption a bien été due seulement à la sécheresse exceptionnelle de l'année 1963. Des études ont été faites et des mesures sont prévues pour une amélioration des dispositifs de pompage et la création d'un dispatching d'emploi des réserves d'eau, de telle sorte que, dans toute la mesure du possible, de pareils incidents puissent à l'avenir être évités.

Je rappelle que la navigation vient de se rétablir cette semaine même sur cette voie.

J'en viens maintenant à l'examen du problème des ports maritimes à propos desquels la concentration des efforts est aussi le but de la réforme entreprise. Mais la mise au point de cette réforme se révèle difficile, et cela ne sera pas pour surprendre tous ceux qui connaissent la complexité du problème. Je puis toutefois annoncer que le ministre des travaux publics compte présenter ce projet au Parlement dans le cours de l'année 1964.

Le double souci du respect du plan et de l'orientation des investissements en faveur de tout ce qui est nécessaire à l'usager inspirera aussi l'action des travaux publics dans le secteur routier, auquel je me dois naturellement de consacrer maintenant un développement spécial.

Les crédits d'entretien des routes ont été augmentés de 21 p. 100 et, dans l'atmosphère de rigueur qui a entouré la préparation du projet de loi de finances pour 1964, je vous prie de croire que ce n'est pas négligeable. Compte tenu, en outre, des 200 millions de francs déjà accordés pour la réparation des dégâts dus au gel, c'est une masse de crédits d'entretien supérieure à 350 millions de francs qui a été dégagée, ce qui représente un effort important, je tiens à le signaler à M. Bouquerel, qui avait exprimé ses préoccupations sur ce problème, ainsi que M. Jung.

A M. Tinant, qui me rappelait une réponse faite au sujet de ces réparations, je voudrais dire que, depuis lors, les nécessités de la politique de stabilisation n'ont pas permis que soit accordé le crédit spécial demandé pour la mise hors gel des itinéraires Paris-Nord et Paris-Est, mais M. le ministre des travaux publics envisage, pour l'itinéraire Paris-Nord, l'accélération des travaux de l'autoroute construite hors gel, qui sera achevée dans les quatre ans.

Quant à l'itinéraire Paris-Est, la mise hors gel de la nationale n° 4 n'a d'intérêt que si elle est faite sur l'ensemble de l'itinéraire et en une seule fois, ce qui est budgétairement impossible, vous le concevez bien.

A cet égard, il est nécessaire d'envisager une autre solution qui serait le détournement éventuel du trafic lourd par la nationale n° 19. Celle-ci, l'an dernier, a fait la preuve de sa solidité sur la majeure partie du parcours et elle sera consolidée sur une autre section.

Enfin, dans son rapport, M. Bouquerel a formulé une remarque extrêmement importante puisqu'il croit déceler un certain déséquilibre entre les efforts consentis par l'Etat en faveur de la S. N. C. F., dont l'équipement lui paraît être aujourd'hui l'un des meilleurs du monde, et ceux consentis pour nos routes, qui en ont le plus grand besoin, et ce d'une façon urgente.

Nous nous efforçons très nettement de corriger en effet la disparité qui pourrait être notée et si, en valeur absolue, en effet, les crédits consacrés à la S. N. C. F. peuvent apparaître excessivement importants, en valeur relative on a apporté déjà de sérieux correctifs puisque, de 1962 à 1964, les crédits S. N. C. F. n'ont progressé que de 10 p. 100 alors que les crédits d'équipement pour les routes progressaient de 90 p. 100.

En matière d'investissements routiers, le souci de mon collègue le ministre des travaux publics est naturellement d'obtenir avant toute chose une accélération sensible du programme d'autoroutes, sans pour autant négliger le développement des travaux sur l'ensemble du réseau national.

Chacun s'est plu évidemment à rappeler que le nombre de kilomètres d'autoroutes en service en France et le nombre de kilomètres que l'on pouvait espérer y mettre au cours des prochaines années étaient infimes. Je n'en disconviens pas, mais je voudrais souligner que, s'il en est ainsi, c'est parce que notre pays a pris, en la matière, un retard qui ne date pas d'aujourd'hui.

Si le Premier ministre, dans son allocution que plusieurs orateurs ont bien voulu évoquer, a cité le nombre de kilomètres réalisés entre 1950 et 1957, ce n'était pas, je vous prie de le croire, pour négliger la charge qui était celle de la France au lendemain de la guerre au titre de la reconstruction et, s'il n'est pas remonté au-delà de 1950, c'est en fait pour choisir un chiffre juste et aussi favorable que possible. Si je voulais considérer les années 1956 et 1957, qui ont échappé aux sujétions de la reconstruction, je serais obligé de dire que le nombre de kilomètres d'autoroute mis en service au cours de ces années a été égal à zéro.

Le fond du problème — et il serait vain de continuer à se rejeter les responsabilités les uns sur les autres — c'est que la situation de la France en 1957, puisque j'ai cité cet exemple, était inférieure à celle de maints pays voisins en ce qui concerne les autoroutes, et c'est pourquoi le problème est difficile à résoudre.

J'ai souligné, toutefois, qu'une substantielle augmentation des crédits...

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je suis à la disposition du Sénat pour répondre à toutes les questions, mais je me permets de rappeler que je m'étais engagé à limiter autant que possible mon intervention et, par conséquent, je serai obligé, si je suis interrompu, de demander des délais supplémentaires.

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

M. Abel Sempé. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez indiqué, et sans doute n'est-ce pas par hasard, que les travaux qui avaient été effectués en matière d'autoroutes en 1956 et 1957 n'étaient pas importants. C'est sans doute exact.

M. Auguste Pinton. Non !

M. Abel Sempé. C'est relativement exact, mais je tiens à vous communiquer quelques chiffres qui engagent votre politique en matière de construction d'autoroutes.

Nous avons ramené d'une mission en Allemagne, en Italie et en Autriche des chiffres que vous ne pourrez pas contester. Jusqu'en 1970, nous allons construire en France 800 kilomètres environ d'autoroutes, mais, pendant le même temps, 2.500 kilomètres seront construits en Allemagne de l'Ouest, 3.200 kilomètres en Italie et 400 kilomètres en Autriche. Si l'on sait qu'en Autriche le kilomètre d'autoroute coûte un milliard d'anciens francs et que ce pays n'a que sept millions d'habitants, on peut évaluer l'effort considérable qui y est fait.

Il est donc indiscutable que notre effort sera extrêmement médiocre, d'autant plus que nous continuerons sans doute à payer le carburant 100 anciens francs le litre environ, alors que, dans ces mêmes pays, comme dans l'ensemble des pays européens, la moyenne du prix est de 70 anciens francs et que la totalité des taxes sont affectées à la construction d'autoroutes et à l'entretien des routes nationales.

Après ces observations, je tiens à vous demander si, avec les crédits mis à votre disposition, vous voudrez bien considérer les intérêts de certaines régions de notre pays.

M. Méric vous a indiqué tout à l'heure quels étaient nos soucis, dans le Sud-Ouest, en ce qui concerne le canal du Midi.

Nous avons pu observer qu'en Italie 40 p. 100 des crédits pour les autoroutes étaient affectés à la construction d'autoroutes dans le Sud de l'Italie au bénéfice de régions sous-développées ; nous avons pu constater également qu'en Autriche un crédit considérable était affecté à la construction d'autoroutes destinées à faciliter la circulation entre l'Allemagne et l'Autriche et vers l'Italie. Envisagez-vous une telle politique au profit des départements du Sud-Ouest ? La carte qui avait été établie dans le rapport pour avis présentée par M. Bouquerel, en qualité de rapporteur de notre commission, à l'occasion du budget de 1963, est-elle toujours valable ? Cette carte des autoroutes prévue par le plan directeur du réseau régional routier national comportait le trajet de Bordeaux à Carcassonne et nous désirions savoir si ce trajet figure toujours dans vos projets parce qu'il nous intéresse beaucoup. S'il en était ainsi, nous aurions le sentiment que votre volonté est bien orientée dans le sens des efforts accomplis dans les autres pays.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. M. Sempé comprendra certainement...

M. Auguste Pinton. Monsieur le secrétaire d'Etat, voulez-vous également me permettre de vous interrompre ?

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je regrette, mais nous avons le souci d'essayer de limiter notre retard, plusieurs budgets n'ayant pas tenu dans les délais prévus et le Sénat devant siéger chaque nuit jusqu'à une heure avancée. J'ai renoncé, pour gagner du temps, à m'exprimer plus commodément, comme j'aurais pu le faire, après les rapporteurs, en distinguant l'exposé du fond et les réponses aux questions des orateurs. J'essaye donc de condenser mon exposé et de le faire aussi clair que possible, mais, messieurs les sénateurs, si vous m'interrompez à chaque instant sur un point de détail, je vous prie de croire qu'il me sera extrêmement difficile de faire suivre mes explications par l'ensemble du Sénat et plus difficile encore de respecter le temps de parole qui m'a été imparti. Or, souvent, les questions qui me sont posées auraient reçu normalement une réponse dans la suite de mon exposé.

A M. Sempé, je dis simplement — sans entrer évidemment dans le détail des problèmes des départements et des régions, ce qui est un autre débat que celui qui concerne le budget de la nation, et sans considérer non plus le budget des Etats voisins, dont je n'ai ni la responsabilité ni la charge de vous présenter ici des résultats — je dis simplement qu'il y aurait quelque paradoxe à faire au Gouvernement un véritable procès d'intention dans le moment même où les constructions d'autoroutes sont égales à plusieurs fois celles qui ont pu être construites dans les dix, les vingt ou les trente dernières années et où il accentue sensiblement la cadence.

Quelle est donc cette cadence ? Mlle Rapuzzi a exprimé la crainte que nous ne puissions accomplir le programme prévu, c'est-à-dire mettre 187 kilomètres d'autoroutes en chantier et 140 kilomètres en service au cours du prochain exercice, mais elle a pris pour base des prix qui étaient sans doute exagérés. En effet, je lui rappelle, et elle le sait bien, que les prix du kilomètre d'autoroute varient selon les endroits et, en particulier, fort heureusement, que les autoroutes de liaison coûtent moins cher que les autoroutes de dégagement de Paris.

Ainsi, je précise qu'aux 391 kilomètres d'autoroutes qui demeureront en chantier au début de 1964, les crédits du présent budget permettront d'en ajouter 187 kilomètres et que seront mis en service, la même année, 140 kilomètres d'autoroutes, à savoir de Roissy à Senlis pour 24 kilomètres, de Saint-Germain à Ury pour 17 kilomètres, de Nîtry à la Cerce pour 28 kilomètres, de Villefranche à Anse pour 13 kilomètres, de Lyon à Vienne pour 15 kilomètres, du Péage à Valence pour 6 kilomètres, de la déviation d'Orange pour 11 kilomètres, de Bonnières à Chaufour pour 6 kilomètres, du Sud de Rouen pour 2 kilomètres, du Sud de Strasbourg pour 8 kilomètres et de Givors à Rive-de-Gier pour 10 kilomètres.

M. André Courrière. Il n'est pas question de Toulouse !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je précise à M. Vallin, qui s'est étonné qu'on ait annoncé pour 1964 la mise en service de la section Rive-de-Gier-Givors, qu'il y a méprise : dix kilomètres seulement seront mis en service en 1964 au voisinage de Rive-de-Gier et non la section d'autoroute tout entière.

M. Pinton a exprimé la crainte que le blocage des crédits prévus dans le plan de stabilisation ne gêne certaines réalisations. Je tiens à lui répondre qu'une première réunion de la commission de déblocage a eu lieu, ce qui permet de penser que rien de ce que j'ai annoncé ne sera compromis, quel que puisse être l'étalement de l'effort.

Il n'est pas contestable qu'une augmentation des crédits d'investissement routier de 33 p. 100 et l'accélération du pro-

gramme d'autoroutes que je viens d'évoquer devraient avoir, dans le domaine de la sécurité routière, qui préoccupe beaucoup d'entre vous et particulièrement M. Pinton, une incidence favorable. Mais je crois également qu'on peut attendre des effets salutaires d'une meilleure discipline des conducteurs eux-mêmes et je souscris pleinement, au nom du Gouvernement, à tout ce qu'a dit M. Pinton avec toute la connaissance qu'il a de ces problèmes.

En particulier, puisque l'orateur s'était préoccupé de l'ignorance de l'usager, je tiens à indiquer que le ministre des travaux publics a demandé à un groupe de travail d'étudier une réforme du permis de conduire. Les conclusions de ce groupe sont examinées par les services compétents et ceux-ci s'attachent, en liaison avec le garde des sceaux qui doit, en effet, intervenir et le ministre de l'intérieur, à définir certaines mesures qui, je le pense, pourront entrer assez rapidement en application.

Je ne voudrais pas terminer cet examen de la politique d'équipement des transports sans vous parler d'un problème qui n'a pas encore d'incidence budgétaire, mais qui constitue une grande œuvre de ce temps, je veux évoquer l'ouvrage fixe de traversée de la Manche. Le rapport des experts français et britanniques, qui étudient les différents aspects du projet, a été adressé aux deux ministres. Le Gouvernement français a pris ce document en considération. Il a décidé de le publier afin que tous les intéressés puissent en prendre connaissance. Le Gouvernement ne peut, pour l'instant, prendre position de façon unilatérale et définitive sur le principe et les modalités de construction d'un ouvrage qui intéresse également le Gouvernement britannique. La décision ne peut être que conjointe. Pour sa part, le Gouvernement français est disposé à ouvrir avec le Gouvernement britannique des conversations destinées à préciser les modalités de réalisation dès que celui-ci s'y déclarera disposé.

Essayant de concilier les exigences de l'horaire et la nécessité de répondre aux questions qui m'ont été posées, je vous demanderai la permission de reporter au moment de la discussion des amendements les observations que je voulais faire sur les personnels et notamment ceux des catégories C et D. J'aborderai aussi le problème très important de la double campagne des cheminots qui tient au cœur de M. Jung. Je vous demande aussi de bien vouloir m'autoriser à ne répondre à tout ce qui concerne le tourisme, qu'il s'agisse de routes d'intérêt touristique ou de ports de plaisance, que lors du débat sur le budget du tourisme.

Il ne me restera plus qu'à répondre rapidement à quelques intervenants pour dire à M. Kalb, en ce qui concerne la percée des Vosges et du tunnel de Bussang, que les travaux seraient loin d'être rentables. Les transports à travers les Vosges resteraient, en tout état de cause, assurés par les lignes à meilleur profil du Nord et du Sud des Vosges.

Quant à la liaison ferroviaire de Neuf-Brisach à Fribourg, la dépense serait trop importante, notamment à cause de la construction d'un pont sur le Rhin. Les études entreprises ne permettent pas d'envisager ces travaux que ne justifierait pas un trafic suffisant.

A M. Pinton, qui demande ce que l'on fait pour la desserte du tunnel sous le mont Blanc, je voudrais dire que les améliorations sur les voies d'accès en direction de Grenoble, Genève, Bourg-en-Bresse, Chambéry et la Faucille représentent, dans le seul cadre du IV^e plan, environ 40 milliards de francs.

A M. Desaché, qui a évoqué l'important problème des ponts, je voudrais signaler que les ouvrages auxquels il se réfère sont souvent des ponts sur les voiries locales. Le financement de leur reconstruction, soit par financement direct, soit par préfinancement, est du ressort du ministre de l'intérieur. Je veux toutefois indiquer que l'inscription en 1964 d'un crédit de 15 millions pour la reconstruction des ponts sur les voiries locales est de nature à hâter les réalisations qu'à juste titre M. Desaché espère. Mais il paraît difficile de donner une priorité absolue au préfinancement. En tout cas, les crédits inscrits permettront de favoriser l'un et l'autre mode de financement. Quant au pont de Chaumont, qui est un pont métallique sur palées en bois, je puis assurer M. Desaché qu'il est l'objet d'une surveillance très attentive et qu'il ne semble pas justifier pour l'instant des inquiétudes.

A M. Motte, enfin, je voudrais indiquer que le ministère est prêt à réétudier les conditions d'acheminement par fer des laines de Dunkerque à Roubaix et notamment, à procéder à une enquête sur les dates et les délais de cet acheminement. Si M. Motte veut bien reprendre contact avec les services de mon collègue, je peux l'assurer qu'il recevra le meilleur accueil et que chacun s'efforcera de résoudre le problème très important qu'il a soulevé.

Quant à la circulation automobile entre Lille, Roubaix et Tourcoing, la liaison autoroutière n'est, hélas ! pas prévue dans le programme actuel. Je veux toutefois indiquer à M. Motte —

je l'ai déjà dit — qu'une commission qui est placée sous l'égide du commissariat général du plan doit revoir l'ensemble des programmes routiers et étudier très prochainement l'ensemble des moyens, qu'il s'agisse des procédures ou des financements qui permettraient d'accélérer la réalisation du programme d'autoroutes. C'est peut-être — je réponds par là aux préoccupations de M. Motte et sans doute à celles de certains de ses collègues — ce qui nous conduira à une solution.

Mesdames, messieurs, le bilan que je me suis efforcé de dresser a permis de souligner de nouveau que les exigences de la stabilisation des prix et la nécessité de poursuivre une politique d'amélioration des infrastructures et des prix de revient des entreprises ne sont pas nécessairement incompatibles. Ce ne sont en fait que les aspects d'une seule et même profonde vérité : une politique d'expansion et de réforme des structures ne peut se développer durablement et donc efficacement que dans la stabilité des prix. Cette expansion raisonnée est, par ailleurs, le seul point qui puisse nous permettre d'améliorer la situation des transports en France par rapport à la situation des transports dans le reste du monde, notamment chez nos voisins du Marché commun. Depuis le début de l'année, à cet effet, des études et des négociations sur une politique commune des transports ont été entreprises et permettront d'évoquer cette question au début de l'année prochaine au conseil des ministres de Bruxelles.

Je suis convaincu que les réformes mises en œuvres par les services des travaux publics et les moyens accordés par le budget de 1964, que j'ai l'honneur de vous présenter, permettraient à la France de se trouver dans une meilleure situation en face de la concurrence européenne.

C'est pour permettre la réalisation de ces espoirs que je vous prie de bien vouloir donner par votre soutien les moyens nécessaires aux services pour poursuivre et accélérer l'action entreprise. Je suis convaincu, mesdames, messieurs, le Sénat n'ayant jamais ménagé son soutien aux actions entreprises par le ministère des travaux publics, que c'est ce que vous voudrez bien faire tout à l'heure, et d'avance je vous en remercie. (*Applaudissements au centre droit, sur quelques bancs à droite et sur certains bancs à gauche.*)

M. Guy de La Vasselais. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Guy de La Vasselais.

M. Guy de La Vasselais. Monsieur le secrétaire d'Etat, ne voulant pas prolonger le débat, je ne suis pas intervenu avant de connaître l'exposé général que vous venez de faire. Vous n'avez que peu parlé des autoroutes.

12.000 morts et 300 milliards d'anciens francs pour les seuls dégâts corporels, tel est le bilan des accidents d'automobile pour une année. On ne peut pas mettre en cause la seule fatalité, puisque la route est responsable de presque la moitié de ces accidents.

Le ministère des travaux publics dispose de moyens techniques et c'est une question de crédits qui se pose. Il faut donc lancer chaque année pendant dix ans l'emprunt dont le produit permettra de rattraper notre retard considérable en matière d'autoroutes. Pour gager cet emprunt, il vous suffira d'un prélèvement de l'ordre de trois centimes et demi sur chaque litre d'essence.

Attendre 1970 pour espérer voir commencer la construction effective de l'autoroute Paris-Chartres-Le Mans-Tours-Poitiers n'est pas possible. Ce serait l'asphyxie de l'Ouest et du Sud-Ouest sur le plan économique et touristique, puisque tout le trafic international risquerait d'être attiré par l'axe routier conduisant à la Méditerranée, le seul devant être terminé d'ici cette date.

De toutes façons, vous avez reconnu que, même lorsque l'autoroute sera construite, la route nationale 10, très améliorée, sera indispensable. Le rapport du préfet d'Eure-et-Loir est formel. Aussi, pour échapper à l'asphyxie et à la guillotine, je vous demande de décider l'aménagement de la route nationale 10, non seulement entre Trappes et Auffargis, comme vous l'aviez proposé, mais aussi entre Rambouillet et Chartres. Depuis le début de l'année, nous avons déjà compté 127 tués. Deux chaussées, séparées par un terre-plein planté d'arbustes protecteurs, sont à entreprendre d'urgence, ce qui revient à créer une deuxième route à droite ou à gauche de la route actuelle. Les populations d'Eure-et-Loir, émues par tant de drames qui se déroulent devant elles, nous le demandent instamment, mais aussi, j'en suis sûr, tous mes collègues de l'Ouest et du Sud-Ouest. (*Applaudissements au centre.*)

M. Auguste Pinton. Je demande la parole.

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

M. Auguste Pinton. Mon intervention se résumera en une question et une toute petite observation.

J'ai écouté tout à l'heure les réponses fort consciencieuses, sinon décisives, de M. le secrétaire d'Etat, et j'ai noté au passage l'allusion aux années 1956-1957. Cela me dit vaguement quelque chose...

M. le secrétaire d'Etat a déclaré qu'il n'y avait pas eu un seul kilomètre d'autoroute mis en chantier...

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Mis en service !

M. Auguste Pinton. Je vous réponds que c'est rigoureusement exact : il n'y a pas eu un seul kilomètre mis en chantier durant cette période.

J'en arrive à ma question. Monsieur le secrétaire d'Etat, pensez-vous que l'on pouvait en un an, voire même en dix-huit mois, décider la création d'une autoroute, faire des études, acheter les terrains et la construire ? Dans la négative, je me permettrais de vous demander de vous renseigner auprès des services compétents de l'administration, que je vois d'ailleurs représentés ici, sur ce qui a été entrepris comme constructions effectives d'autoroutes au cours de cette période, soit pour l'autoroute Estérel-Côte d'Azur, soit pour la poursuite des travaux sur l'autoroute du sud de Paris. Cela représente aussi tout de même quelque chose.

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. Monsieur le président, je conviens volontiers qu'on ne peut pas, du jour au lendemain, atteindre le plus haut rythme dans la construction des autoroutes, et c'est précisément ce que j'ai essayé d'expliquer tout à l'heure. J'ai déclaré, je tiens à le répéter, qu'il n'avait pas été mis en service un seul kilomètre d'autoroute en 1956-1957, mais je suis le premier à dire que, pendant ces années, il a été mis en chantier respectivement dix et cinquante kilomètres. Au cours de l'année 1963, nous avons réussi à mettre en service 107 kilomètres, nous avons plus de 400 kilomètres en chantier et nous atteindrons 140 kilomètres de mise en service en 1964. Ce n'est qu'en 1965, pour les raisons mêmes que M. Pinton vient d'évoquer, que nous pourrions atteindre le rythme de 175 kilomètres-an que nous nous sommes fixé.

Pour répondre au précédent orateur, je rappelle que parallèlement va être repris, dans une commission nommée par le commissariat au plan, l'étude de tous les moyens techniques, de procédure ou financiers qui permettraient d'accélérer ce rythme que chacun souhaite, au Gouvernement comme dans le pays tout entier.

M. Guy de La Vasselais. Qu'en résulte-t-il, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. André Méric. Il n'en résulte rien.

M. le président. Nous allons examiner les crédits figurant aux états B (article 18) et C (article 19), ainsi que l'article 79.

Je donne lecture des lignes de l'état B qui concernent la section en discussion du ministère des travaux publics :

ETAT B

« Titre III : plus 65.743.796 francs.

« Titre IV : plus 548.100.823 francs. »

Sur le titre III, la parole est à M. Bernier.

M. Lucien Bernier. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je m'excuse de prolonger de quelques instants encore la discussion en cours sur le budget du ministère des travaux publics et des transports. Je veux très rapidement poser une question au Gouvernement sur le problème du balisage dans nos trois départements d'Amérique.

Jusqu'à ces derniers mois, le service des phares et balises disposait pour ces départements du baliseur *Caraiïbe*, monté par un équipage de quatorze hommes, dont quatre officiers, huit matelots et deux mousses, avec port d'attache à Pointe-à-Pitre, Guadeloupe. Ce baliseur, construit en 1911, avait bien été réaménagé au lendemain de la dernière guerre, mais il nécessitait, pour être maintenu en activité, des réparations que le service des phares et balises s'est déclaré incapable de faire exécuter, faute de crédits. Ce service a donc décidé de procéder au désarmement du *Caraiïbe*, condamnant ainsi au chômage tout l'équipage où nous trouvons, je me permets de le signaler, douze pères de famille.

On pouvait espérer que ce n'était là qu'une solution toute provisoire et que l'administration des phares et balises se serait préoccupée de prévoir rapidement un navire de remplacement pour utiliser au plus tôt les services de l'équipage de ce bâtiment. Mais il paraît que le Gouvernement, si soucieux pourtant de la grandeur nationale, entend désormais faire appel à des navires américains basés à Puerto Rico pour exécuter le service du balisage assuré jusqu'alors par le *Caraiïbe*.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets de vous faire remarquer que cette affaire a été évoquée à deux reprises à l'Assemblée nationale par mon collègue M. Hédér, député de la Guyane, sans que la moindre réponse ne lui ait été apportée. Aurai-je plus de réussite que lui en la circonstance ? Je me permets de l'espérer et souhaite que le Gouvernement que vous

représentez ici veuillez bien indiquer au Sénat comment et par quels moyens il entend, dans le domaine des phares et balises, maintenir la présence de la France dans l'hémisphère américain. (*Applaudissements à gauche.*)

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. Le problème que vient de soulever l'honorable sénateur étant d'ordre local, effectivement le Gouvernement avait choisi de répondre par lettre à ses collègues députés qui avaient posé la même question. Je lui propose que nous adoptions la même procédure, ce qui permettra de donner beaucoup plus de détails et d'épargner l'attention de l'Assemblée, étant entendu que je donne l'assurance que la solution est dès maintenant recherchée.

M. Lucien Bernier. Je demande la parole.

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

M. Lucien Bernier. Je prends acte de cette déclaration et souhaite que le problème soit étudié dans le sens qui permettra le maintien du service de balisage pour les trois départements français d'Amérique.

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

Par amendement n° 114, M. Nayrou et les membres du groupe socialiste proposent de diminuer le crédit du titre III de 262.087.542 francs et de le ramener, en conséquence, à moins 196.343.746 francs.

La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. Il s'agit de permettre au Gouvernement de réévaluer ce chapitre afin de remédier aux injustices résultant de l'application du décret du 26 mai 1962. En effet, l'application des dispositions de ce décret a pour conséquence de rendre impossible et même d'interdire une amélioration dans l'important effectif de ces personnels qui seront ainsi victimes d'une injustice à laquelle il convient de remédier en majorant le crédit du chapitre 31-13.

Je ne veux pas allonger le débat, mais je pense que, en fonction de ce qu'a dit tout à l'heure de ces personnels notre collègue M. Vallin, de ce que j'ai eu l'occasion de dire moi-même, je crois qu'il faut permettre au Gouvernement de réévaluer les crédits indispensables pour pallier les injustices qui risquent d'être commises.

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. La commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, dans la mesure où cet amendement vise en fait à reconsidérer la situation de toute une catégorie de personnels de la fonction publique et pourrait, par voie de conséquence, entraîner des revisions plus larges encore, on pourrait au moins, quant à son esprit, penser qu'il n'est pas conforme aux dispositions de l'article 40, mais je m'en voudrais d'invoquer de tels arguments de procédure.

Je désirerais beaucoup plus simplement, espérant par là pouvoir convaincre M. Nayrou et ses collègues, traiter la question au fond et faire d'abord observer que l'amendement ne semble pas fondé sur la situation particulière des conducteurs de travaux publics et des agents de travaux, par rapport à celle de leurs camarades des autres administrations classés en catégorie C et D, mais, en fait, sur les conséquences du décret du 26 mai 1962 pour une catégorie choisie comme exemplaire. C'est ainsi que le pourcentage de 25 p. 100 d'accession à la catégorie supérieure est applicable à l'ensemble des catégories C et D.

Quelles sont donc les données précises pour le personnel visé particulièrement par l'amendement? Ce dernier vise les agents de travaux qui, placés dans l'échelle ES, ont vu leur indice terminal porté de 195 à 205. En outre, dans l'optique de la promotion sociale a été créé le nouveau grade d'agent de travaux breveté comprenant 5.700 agents recrutés uniquement parmi les agents de travaux et dont l'indice terminal atteint 220. Les conducteurs T. P. E. sont classés dans l'échelle ME-1 dont l'indice a été élevé de 270 à 285. De même a été créée une échelle spéciale des conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat, qui comprend 1.150 agents recrutés uniquement parmi les conducteurs T. P. E. et dont l'indice terminal est 325.

Ces chiffres montrent assez clairement qu'un effort réel a été fait par le Gouvernement en faveur de ce personnel.

Je tiens à dire aussi que le Gouvernement ne pense pas que de toute façon pour l'avenir la modification des indices respectifs de telle ou telle catégorie soit une bonne procédure pour résoudre les problèmes posés et qu'il conviendrait désormais de se tourner vers les traitements de base, ce que d'ailleurs le Gouvernement a entrepris déjà de faire au cours de cette année.

Aussi, soulignant l'importance de l'effort déjà entrepris et s'en réclamant pour solliciter votre confiance, le Gouvernement

demande-t-il à l'auteur de cet amendement de bien vouloir le retirer. S'il croit devoir le maintenir, je me verrai dans l'obligation de demander au Sénat de bien vouloir ne pas voter une réduction de crédits qui, en fait, semblerait sanctionner défavorablement l'effort considérable que je viens d'indiquer et qui a été entrepris pour améliorer progressivement la situation des personnels concernés.

M. le président. Monsieur Nayrou, acceptez-vous de retirer votre amendement?

M. Jean Nayrou. Compte tenu de ce que vient de dire M. le secrétaire d'Etat et me proposant de reprendre cette affaire lors de la discussion du collectif, je retire pour l'instant cet amendement, en demandant à M. le secrétaire d'Etat de bien vouloir faire part à M. le ministre des travaux publics de nos désirs en la matière, car je crois — je ne veux pas recommencer ici la discussion — que, lors de l'examen de collectif, nous pourrions donner satisfaction à un ensemble de fonctionnaires qui méritent qu'on s'intéresse à eux.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

M. le président. Nous abordons le titre IV.

Je suis saisi de deux amendements identiques pouvant donner lieu à une discussion commune :

Le premier, n° 105, présenté par MM. Dutoit, Bossus, Duclos, Vallin, Mme Vermeersch et les membres du groupe communiste et apparenté tend à réduire le crédit de ce titre IV de 431 millions 400.000 francs.

Le second, n° 80, présenté par MM. Nayrou, Darou et les membres du groupe socialiste a le même objet.

La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. A l'heure tardive où nous sommes, je n'évoquerai pas en détail cette question de la double campagne. Elle a été exposée tout à l'heure par M. Dutoit. J'y ai fait moi-même allusion au cours des budgets précédents et nous en avons longuement débattu. Cependant, je voudrais faire remarquer au Sénat combien nous sommes inquiets car à diverses reprises nous avons déjà voté sur ce sujet des amendements à l'unanimité.

Je tiens à souligner que, le 25 juin dernier, M. le secrétaire d'Etat déclarait : « Les pourparlers entre les administrations compétentes se poursuivent néanmoins activement en vue d'une inscription au budget de 1964 de crédits permettant l'adoption de mesures en faveur des personnels intéressés ».

Je vous assure, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette affirmation a beaucoup touché les cheminots retraités anciens combattants. Ils ont cru à la parole du Gouvernement. Ils y ont vu, non seulement un encouragement, mais aussi une promesse, et on ne saurait les en blâmer. Nous sommes obligés de reprendre l'amendement qui avait été voté les années précédentes, car les paroles qui ont été prononcées à l'Assemblée nationale nous font craindre que certains membres du Gouvernement ne souhaitent une catégorisation entre les deux générations du feu. Nous voulons l'application des dispositions de la loi du 14 avril 1924 et des dispositions subséquentes. Nous voulons que cette double campagne soit également accordée aux cheminots des réseaux secondaires.

Compte tenu de ce qui a déjà été voté par le Sénat, compte tenu des engagements pris devant notre assemblée, compte tenu aussi des propos émis lors de la dernière délibération de l'Assemblée nationale avant le vote sur l'ensemble du budget qui nous permettent de supposer qu'un dialogue pourrait s'engager entre les deux assemblées, entre le Parlement et le Gouvernement, nous demandons au Sénat de bien vouloir voter notre amendement que nous maintenons, car nous avons conscience, en le proposant, de tenter de mettre fin à une injustice particulièrement grave. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Dutoit, pour défendre son amendement.

M. Adolphe Dutoit. J'ai donné tout à l'heure les explications nécessaires dans la courte intervention que j'ai faite à la tribune. Elles ne peuvent que rejoindre celles de M. Nayrou. Je crois que le Sénat est suffisamment informé et que le Gouvernement est parfaitement au courant de cette question. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. La commission s'en remet à la sagesse de l'assemblée.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, j'ai eu maintes fois l'occasion de constater ici le très profond intérêt que le Sénat tout entier porte au problème qui vient

d'être évoqué, celui de la bonification de campagne en faveur des cheminots anciens combattants. J'ai eu l'honneur, ainsi que le disait M. Nayrou tout à l'heure, d'annoncer ici que des contacts étaient maintenus entre les services en vue de trouver une solution.

C'est dire combien il m'est agréable de pouvoir vous confirmer que la solution et la décision attendues sont enfin choses acquises. En effet, après mon collègue M. Jacquet, ministre des travaux publics, et en reprenant ses propres termes, je donne l'assurance la plus formelle au Sénat et, à travers lui, au pays et aux intéressés, que la bonification de campagne pour les cheminots sera une mesure prise avant la fin de 1964, de telle sorte qu'elle sera acquise pour le budget de 1965. Cette mesure, je le rappelle, ne doit pas entrer dans le budget de l'Etat, mais dans celui de la S. N. C. F.

Ainsi, faisant appel à la sagesse de l'Assemblée, à laquelle la commission des finances s'en remet à propos de cet amendement, je me permets de vous demander, après l'assurance formelle que je viens de donner, s'il ne paraîtrait pas surprenant qu'au moment où cette revendication extrêmement ancienne et renouvelée sans cesse par toutes les assemblées de la IV^e et de la V^e République va trouver sa satisfaction dans le cours de l'exercice prochain, de décider en quelque sorte en riposte une réduction de crédit non négligeable puisqu'elle est de 431.400.000 francs sur 548 millions. Je pense, au contraire, que vous aurez à cœur de voter les crédits qui vous sont demandés.

C'est pourquoi je demande aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer. Dans le cas contraire, je souhaiterais que le Sénat marquât son approbation de la décision prise de régler le problème au cours de l'année 1963 en maintenant les crédits, c'est-à-dire en rejetant les amendements.

M. Adolphe Dutoit. On nous fait tous les ans la même promesse !

M. le président. Monsieur Nayrou, votre amendement est-il maintenu ?

M. Jean Nayrou. Je suis à la fois heureux et inquiet de l'engagement formel que vient de prendre M. le secrétaire d'Etat. Je suis quelque peu inquiet ; en effet, lorsque M. le secrétaire d'Etat répondait à ma question, le 25 juin dernier, que des pourparlers avaient lieu entre les divers ministères pour l'inscription au budget de 1964 des crédits permettant l'adoption d'un premier train de mesures en faveur des intéressés, il s'agissait bien par conséquent, dans les esprits, de crédits faisant partie du budget de 1964. Or, à l'heure actuelle on nous demande de faire confiance au Gouvernement pour que, dans le courant de l'année 1964, exactement avant la fin de 1964, un premier train de mesures puisse être adopté.

J'avais moi-même tendu la perche au Gouvernement en 1960, en accord avec le comité de liaison des associations de cheminots anciens combattants, pour demander qu'on arrive à la réalisation de cette réforme par paliers. Je croyais que nous avions réussi à obtenir cette mesure du Gouvernement.

Alors, étant donné que l'Assemblée nationale a droit à des explications, qui, sans être meilleures que celles qui ont été données ici, sont peut-être plus officielles en certaines matières, étant donné que le débat avait été amorcé dans un tout autre esprit à la fin de la discussion budgétaire devant l'Assemblée nationale, je maintiens l'amendement et je demande au Gouvernement de ne point y voir le moindre geste d'hostilité, bien au contraire.

Je serais même heureux de ne pas avoir à présenter un amendement semblable lors de la deuxième lecture, mais je demande au Gouvernement de bien vouloir accepter que le Sénat vote cet amendement. Ainsi l'autre assemblée aura-t-elle des explications complètes et serons-nous parfaitement éclairés lors de la seconde lecture devant le Sénat.

C'est dans cet esprit — et dans cet esprit seulement — monsieur le secrétaire d'Etat, que je maintiens cet amendement et que je demande au Sénat de le voter. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

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 suis sensible à l'extrême amabilité et à la courtoisie avec laquelle M. Nayrou réaffirme sa position. Il ne sera pas surpris que je sois amené, du même coup, à réaffirmer la mienne, non sans avoir précisé que le Sénat vient d'entendre maintenant, de ma bouche, un engagement qui vaut pour le Gouvernement tout entier. Il vient de recevoir, en la matière, le maximum d'assurances et de précisions que le Gouvernement soit en mesure de donner, demain aussi bien qu'aujourd'hui — c'est-à-dire en deuxième lecture aussi bien qu'en première lecture — sur cette question.

Je ne puis par conséquent qu'insister afin que le Sénat, pour marquer combien il se réjouit de ce qu'il soit fait droit à une de ses très anciennes revendications, veuille bien voter les

crédits qui lui sont demandés et donc rejeter — je suis désolé de le dire — les amendements présentés par M. Nayrou et M. Dutoit.

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

M. Jean Nayrou. Je le maintiens, monsieur le président.

M. Adolphe Dutoit. Je maintiens également celui que nous avons déposé.

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

Je mets aux voix les amendements n^{os} 80 et 105 que le Gouvernement repousse et pour lesquels la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*Les amendements sont adoptés.*)

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

Je mets aux voix les crédits du titre IV avec le nouveau chiffre de 116.700.823 francs, résultant du vote des amendements.

(*Le titre IV, avec ce chiffre, est adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme : 541.663.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 231.348.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI. — Autorisations de programme : 422 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 57.750.000 francs. » — (*Adopté.*)

[Article 79.]

M. le président. « Art. 79. — I. — Le cinquième alinéa de l'article 553 A du code général des impôts est modifié ainsi qu'il suit :

« Toutefois, la surtaxe applicable aux véhicules de transport public en zone longue peut être réduite de moitié lorsque les propriétaires de ces véhicules adhèrent à des groupements professionnels... (Le reste sans changement.)

« II. — Les dispositions du présent article prennent effet à compter du 1^{er} juillet 1963. » — (*Adopté.*)

Nous en avons terminé avec l'étude des crédits de la section « Travaux publics et transports, chemins de fer, régie autonome des transports parisiens » du ministère des travaux publics et des transports.

Nous ne pouvons pas aborder maintenant la section « Aviation civile ». Quelles sont les propositions de la commission des finances ?

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Monsieur le président, mes chers collègues, il est évident qu'à l'heure où nous sommes, nous ne pouvons pas commencer à discuter le budget de l'aviation civile, car d'après les informations que nous avons, la discussion et la réponse de M. le secrétaire d'Etat durerait une heure.

Or, cet après-midi, M. le rapporteur général a fait observer que nous devions lever la séance vers une heure et quart ou une heure et demie si nous voulions maintenir la séance de ce matin, qui est indispensable. C'est pourquoi il convient de reporter la suite de notre ordre du jour de ce soir à une date ultérieure.

La conférence des présidents se réunissant après-demain, il paraît normal que celle-ci fixe la date à laquelle viendra la discussion sur le budget de l'aviation civile.

Quant à la commission des finances, elle tient à attirer l'attention des présidents de groupe et du Sénat sur la nécessité de respecter de façon très rigoureuse les temps de parole qui sont indiqués au début de chaque séance afin que la discussion puisse se dérouler normalement et que nous ne prenions pas un retard croissant, faute de quoi nous risquerions de ne pas atteindre la fin de la discussion budgétaire dans les délais constitutionnels.

M. André Méric. Je demande la parole.

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

M. André Méric. Je propose au Sénat, puisqu'il s'agit d'une discussion d'une heure environ, de poursuivre la séance et d'aborder le budget de l'aviation civile. Nous pourrions fixer l'ouverture de la séance de ce matin à onze heures seulement.

M. le président. Permettez-moi de donner mon avis. Je crois que la discussion durera plus longtemps que vous ne pensez, car il y a deux rapporteurs et, pour l'instant, quatre inscrits dans la discussion, ce qui fait six orateurs. Je n'ai pas d'inscrit sur les articles, mais un amendement a été déposé par M. Louis Gros, auquel son auteur attache une grande importance et qui sera appelé en fin de discussion.

Demain doivent venir le budget de la construction, des postes et télécommunications, de la caisse nationale d'épargne et du travail.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est à la disposition de l'Assemblée, comme il se doit. Mais, ainsi que M. Méric vient de l'indiquer, je suis obligé d'observer, à titre personnel, que nous prenons en ce moment un retard inquiétant et que si chacun se sentait, malgré le très long effort consenti, capable de poursuivre la séance, ce serait plus raisonnable pour la suite de nos discussions.

M. le président. Le président est également à la disposition de l'Assemblée, mais je serais étonné que l'on en termine avec le budget de l'aviation civile dans le délai d'une heure.

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. Si nous abordons cette discussion maintenant, nous ne pourrions pas reprendre la séance ce matin à dix heures. Par conséquent, nous ne gagnerions rien par rapport à l'horaire précédemment fixé.

M. le président. Que propose la commission ?

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. La commission demande au Sénat de reprendre ses travaux demain à dix heures pour l'examen du budget de la construction et de reporter la discussion du budget de l'aviation civile à une date ultérieure, que fixera la conférence des présidents. Il est entendu que celle-ci demandera aux orateurs de respecter le temps de parole.

M. André Méric. Je demande la parole.

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

M. André Méric. Je voudrais faire observer au Sénat qui étant donné les conditions dans lesquelles nous travaillons, il est fort probable que la conférence des présidents ne trouvera pas d'autre moyen que de proposer une séance dimanche. Nous sommes un certain nombre de parlementaires de province qui habitons à plusieurs centaines de kilomètres de Paris. Nous sommes, d'une part, dans l'obligation de nous trouver le dimanche dans nos départements et nous avons le droit, d'autre part, de participer au débat budgétaire. Comme nous n'avons pas le don d'ubiquité, nous demandons au Sénat de travailler une heure de plus. On pense toujours aux parlementaires de la région parisienne et pas à ceux de la province !

M. Pierre Garet. Je demande la parole.

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

M. Pierre Garet. Si vous travaillez une heure de plus cette nuit, vous travaillerez une heure de moins demain. En tout cas, il est plus logique de travailler le jour que la nuit !

M. le président. La proposition de la commission consiste à interrompre nos travaux et à les reprendre demain matin à dix heures en confiant à la conférence des présidents le soin de fixer la date à laquelle seront examinés le budget de l'aviation civile et les autres budgets en retard. Monsieur Méric, maintenez-vous votre proposition ?

M. André Méric. Je maintiens ma proposition. Les parlementaires de province n'ont pas les mêmes droits que ceux qui vivent à Paris ! (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. le président. Je consulte le Sénat sur la proposition de la commission, qui a priorité, c'est-à-dire celle qui consiste à lever la présente séance maintenant et à fixer la prochaine à 10 heures. (*Cette proposition est adoptée.*)

— 6 —

COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

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. La ratification d'un projet de loi relatif aux doubles impositions entre l'Espagne et la France est, malheureusement pour notre ordre du jour, une chose très

urgente, car notre pays se doit de ratifier ce texte dans un très court délai. C'est pourquoi le Gouvernement demande au Sénat, en application de l'article 48 de la Constitution, d'inscrire à l'ordre du jour du jeudi 21 novembre la discussion du projet de loi relatif aux doubles impositions entre l'Espagne et la France.

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

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances. La commission sera prête à rapporter.

M. le président. Il en est ainsi décidé.

— 7 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Georges Portmann un rapport fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la convention et du protocole additionnel entre la France et l'Espagne, tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et d'impôts sur les successions signés à Madrid le 8 janvier 1963 (n° 31, 1963-1964).

Le rapport sera imprimé sous le n° 33 et distribué.

— 8 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique fixée au mercredi 20 novembre, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1964, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 22 et 23 (1963-1964).]

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

Deuxième partie : Moyens des services et dispositions spéciales :

— **Construction :**

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial ;

M. Charles Suran, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

Articles 29 (§ I), 32 (lignes « Prêts concernant les H. L. M. »), 33, 34, 40, 52 et 85.

— **Postes et télécommunications :**

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial ;

M. Joseph Beaujannot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

— **Caisse nationale d'épargne :**

M. Georges Marrane, rapporteur spécial.

— **Travail :**

M. Michel Kistler, rapporteur spécial ;

M. Roger Lagrange, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales.

Articles 67, 68, 69 et 70.

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le mercredi 20 novembre, à une heure vingt-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

Erratum

au *Journal officiel* des débats parlementaires du Sénat du 16 octobre 1963.

Page 2105, 1^{re} colonne, à la rubrique :

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

Rétablir ainsi qu'il suit le premier alinéa :

M. le président. J'ai reçu de Mme Marie-Hélène Cardot et des membres du groupe des républicains populaires et du centre démocratique une proposition de loi portant amnistie des infractions commises à l'occasion de faits en relation avec les événements d'Algérie.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 19 OCTOBRE 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.

3897. — 19 novembre 1963. — **M. Jean Deguise** expose à **M. le ministre de l'agriculture** la situation des chefs de district des eaux et forêts. Il lui demande les raisons pour lesquelles ces agents n'ont pas obtenu la création d'un cadre B permettant, pour les autres corps, des aménagements de carrière. Il désirerait également savoir pourquoi ces agents n'ont pas obtenu le rétablissement de la parité indiciaire avec les corps homologues, la revalorisation des primes et indemnités et, en particulier, de la prime dite de rendement.

3898. — 19 novembre 1963. — **M. Daniel Benoist** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles mesures il compte prendre pour faire régler en France l'Emprunt international ville de Tokyo 5 p. 100 1912 de 9.175.000 livres, en fonction du traité de San Francisco et des accords internationaux consécutifs de New York applicables automatiquement aux porteurs français d'obligations de cet emprunt, à égalité absolue de traitement avec les porteurs anglo-américains. L'inégalité de traitement ne peut résulter, en France, de l'excuse de l'appréciation du décret-loi du 30 octobre 1935 de protection des obligataires qui, justement, la prohibe (*Journal officiel* du 5 novembre 1935) et, qu'en tout cas, le sort des porteurs français ne saurait être autre que celui accordé aux porteurs anglo-américains, vu la loi Boivin-Champeaux — Vincent Auriol, article 6 modifié, de la loi monétaire du 1^{er} octobre 1936 au 17 février 1937 (*Journal officiel*, Débats Sénat n° 17, même date, pages 158 à 164), par application pure et simple de cette loi.

3899. — 19 novembre 1963. — **M. Jacques Duclos** expose à **M. le ministre de la construction** que la ville de Noisy-le-Sec a entrepris une opération de rénovation urbaine et a chargé sa Société d'économie mixte de procéder à l'édification d'un bâtiment-tour sur des terrains appartenant à la ville au cœur de l'ilot à rénover ; que la construction de ce bâtiment oblige à des prospectus qui seront réguliers lorsque la rénovation de l'ilot sera réalisée, mais qui actuellement ne sont pas réglementaires, en fonction de la distance qui existera entre le nouveau bâtiment et ceux appelés à être démolis au fur et à mesure de l'avancement des opérations de rénovation ; qu'il est indispensable de construire avant de démolir afin de loger les occupants des locaux appelés à disparaître ; que les services de l'urbanisme, statuant sur la situation actuelle, ont montré une grande réticence à délivrer le permis de construire et qu'il a fallu demander une audience spéciale à la préfecture pour obtenir ce permis ; que cette situation n'est pas particulière à la commune de Noisy-le-Sec, qu'elle s'est déjà posée ailleurs et se posera au fur et à mesure que les opérations de rénovation urbaine se développeront ; que l'attention des services du ministère a déjà été attirée sur cette question et qu'un texte législatif tendant à remédier à cette situation serait à l'étude ; qu'il est urgent que des décisions interviennent rapidement car, dans le cas présent, par exemple, un propriétaire opposant pourrait attaquer la ville de Noisy-le-Sec et l'arrêt de permis de construire. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre afin que les opérations de rénovation urbaine, la distance séparant les nouvelles constructions élevées au titre de la rénovation de celles des bâtiments appelés à disparaître, ne puisse être considérée comme ne respectant pas les prospectus applicables aux nouveaux bâtiments, ceux-ci ne devant être jugés que par rapport au plan de masse de l'opération de rénovation.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N°s 1917 Guy de La Vasselais ; 1918 Guy de La Vasselais ; 2826 Etienne Le Sassier-Boisauné.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DES DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

N° 2654 Lucien Bernier.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA REFORME ADMINISTRATIVE

N°s 3753 André Fosset ; 3780 Marie-Hélène Cardot ; 3786 André Montell.

AGRICULTURE

N°s 3666 Eugène Ritzenthaler ; 3697 Paul Pauly.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N°s 2550 Jacques Duclos ; 3555 Jean Bertaud ; 3713 Jean Bardol ; 3770 Georges Rougeron.

ARMEES

N°s 2840 Bernard Lafay ; 3758 Pierre Métayer ; 3797 Pierre Métayer.

CONSTRUCTION

N° 2476 André Fosset.

EDUCATION NATIONALE

N°s 2810 Georges Dardel ; 2923 Georges Cogniot ; 2995 Gabriel Montpied ; 3472 Louis Talamoni ; 3529 Georges Cogniot ; 3532 Georges Cogniot ; 3620 Georges Cogniot ; 3634 Georges Marie-Anne ; 3712 Georges Cogniot ; 3736 André Méric ; 3740 Emile Hugues ; 3782 Jean Noury.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

N°s 1318 Paul Ribeyre ; 2168 Guy de La Vasselais ; 2297 Pierre Métayer ; 2466 Antoine Courrière ; 2469 Jules Pinsard ; 2642 André Armengaud ; 2888 Georges Cogniot ; 2928 André Armengaud ; 2963 Marie-Hélène Cardot ; 3083 Robert Liot ; 3241 Pierre Mathey ; 3401 Georges Rougeron ; 3482 Edouard Bonnefous ; 3508 Francis Le Basser ; 3596 Adolphe Dutoit ; 3612 Abel-Durand ; 3613 Octave Bajeux ; 3614 André Méric ; 3635 Jacques Verneuil ; 3668 Etienne Dailly ; 3693 Etienne Dailly ; 3708 Jean Béné ; 3714 Eugène Ritzenthaler ; 3717 Alain Poher ; 3719 Louis Talamoni ; 3725 Victor Golvan ; 3727 Georges Rougeron ; 3738 Emile Claparède ; 3745 Georges Rougeron ; 3760 Robert Liot ; 3762 Roger Menu ; 3764 Martial Brousse ; 3769 Georges Rougeron ; 3775 Clément Balestra ; 3778 Marie-Hélène Cardot ; 3781 Marie-Hélène Cardot ; 3788 Marcel Lambert.

Secrétaire d'Etat au budget.

N° 2901 Georges Cogniot.

INDUSTRIE

N° 3042 Maurice Coutrot.

INTERIEUR

N°s 3768 Georges Rougeron ; 3776 Louis Namy ; 3779 Marie-Hélène Cardot.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

N° 3773 André Méric.

SANTÉ PUBLIQUE ET POPULATION

N° 3783 Jean Bertaud.

TRAVAIL

N° 3765 Emile Claparède.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

N°s 2938 Ludovic Tron ; 2974 Yvon Coudé du Foresto ; 3509 André Méric ; 3733 André Méric.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

3609. — M. Jean Nayrou appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les très graves dégâts causés aux récoltes dans le département de l'Ariège par les orages catastrophiques de juin et de juillet 1963, et lui demande quelles mesures il compte prendre pour aider les agriculteurs et également pour alléger leurs charges sociales. (Question du 11 juillet 1963.)

Réponse. — En l'état actuel de la législation, les agriculteurs victimes de calamités agricoles peuvent obtenir l'aide financière du crédit agricole mutuel, dans les conditions prévues à l'article 675 du code rural, lorsque les dégâts atteignent 25 p. 100 au moins de la valeur des cultures, récoltes ou cheptel et sont survenus dans des zones et pendant des périodes délimitées par arrêté préfectoral. Cette aide est accordée sous forme de prêts spéciaux à moyen terme, dont le taux d'intérêt est réduit à 3 p. 100, par les caisses régionales de crédit agricole mutuel auprès desquelles les intéressés doivent adresser leurs demandes. Sur le plan fiscal, les exploitants agricoles victimes de calamités qui désirent obtenir une réduction de la contribution foncière et de l'impôt sur les bénéfices agricoles, peuvent adresser à cet effet une demande à M. le directeur départemental des impôts. Ils ont en outre, selon des instructions permanentes en vigueur, la possibilité de solliciter des délais supplémentaires de paiement, ainsi qu'une remise ou modération des impôts dont ils restent redevables et dont ils ne pourraient s'acquitter par suite des pertes subies. En vertu d'un principe constant, aucune mesure collective de remise ou d'exonération des cotisations dues au titre des prestations sociales agricoles ne peut être accordée. Cependant, les assujettis au régime des prestations familiales agricoles victimes de calamités agricoles peuvent toutefois présenter devant les comités départementaux des prestations sociales agricoles ou les caisses de mutualité sociale agricole des demandes de remises exceptionnelles, en considération de faits dont il leur appartient de justifier, en application de l'article 1077 du code rural. Il y a lieu de noter enfin que le problème de l'institution d'un système de protection des agriculteurs contre les calamités fait actuellement l'objet d'études, qui sont activement menées en liaison avec le ministère des finances et des affaires économiques, en vue du prochain dépôt d'un projet de loi. Ce projet de loi pourrait être soumis au Parlement au cours de la présente session.

3771. — M. Georges Rougeron, se référant à la réponse faite par **M. le ministre de l'agriculture** à sa question écrite n° 3660 (*Journal officiel*, Sénat, 2 octobre 1963) concernant le piégeage des rapaces au poteau, et constatant que fréquemment des rapaces nocturnes protégés et des crécerelles utiles à l'agriculture par la destruction de rongeurs sont victimes de cette méthode, lui demande s'il entend au moins faire respecter la réglementation qui prescrit le détendage des pièges chaque soir. (Question du 15 octobre 1963.)

Réponse. — Les arrêtés réglementaires permanents sur la police de la chasse en vigueur dans les départements précisent bien que les pièges employés contre les oiseaux nuisibles seront tendus le matin et détendus le soir. En attendant qu'une nouvelle réglementation intervienne concernant la classification et la destruction de certains oiseaux comme nuisibles, il appartient aux services chargés de la police de la chasse dans chaque département de veiller à la stricte application des dispositions réglementaires en vigueur.

3772. — M. Georges Rougeron demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il envisage de soumettre à la ratification du Parlement la convention internationale pour la protection des oiseaux établie à Paris le 18 octobre 1950 et dont la France est cosignataire. (Question du 15 octobre 1963.)

Réponse. — Des conversations sont actuellement en cours, entre les différents départements ministériels intéressés, sous l'égide de celui des affaires étrangères, en vue d'aboutir à la ratification de la convention internationale du 18 octobre 1950 sur la protection des oiseaux, tout en prévoyant que les mesures d'application qui en découleront en France tiendront compte de la situation géographique propre à notre pays et par conséquent des périodes de reproduction des oiseaux et des époques de retour des migrants. Il est notamment procédé, au stade actuel, à la rédaction de l'exposé des motifs de la loi qui sera soumise au Parlement pour autoriser cette ratification.

3791. — M. Lucien Grand demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il ne juge pas équitable que les agriculteurs se retirant avant 65 ans ou 60 ans en cas d'incapacité au travail et n'exerçant aucune autre activité aient la possibilité, en versant une cotisation volontaire, d'être assujettis au régime assurance maladie des exploitants agricoles jusqu'à la liquidation de leur retraite. (Question du 17 octobre 1963.)

Réponse. — Il ne pourrait être donné suite à la suggestion de l'honorable parlementaire que moyennant paiement par les agriculteurs en cause d'une cotisation fixée en tenant compte de l'antériorité des risques qui accompagne toute assurance volontaire.

Il est précisé que ceux des agriculteurs qui se retirent avant 60 ans et qui sont titulaires d'une pension d'invalidité du régime d'assurance maladie des exploitants agricoles continuent, en cette qualité, à pouvoir prétendre aux prestations d'assurance maladie. D'autre part, il est envisagé de maintenir le droit aux prestations de l'assurance maladie aux exploitants qui se retirent avant l'âge exigé pour l'attribution de la retraite de vieillesse dans des conditions leur ouvrant droit lorsqu'ils atteindront cet âge à l'indemnité viagère de départ instituée par le décret du 6 mai 1963.

3792. — M. Lucien Grand rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que les dispositions de l'article 13 du décret du 20 avril 1950 modifié relatives au recours des caisses d'assurances sociales agricoles contre l'employeur qui ne s'est pas acquitté en temps voulu de ses cotisations d'assurances sociales sont beaucoup moins souples que celles du régime général de la sécurité sociale (article 160 du code de la sécurité sociale). Alors que dans ce dernier texte, outre les cotisations et les majorations de retard, le remboursement des prestations peut être poursuivi, l'employeur agricole est, suivant l'article 13 précité, débiteur de toutes les prestations auxquelles l'assuré peut prétendre. D'autre part, l'article 13 retient en ce qui concerne le recours sur prestations la notion de première visite médicale alors que le régime général de sécurité sociale ne retient que la date de réalisation du risque, ou celle de l'arrêt de travail ou des premiers soins dont le remboursement est demandé. Il lui demande s'il n'est pas possible que la référence à la première constatation médicale disparaisse du régime agricole et que les dispositions de l'article 13 relatives au recours sur prestations soient remplacées par celles de l'article 160 du code de la sécurité sociale. (Question du 17 octobre 1963.)

Réponse. — Il est envisagé de procéder à une étude d'ensemble des modifications qui pourraient être apportées à la réglementation relative aux pénalités exigibles en cas de retard dans le versement des cotisations d'assurances sociales des salariés agricoles.

3795. — M. Lucien Grand demande à **M. le ministre de l'agriculture** à quelle date sera mis en place le fonds d'action sociale en matière d'assurance maladie des exploitants. (Question du 17 octobre 1963.)

Réponse. — Le règlement d'administration publique qui doit déterminer les modalités de constitution et de fonctionnement d'un fonds spécial destiné à promouvoir et à développer une action sociale en faveur des bénéficiaires du régime d'assurance maladie, invalidité et maternité des exploitants agricoles, et plus particulièrement des assurés les plus défavorisés, est en cours d'élaboration. Il fait actuellement l'objet de consultations avec les organisations représentatives des différents groupes d'assurances. Sans pouvoir préciser une date certaine quant à la promulgation du texte dont il s'agit, il est néanmoins indiqué à l'honorable parlementaire que cette date ne saurait plus être tenue pour éloignée.

CONSTRUCTION

3784. — Mme Marie-Hélène Cardot rappelle à **M. le ministre de la construction** qu'aux termes des dispositions de sa note CAB. 4634 du 19 juin 1963, ne seront retenues au titre du programme complémentaire d'H. L. M. locatives que les seules opérations susceptibles d'être mises en chantier le 1^{er} octobre prochain et ne seront financées en premier lieu jusqu'à la date susindiquée que les opérations s'inscrivant à l'intérieur des tranches opératoires arrêtées pour chaque département. Au surplus, dès la réception de la note du 19 juin 1963, les préfets et directeurs départementaux de la construction étaient invités à lui adresser tous les dossiers de financement qu'ils avaient pu constituer, étant précisé enfin que les dossiers déjà parvenus à ses services et qui n'avaient pu être financés au titre du programme initial de 1963 seraient pris en considération au titre du programme supplémentaire. Elle lui demande, en conséquence, si cette façon de procéder qui semble devoir favoriser les départements les plus diligents ou les mieux avisés est bien compatible avec la programmation découlant de l'établissement des tranches opératoires. Elle désirerait également savoir si la procédure utilisée en 1963 continuera à être employée à l'avenir et si l'on exigera encore des architectes et des entrepreneurs qu'ils soient astreints à étudier entre fin juin et fin septembre l'ensemble des opérations qui devraient être normalement échelonnées tout au long de l'année. La procédure employée en 1963 ne se justifierait, semble-t-il, qu'en raison des retards anormaux apportés à notifier à chaque département le contingent d'H. L. M. lui revenant. Elle souhaiterait que soient données aux conférences de coordination des maîtres d'ouvrages instituées dans chaque département des directives précises pour que, d'une part, la préparation des projets de bâtiments et de travaux publics et, de l'autre, les appels à la concurrence prévus pour leur exécution fassent l'objet d'une programmation établie dans les plus brefs délais et couvrent l'ensemble de la période du IV^e Plan (1964 et 1965) et, ultérieurement les délais d'exécution du V^e Plan. Elle lui serait, enfin, reconnaissante de lui fournir les renseignements suivants sur la situation par département au 1^{er} octobre des H. L. M. locatives du programme 1963 : 1^o nombre de logements H. L. M. locatives par département dont les dossiers de financement étaient parvenus au ministère de la construction le 19 juin 1963, qui ont été financés sur le programme supplémentaire de 1963 ; 2^o nombre de logements H. L. M. locatives par département autres que ceux visés au 1^o ci-dessus, reçus par le ministère de la construction au 1^{er} octobre 1963 et qui sont

ou seront financés au titre du programme supplémentaire de 1963; 3° nombre de logements H. L. M. locatives de 1963 (programme s'inscrivant à l'intérieur des tranches opératoires concernant chaque département reçus au ministère de la construction au 1^{er} octobre 1963; 4° mesures envisagées pour le cas où l'ensemble des dossiers reçus au ministère de la construction au 1^{er} octobre ne couvrirait pas la totalité des crédits ouverts pour l'année 1963 afin d'assurer à chaque département une équitable répartition du solde qui tiennent compte, non pas uniquement de sa diligence, mais de ses besoins réels et des motifs valables qui ont pu retarder l'envoi avant le 1^{er} octobre des dossiers inscrits dans les tranches opératoires ou encore dont la réalisation peut être valablement justifiée. (Question du 17 octobre 1963.)

Réponse. — Le ministre de la construction croit devoir préciser à l'honorable parlementaire que la note CAB/H 4634 du 19 juin 1963 qui fait l'objet de sa question écrite présente un caractère strictement interne aux services de son département ministériel. Il l'assure, néanmoins, que les instructions données par cette note ne sont nullement incompatibles avec la programmation découlant de l'établissement des tranches opératoires. Ces instructions ont essentiellement pour objet d'assurer l'emploi, d'ici la fin de l'année, des crédits supplémentaires accordés par la loi de finances rectificative du 31 juillet 1963 pour la construction d'un programme de 20.000 H. L. M. tout en tenant compte de l'évolution des prix dans les différents départements. La répartition de ce programme n'ayant pas encore été définitivement arrêtée, les précisions demandées par l'honorable parlementaire ne peuvent actuellement lui être fournies.

EDUCATION NATIONALE

3777. — M. Camille Vallin rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que le décret n° 63-901 du 28 août 1963 alloue des indemnités de frais de bureau aux I.D.E.P. et I.D.E.M. Elles sont attribuées « lorsqu'un bureau ne peut être fourni aux inspecteurs et aux inspectrices départementaux de l'enseignement primaire et que ces fonctionnaires doivent affecter à un usage administratif une partie de leur appartement ». En ce qui concerne « toutes dépenses autres que les abonnements, communications téléphoniques (loyer, chauffage, éclairage, entretien, fournitures, etc.), l'indemnité forfaitaire prévue sera au plus égale à 400 F par an ». Dans ces conditions, il lui demande : 1° s'il estime normal que des inspecteurs et inspectrices départementaux de l'enseignement primaire soient dans l'obligation d'affecter à un usage administratif une partie de leur appartement; sinon que compte-t-il faire pour que cesse cet état de fait, compte tenu des charges multiples des fonctionnaires intéressés; 2° s'il considère que le montant de l'indemnité prévue est suffisant pour assurer le fonctionnement de l'inspection primaire (achat de matériel : machine à écrire, duplicateur, etc.). Dans le cas contraire, s'il envisage de relever le montant de cette indemnité, auquel cas, de lui indiquer quel est le montant des crédits prévus au budget 1963; 3° s'il estime que les fonctionnaires qui bénéficient d'un bureau doivent prélever sur leur traitement les dépenses de mobilier, matériel, téléphone, etc. Sinon quelles mesures il compte prendre pour réparer ce qui apparaît comme anormal. (Question du 15 octobre 1963.)

Réponse. — Le problème des frais de fonctionnement des inspections départementales de l'enseignement primaire a été examiné à l'occasion du transfert à l'Etat, dans le cadre du budget de 1963, de certaines charges incombant jusqu'alors aux collectivités locales. La situation particulière faite à certains inspecteurs ou inspectrices départementaux de l'enseignement primaire a été étudiée; la solution du problème consiste à assurer progressivement l'installation matérielle convenable des intéressés, pour qu'ils n'aient plus à leur charge les dépenses de fonctionnement. Cette politique permettra également de réduire petit à petit le nombre des inspecteurs actuellement bénéficiaires de l'indemnité prévue par le décret du 28 août 1963. D'ailleurs, il convient de noter que les taux fixés par ce texte sont ceux de l'arrêté du 12 septembre 1961 qui doublait ceux précédemment en vigueur et que, dans ces conditions, il ne paraît pas possible de les relever dans l'immédiat.

3789. — M. Georges Portmann expose à M. le ministre de l'éducation nationale que, selon les termes du décret n° 63-901 du 28 août 1963, des indemnités de frais de bureau sont allouées aux inspecteurs départementaux de l'enseignement primaire et aux inspectrices départementales des écoles maternelles selon des modalités particulièrement restrictives. Il lui demande : 1° s'il trouve normal que les I.D.E.P. et I.D.E.M. soient contraints, faute de bureau administratif, d'affecter une partie de leur logement à cet usage et, dans la négative, quelles mesures il compte prendre pour faire cesser cet état de fait; 2° s'il juge qu'une indemnité annuelle de 400 F est suffisante pour couvrir le loyer d'un bureau, l'ameublement, l'équipement en matériel, le chauffage, l'éclairage, les fournitures, l'entretien par une femme de service et, dans la négative, quelles mesures il compte prendre pour relever le montant de cette indemnité et quel est le montant des crédits prévus à ce chapitre aux budgets de 1963 et de 1964; 3° s'il pense qu'une indemnité pour communications téléphoniques de 1,20 F par jour (68 F pour deux mois), permette aux I.D.E.P. et aux I.D.E.M. d'assurer convenablement leur service en fonction des exigences de la vie moderne et, dans la négative, quelles mesures il compte prendre pour l'attribution d'une suffisante indemnité; 4° s'il estime juste que les I.D.E.P. et les I.D.E.M. affectant une pièce de leur appartement à leur bureau administratif et touchant de ce fait une indemnité, soient contraints par sommation d'huissier à rembourser les som-

mes perçues s'ils disposent d'une salle d'archives à l'extérieur et, dans la négative, quelles mesures il compte prendre pour que cessent ces poursuites judiciaires. (Question du 17 octobre 1963.)

Réponse. — Le problème des frais de fonctionnement des inspections départementales de l'enseignement primaire a été examiné à l'occasion du transfert à l'Etat, dans le cadre du budget de 1963, de certaines charges incombant jusqu'alors aux collectivités locales. La situation particulière faite à certains inspecteurs ou inspectrices départementaux de l'enseignement primaire a été étudiée; la solution du problème consiste à assurer progressivement l'installation matérielle convenable des intéressés pour qu'ils n'aient plus à leur charge de dépenses de fonctionnement. Cette politique permettra également de réduire petit à petit le nombre des inspecteurs actuellement bénéficiaires de l'indemnité prévue par le décret du 28 août 1963. D'ailleurs, il convient de noter que ceux de l'arrêté du 12 septembre 1961 qui doublait ceux précédemment en vigueur et que, dans ces conditions, il ne paraît pas possible de les relever dans l'immédiat. D'autre part, le ministère des finances et des affaires économiques a été saisi de la question des poursuites engagées à la suite de divers ordres de reversement délivrés à l'encontre de certains inspecteurs départementaux. Il a été demandé à ce département ministériel de suspendre les instructions données à ce sujet.

3819. — M. Pinton signale à M. le ministre de l'éducation nationale que, quoique l'objet de la mission du Comité international olympique soit limité au domaine sportif, il est d'évidence que ses décisions reflètent dans une mesure certaine la position politique des Etats, dont des ressortissants figurent dans ce comité. Dans ces conditions, étant donné le quasi-isolément diplomatique de la France, depuis un certain nombre de mois, M. Pinton demande à M. le Premier ministre comment il a pu laisser se développer et encourager de la manière la plus officielle, soit directement, soit par l'intermédiaire de l'un de ses secrétaires d'Etat, la candidature d'une ville française à l'organisation des Jeux olympiques de 1968. Il signale, en particulier, que ces encouragements ont conduit ladite ville à engager, pour la défense de cette candidature, des dépenses relativement très importantes, dont la charge retombera sur les épaules de ses seuls contribuables. (Question du 24 octobre 1963.)

Réponse. — Il est exact que les villes de Lyon et Grenoble ont posé leur candidature pour l'organisation des Jeux olympiques de 1968. La décision n'a pas été prise par le Gouvernement, mais par les deux villes. Le conseil des ministres a tenu à soutenir les candidatures prises à l'initiative des municipalités, compte tenu des efforts considérables poursuivis par elles en faveur de l'équipement sportif. Il a d'ailleurs, à titre d'encouragement, accordé bien volontiers son soutien, car aucun succès ni progrès ne peut être obtenu par ceux qui n'entreprennent rien et se cantonnent dans la critique systématique. Le Gouvernement estime que les frais de publicité dépensés par la ville de Lyon pour présenter sa candidature, frais au demeurant très faibles, sont largement compensés par la propagande internationale et la notoriété acquise par cette ville dans le monde entier et dans des milieux aussi divers que la politique, le tourisme, le sport et les affaires. Nul doute qu'il ne s'agisse là d'un acte d'heureuse gestion municipale dont ne manquera pas de bénéficier dans l'avenir la ville de Lyon.

INTERIEUR

3743. — M. Georges Rougeron appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les inconvénients résultant pour le budget des communes de mesures à caractère rétroactif en matière de classement indiciaire, de salaires et de traitements du personnel; ainsi, l'arrêté ministériel du 20 mai, publié au Journal officiel des 27 et 28 mai, qui établit rétroactivement de classements indiciaires nouveaux avec effet soit du 1^{er} juillet 1961, soit du 1^{er} janvier 1962. Les maires et conseils municipaux de petites et moyennes communes en particulier sont effrayés par la perspective de rappels de traitements correspondants, alors que si la fixation des nouvelles échelles était intervenue avant les dates précitées, ils eussent pu établir la provision des conséquences financières dans le cadre budgétaire des exercices correspondants. Il lui demande si le souci d'une administration équilibrée ne devrait pas conduire à éviter les rétroactivités, surtout aussi accentuées. (Question du 8 octobre 1963.)

Réponse. — Les difficultés soulevées par l'extension des emplois ouvriers et de maîtrise des communes des mesures prises par l'Etat en faveur des emplois homologues des catégories C et D successivement à compter des 1^{er} juillet 1961 et 1^{er} janvier 1962 avaient conduit le ministère de l'intérieur à recueillir non seulement l'avis du ministère des finances comme le prescrit la loi, mais également celui du Premier ministre. De plus, le règlement de ce problème était lié à l'adoption d'une solution identique à l'égard des personnels ouvriers des administrations parisiennes. Tel est le motif qui justifie le long délai qui s'est écoulé avant qu'intervienne l'arrêté du 20 mai qui apporte une solution satisfaisante en la matière en alignant le classement indiciaire des personnels communaux en cause sur celui appliqué par l'Etat à ses agents occupant des emplois homologues. Dans ces conditions, les dates d'effets retenues par ledit texte pour l'application des nouvelles échelles aux agents communaux dont il s'agit ne pouvaient être que celles prévues pour les agents des catégories C et D par les décrets de juillet 1961 et mai 1962 qui rétroagissaient respectivement à compter du 1^{er} juillet 1961 et 1^{er} janvier 1962.

3787. — M. André Montell demande à **M. le ministre de l'intérieur** quelles sont les mesures prévues pour titulariser les auxiliaires des préfectures rétribués sur le budget de l'Etat ou sur le budget des départements, et si, outre la prise en charge de ces derniers, il envisage, comme dans d'autres départements ministériels, la titularisation d'office des auxiliaires comptant une certaine ancienneté. (Question du 17 octobre 1963.)

Réponse. — Les impératifs budgétaires n'ont pas permis jusqu'à présent la prise en considération des propositions formulées par le ministère de l'intérieur en vue de l'intégration des auxiliaires dans les cadres d'exécution et de service des préfectures. Le ministère de l'intérieur est toutefois disposé à renouveler ces dites propositions, notamment lors de la préparation du budget de 1965.

JUSTICE

3852. — M. Georges Rougeron demande à **M. le ministre de la justice** : 1° quelles sont les déclarations constitutives du délit d'offense au Président de la République ; 2° combien de condamnations de ce chef ont été prononcées en France : a) de janvier 1947 à décembre 1958 ; b) de janvier 1959 à décembre 1962 ; c) de janvier à juin 1963 inclus. (Question du 5 novembre 1963.)

Réponse. — 1° Le délit d'offense au Président de la République prévu et réprimé par l'article 26, alinéa 1^{er} de la loi du 29 juillet 1881, est susceptible de revêtir des formes trop diverses pour qu'il soit possible de donner de celles-ci une énumération même non limitative ; tout au plus peut-on signaler l'attendu d'un arrêt rendu récemment en cette matière par la Cour d'appel de Paris (10 juillet 1963) : « les journalistes ont incontestablement le droit de critiquer la politique du Chef de l'Etat mais ils ne peuvent cependant à cette occasion publier des imputations ou allégations de nature à porter atteinte à l'honneur de celui-ci, des injures ou termes de mépris ; 2° seul le « compte général de l'administration de la justice » pourrait contenir les renseignements statistiques permettant de répondre au deuxième point de la question posée ; mais le délit d'offenses ne fait pas dans ce document l'objet d'une rubrique distincte ; le nombre des condamnations intervenues dans ce domaine se trouve ainsi confondu avec celui de toutes les infractions de presse (à l'exception toutefois des injures et des diffamations). Il en résulte que le garde des sceaux ne se trouve pas en mesure de répondre au deuxième point de la question posée.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 19 novembre 1963.

SCRUTIN (N° 8)

Sur les amendements (n° 95) de **M. Georges Portmann**, au nom de la commission des finances, et (n° 103) de **M. Edouard Le Bellegou** tendant à supprimer les crédits des titres III et IV (Affaires algériennes) de l'état B annexé à l'article 18 du projet de loi de finances pour 1964.

Nombre des votants.....	243
Nombre des suffrages exprimés.....	239
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	120

Pour l'adoption.....	196
Contre	43

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Georges Bonnet.	Emile Claparède.
Abel-Durand.	Jacques Bordeneuve.	Jean Clerc.
Gustave Alric.	Marcel Boulangé (territoire de Belfort).	André Colin.
Louis André.	Jean-Marie Bouloux.	Henri Cornat.
Emile Aubert.	Robert Bouvard.	André Cornu.
Marcel Audy.	Joseph Brayard.	Yvon Coudé
Octave Bajeux.	Marcel Brégère.	du Foresto.
Clément Balestra.	Raymond Brun.	Antoine Courrière.
Paul Baratgin.	Julien Brunhes.	Maurice Coutrot.
Edmond Barrachin.	Florian Bruyas.	Mme Suzanne
Joseph Beaujannot.	Robert Bruyneel.	Crémieux.
Jean Bène.	Robert Burret.	Etienne Dailly.
Daniel Benoist.	Roger Carcassonne.	Georges Dardel.
Lucien Bernier.	Mme Marie-Hélène	Marcel Darou.
Jean Berthoin.	Cardot.	Francis Dassaud.
Roger Besson.	Marcel Champeix.	Jean Deguise.
Auguste-François	Michel Champeboux.	Alfred Dehé.
Billiemaz.	Adolphe Chauvin.	Roger Delagnes.
René Blondelle.	Paul Chevallier	Jacques Delalande.
Raymond Boin.	(Savoie).	Claudius Delorme.
Edouard Bonnefous	Pierre de Chevigny.	Vincent Delpuech.
(Seine-et-Oise).	Bernard Chochoy.	Jacques Descours
Raymond Bonnefous		Desacres.
(Aveyron).		

Henri Desseigne.
Paul Drian.
Emile Dubois (Nord).
René Dubois (Loire-Atlantique).
Roger Duchet.
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Charles Durand.
Hubert Durand.
Emile Durieux.
Jules Emaile.
Jean Errecart.
Pierre Fastinger.
Jean Filippi.
Max Fléchet.
André Fosset.
Jean-Louis Fournier.
Charles Fruh.
Jacques Gadoin.
Général Jean Ganevai.
Pierre Garot.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Lucien Grand.
Robert Gravier.
Léon-Jean Grégory.
Louis Gros.
Paul Guillaumot.
Georges Guille.
Yves Hamon.
Jacques Henriet.
Gustave Héon.
Emile Hugues.
René Jager.
Eugène Jamain.
Louis Jung.
Michel Kauffmann.
Michel Kistler.
Jean Lacaze.
Roger Lachèvre.
Jean de Lachomette.
Bernard Lafay.
Henri Lafleur.
Pierre de La Gontrie.
Roger Lagrange.
Marcel Lambert.

Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laurens.
Charles Laurent-Thouvery.
Guy de La Vasselais.
Edouard Le Bellegou.
Marcel Lebreton.
Jean Lecanuet.
Modeste Legouez.
Etienne Le Sassier-Boisauné.
François Levacher.
Paul Levêque.
Henri Longchambon.
Jean-Marie Louvel.
Pierre Marcilhacy.
André Maroselli.
Louis Martin.
Jacques Masteau.
Pierre-René Mathéy.
Jacques Ménard.
Roger Menu.
André Méric.
Léon Messaud.
Pierre Métayer.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Max Monichon.
François Monsarrat.
Claude Mont.
André Monteil.
Gabriel Montpied.
Roger Morève.
Léon Motaïs de Narbonne.
Marius Moutet.
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 Perdureau.
Jean Périard.
Hector Peschaud.
Guy Petit (Basses-Pyrénées).
Gustave Philippon.
André Picard.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
André Plait.
Alain Poher.
Joseph de Pommery.
Georges Portmann.
Mlle Irma Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
Etienne Restat.
Paul Ribeyre.
Eugène Romaine.
Vincent Rotinat.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Pierre Roy.
Abel Sempé.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani.
Robert Soudant.
Charles Suran.
Paul Symphor.
Edgar Tailhades.
Gabriel Tellier.
René Tinant.
René Toribio.
Henri Tournan.
Ludovic Tron.
Emile Vanrullen.
Jacques Vassor.
Fernand Verdeille.
Maurice Verillon.
Jacques Verneuil.
Pierre de Villoutreys.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazlères.
Michel Yver.
Joseph Yvon.

Ont voté contre :

MM.	Adolphe Dutoit.	Alfred Porol.
Ahmed Abdallah.	Yves Estève.	Marcel Prélôt.
Philippe d'Argenlieu.	Jean Fleury.	Etienne Rabouin.
Jean Bardol.	Victor Golvan.	Georges Repiquet.
Jacques Baumel.	Raymond Guyot.	Jacques Richard.
Maurice Bayrou.	Roger du Halgouet.	Eugène Ritzenhaler.
Raymond Bossus.	Paul-Jacques Kalb.	Louis Roy.
Amédée Bouquerel.	Mohamed Kamil.	Jacques Soufflet.
Jean-Eric Bousch.	Francis Le Basser.	Louis Talamoni.
Robert Chevalier (Sarthe).	Robert Liot.	Camille Vallin.
Georges Cogniot.	Georges Marrane.	Mme Jeannette
Léon David.	Eugène Motte.	Vermeersch.
Mme Renée Dervaux.	Louis Namy.	Jean-Louis Vigier.
Hector Dubois (Oise).	Général Ernest Petit (Seine).	Robert Vignon.
Jacques Duclos.	Michel de Pontbriand.	Modeste Zussy.

Se sont abstenus :

MM. Albert Boucher, Henri Claireaux, Georges Marie-Anne et Jean-Louis Tinaud

N'ont pas pris part au vote :

MM.	Maurice Charpentier.	Marcel Legros.
André Armengaud.	Louis Courroy.	Marcel Lemaire.
Jean de Bagneux.	Marc Desaché.	Marcel Molle.
Jean Bertaud.	Jean de Geoffre.	Geoffroy de Montalembert.
Général Antoine	Louis Guillou.	Marcel Pellenc.
Béthouart.	Roger Houdet.	Paul Piales.
Martial Brousse.	Alfred Isautier.	Henri Prêtre.
Omer Capelle.	Maurice Lalloy.	François Schleiter.
Maurice Carrier.	Arthur Lavy.	

Excusés ou absents par congé :

MM.	Edgar Faure.	Henry Loste.
Georges Boulanger.	Bernard Lemarié.	Paul Wach.

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. Abel-Durand à M. Raymond Bonnefous.
Gustave Alric à M. Roger Lachèvre.
Henri Cornat à M. Léon Jozeau-Marigné.
Francis Le Basser à M. Maurice Bayrou.
Pierre Marcihacy à M. Etienne Dailly.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	253
Nombre des suffrages exprimés.....	249
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	125
Pour l'adoption.....	206
Contre	43

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

SCRUTIN (N° 9)

Sur les amendements (n° 96) de M. Georges Portmann, au nom de la commission des finances et (n° 104) de M. Edouard Le Bellegou au titre V (Affaires algériennes) de l'état C, annexé à l'article 19 du projet de loi de finances pour 1964.

Nombre des votants.....	237
Nombre des suffrages exprimés.....	234
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	118
Pour l'adoption.....	190
Contre	44

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Gustave Alric.
Louis André.
Emile Aubert.
Marcel Audy.
Jean de Bagneux.
Clément Balestra.
Paul Baratgin.
Edmond Barrachin.
Joseph Beaujannot.
Jean Bène.
Daniel Benoist.
Lucien Bernier.
Jean Berthoin.
Roger Besson.
Auguste-François Billiemaz.
René Blondelle.
Raymond Boin.
Edouard Bonnefous (Seine-et-Oise).
Raymond Bonnefous (Aveyron).
Georges Bonnet.
Jacques Bordeneuve.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Jean-Marie Bouloux.
Robert Bouvard.
Joseph Brayard.
Marcel Brégégère.
Julien Brunhes.
Florian Bruyas.
Robert Bruyneel.
Robert Burret.
Roger Carcassonne.
Marcel Champeix.
Michel Champeboux.
Adolphe Chauvin.
Paul Chevallier (Savoie).
Pierre de Chevigny.
Bernard Chochoy.
Emile Claparède.
Jean Clerc.
André Colin.
Henri Cornat.
André Cornu.
Yvon Coudé du Foresto.
Antoine Courrière.

Louis Courroy.
Maurice Coutrot.
Mme Suzanne Crémieux.
Etienne Dailly.
Georges Dardel.
Marcel Darou.
Francis Dassaud.
Alfred Dehé.
Roger Delagnes.
Jacques Delalande.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Jacques Descours Desacres.
Henri Desseigne.
Paul Driant.
Emile Dubois (Nord).
René Dubois (Loire-Atlantique).
Roger Duchet.
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Charles Durand.
Hubert Durand.
Emile Durieux.
Jean Errecart.
Pierre Fastinger.
Jean Filippi.
Max Fléchet.
André Fosset.
Jean-Louis Fournier.
Charles Fruh.
Jacques Gadoin.
Général Jean Ganeval.
Pierre Garet.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Lucien Grand.
Robert Gravier.
Léon-Jean Grégory.
Louis Gros.
Paul Guillaume.
Georges Guille.
Louis Guillou.
Yves Hamon.
Jacques Henriot.
Gustave Héon.
Roger Houdet.
Emile Hugues.
René Jager.
Eugène Jamain.

Jean Lacaze.
Roger Lachèvre.
Jean de Lachomette.
Bernard Lafay.
Henri Lafleur.
Pierre de La Contrie.
Roger Lagrange.
Marcel Lambert.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laurens.
Charles Laurent-Thouvery.
Guy de La Vasselais.
Edouard Le Bellegou.
Marcel Lebreton.
Jean Lecanuet.
Modeste Legouez.
Etienne Le Sassier-Boisauné.
François Levacher.
Paul Levêque.
Pierre Marcihacy.
André Maroselli.
Louis Martin.
Jacques Masteau.
Pierre-René Mathéy.
Jacques Ménard.
Roger Menu.
André Méric.
Léon Messaud.
Pierre Métayer.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Max Monichon.
François Monsarrat.
Claude Monté.
André Monteil.
Gabriel Montpied.
Roger Moreve.
Léon Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
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 Perdèreau.
Jean Péridier.
Hector Peschaud.
Guy Petit (Basses-Pyrénées).
Gustave Philippon.
André Picard.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
André Plait.
Alain Poher.
Joseph de Pommery.

Georges Portmann.
Mlle Irma Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
Etienne Restat.
Paul Ribeyre.
Eugène Romaine.
Vincent Rotinat.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Pierre Roy.
Abel Sempé.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani.
Robert Soudant.
Charles Suran.
Paul Symphor.

Edgar Tailhades.
Gabriel Tellier.
René Tinant.
René Toribio.
Henri Tournan.
Ludovic Tron.
Emile Vanrullen.
Jacques Vassor.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Jacques Verneuil.
Pierre de Villoutreys.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.
Michel Yver.
Joseph Yvon.

Ont voté contre :

MM.
Ahmed Abdallah.
Philippe d'Argenlieu.
Jean Bardol.
Jacques Baumel.
Maurice Bayrou.
Raymond Bossus.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Robert Chevalier (Sarthe).
Georges Cogniot.
Léon David.
Mme Renée Dervaux.
Hector Dubois (Oise).
Jacques Duclos.

Adolphe Dutoit.
Yves Estève.
Jean Fleury.
Victor Golvan.
Raymond Guyot.
Roger du Halgouet.
Paul-Jacques Kalb.
Mohamed Kamil.
Maurice Lalloy.
Francis Le Basser.
Robert Liot.
Georges Marrane.
Eugène Motte.
Louis Namy.
Général Ernest Petit (Seine).

Michel de Pontbriand.
Alfred Porol.
Marcel Prélot.
Etienne Rabouin.
Georges Repiquet.
Jacques Richard.
Eugène Ritzenthaler.
Louis Roy.
Jacques Soufflet.
Louis Talamoni.
Camille Vallin.
Mme Jeannette Vermeersch.
Jean-Louis Vigier.
Robert Vignon.
Modeste Zussy.

Se sont abstenus :

MM. Albert Boucher, Henri Claireaux et Georges Marie-Anne.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
André Armengaud.
Octave Bajeux.
Jean Bertaud.
Général Antoine Béthouart.
Martial Brousse.
Raymond Brun.
Omer Capelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Maurice Carrier.

Maurice Charpentier.
Jean Deguise.
Marc Desaché.
Jules Emaile.
Jean de Geoffre.
Alfred Isautier.
Louis Jung.
Michel Kauffmann.
Michel Kistler.
Arthur Lavy.
Marcel Legros.

Marcel Lemaire.
Henri Longchambon.
Jean-Marie Louvel.
Marcel Molle.
Geoffroy de Montalembert.
Marcel Pellenc.
Paul Piales.
Henri Prêtre.
François Schleiter.
Jean-Louis Tinaud.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).

Edgar Faure.
Bernard Lemarié.

Henry Loste.
Paul Wach.

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. Abel-Durand à M. Raymond Bonnefous.
Gustave Alric à M. Roger Lachèvre.
Henri Cornat à M. Léon Jozeau-Marigné.
Francis Le Basser à M. Maurice Bayrou.
Pierre Marcihacy à M. Etienne Dailly.

Les nombres annoncés en séance avaient été de.

Nombre des votants.....	240
Nombre des suffrages exprimés.....	237
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	119
Pour l'adoption.....	192
Contre	45

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