

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 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 1964-1965

COMPTE RENDU INTEGRAL — 19^e SEANCE

Séance du Mardi 17 Novembre 1964.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1566).
2. — Loi de finances pour 1965. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1566).
Postes et télécommunications :
MM. Bernard Chochoy, rapporteur spécial de la commission des finances ; Joseph Beaujannot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Camille Vallin, Gérard Minvielle, Michel Kauffmann, Roger Delagnes, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement ; Paul Mistral.
MM. Jean Bertaud, le secrétaire d'Etat.
Caisse nationale d'épargne :
MM. Georges Marrane, rapporteur spécial de la commission des finances ; Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.
Renvoi de la suite de la discussion.
Suspension et reprise de la séance.
Présidence de Mme Marie-Hélène Cardot.
3. — Dépôt d'un rapport (p. 1580).
4. — Scrutin pour l'élection de deux juges titulaires de la Haute Cour de justice (p. 1580).
5. — Loi de finances pour 1965. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1580).

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances ; MM. Auguste Pinton, Amédée Bouquerel, Auguste Billiemaz et Joseph Yvon, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques ; Camille Vallin, Raymond Bossus, Jean Nayrou, Ludovic Tron, André Dulin.

Renvoi de la suite de la discussion.

6. — Election d'un juge titulaire de la Haute Cour de justice (p. 1596).
Suspension et reprise de la séance.
Présidence de M. André Méric.

7. — Loi de finances pour 1965. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1596).

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

MM. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement ; Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean-Eric Bousch, Jacques Henriet, André Dulin, Raymond Brun, Jean Bertaud, Robert Bruyneel, Marcel Darou, Mme Marie-Hélène Cardot, M. Michel Kauffmann.

Commissariat au tourisme :

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances ; MM. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Brégégère, Victor Golvan, Bernard Lemarié, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement ; Jacques Henriet.

Renvoi de la suite de la discussion.

8. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1611).

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

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1965

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 22 et 23 (1964-1965).]

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 5 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, 1 heure 10 minutes ;
- Groupe socialiste, 1 heure ;
- Groupe de la gauche démocratique, 55 minutes ;
- Groupe des républicains populaires, 45 minutes ;
- Groupe de l'Union pour la Nouvelle République, 45 minutes ;
- Groupe du centre républicain d'action rurale et sociale, 30 minutes ;
- Groupe communiste, 30 minutes ;
- Sénateurs non inscrits, 5 minutes.

Postes et télécommunications.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le budget annexe des postes et télécommunications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, comme chaque année le rapport sur le budget annexe des postes et télécommunications comporte trois parties essentielles. Dans la première partie, nous verrons la suite donnée par le Gouvernement aux observations formulées l'an dernier par notre commission des finances. Dans la deuxième partie, nous examinerons le projet de budget pour 1965 et, enfin, dans la troisième partie, nous vous soumettrons les observations qui ont été présentées par différents membres de la commission des finances.

Sur quoi a porté l'an dernier l'essentiel de nos observations ? Nous avions d'abord demandé la revalorisation de l'indemnité pour travail de nuit. De 1962 à 1963, l'indemnité a été portée de 55 à 80 centimes, taux qui reste loin des vœux exprimés par la commission qui avait jugé que l'indemnité devait être triplée, c'est-à-dire portée à 1,50 franc. Cette majoration aurait permis aux agents, sous réserve du maintien au niveau de 1962, de supporter plus facilement les frais du repas supplémentaire qui leur est indispensable pendant leur vacation de nuit. Je souligne au passage que, pour 1,50 franc, le repas serait encore très modeste.

Or, nos collègues sont informés de l'augmentation très sensible des prix alimentaires de 1964 par rapport à 1962. C'est donc la nouvelle indemnité de 80 centimes qui devrait être triplée et la revendication, convenons-en, n'est vraiment pas exagérée.

En ce qui concerne l'indemnité de gérance et de responsabilité des receveurs et chefs de centre, nous observons que si nombre d'indemnités intéressant différentes catégories ont été revalorisées, par contre les chefs d'établissements des P. T. T., chez lesquels se concentre la plus importante masse de numérique et dont les risques et les responsabilités s'accroissent en

rapport direct avec ces manipulations d'argent, n'ont bénéficié d'aucun changement en faveur de leur indemnité de gérance et de responsabilité. Or, ce n'est un mystère pour personne que de dire que, pour des causes diverses, les débets sont de plus en plus fréquents. L'indemnité de gérance et de responsabilité, utilisée en grande partie pour couvrir les primes de cautionnement et de l'assurance des comptables était, jusqu'en 1948, incluse pour moitié avec les traitements pour le calcul de la retraite. Il serait souhaitable que cette indemnité, relevée dans un premier stade d'au moins 50 p. 100, fût de nouveau soumise à retenue pour le calcul de la retraite.

Au sujet des charges des collectivités locales en matière de postes et télécommunications, depuis plusieurs années les membres de la commission ont mis l'accent sur les charges excessives qui pèsent sur les communes à l'occasion de la construction des bureaux de poste.

A ce sujet, le budget de 1964 a décidé de l'augmentation de 7.500 à 10.000 francs du maximum de la subvention accordée aux petites communes qui construisent ou aménagent un bureau de poste.

Pour 1965, il est proposé de relever de 180 à 300 francs par an le plafond de la participation au loyer des recettes distribution.

La commission prend acte de ces améliorations, mais estime comme les années passées que le problème reste entier, à savoir celui de la suppression des charges imposées aux communes dans ce domaine.

Je veux rappeler très rapidement à nos collègues que la création d'une recette distribution est subordonnée à la fourniture par la commune des locaux nécessaires au fonctionnement des services et au logement du titulaire. La participation aux frais de loyer se montera annuellement — je viens de l'indiquer — au maximum à 300 francs, soit seulement quarante fois le taux d'avant guerre. C'est là un effort bien mince — vous en conviendrez — de la part de l'administration.

D'autre part, quand une commune prend l'initiative de la construction d'un bureau de poste, elle peut obtenir de l'administration une subvention égale à 18 p. 100 du montant des travaux, avec un maximum fixé à 10.000 francs, subvention dérisoire comparativement au coût des travaux. Si 10.000 francs représentent 18 p. 100 de la dépense, cela supposerait que cette dépense ne dépasse pas 55.000 francs pour le bureau et le logement du receveur.

Il serait souhaitable qu'on s'oriente vers la suppression pure et simple des charges supportées par la commune dans ce domaine, car il s'agit là, je le répète à dessein, d'un transfert de charges que les collectivités ne devraient pas avoir à supporter.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Très exactement !

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Ensuite, lorsque les communes participent aux dépenses de construction des hôtels des postes, dont l'initiative est prise par l'administration, comment les choses se passent-elles ?

La commune doit participer aux frais de construction dans la proportion de 25 p. 100 des dépenses. Mais la collectivité supporte aussi d'autres frais accessoires : le raccordement au réseau de distribution d'eau, le branchement éventuel au réseau d'égout, l'aménagement des abords de l'immeuble et leur éclairage.

Là encore, nous le répétons sans nous lasser, il conviendrait que la participation de 25 p. 100 soit supprimée puisque l'immeuble devient propriété domaniale. On ne voit pas, dans cette affaire de construction de bureaux de postes par l'administration, à quoi répond cette participation de 25 p. 100 demandée à la commune, alors que, comme je l'ai indiqué, l'immeuble devient propriété domaniale. Là encore, nous insistons pour qu'il soit mis fin à ces errements qui n'ont plus aucune raison d'être.

En ce qui concerne la création d'emplois nouveaux par tranche, nous déplorons à nouveau que près de 35 p. 100 des créations d'emplois soient prévues après le 1^{er} juillet 1965.

Les errements anciens subsistent donc et la commission souligne une fois de plus le caractère anormal de ces dispositions qui, si l'on tient compte de la période de formation nécessaire, ne permettent à bien des agents de n'effectuer un service normal que pendant une période relativement courte. A partir du moment où il est prévu de créer, au cours de l'année, 6.000, 6.200 ou 6.400 emplois nouveaux, il nous paraît anormal, nous le soulignons avec force, que ce recrutement n'intervienne qu'à partir du 1^{er} juillet 1965, c'est-à-dire à la veille de la période de pointe, ce qui rend ce personnel pratiquement inutilisable. Je pourrais citer de nombreux exemples de receveurs qui tiennent à peu près ce langage : « J'ai bien à ma disposition un personnel

renforcé mais il m'encombre souvent davantage qu'il ne sert, car je dois d'abord le former, l'initier aux tâches qui l'attendent ».

Nous aimerions, dans ce domaine également, que des modifications interviennent.

En ce qui concerne les pensionnés des P. T. T., depuis plusieurs années la commission s'est émue du sort particulier de certaines catégories de retraités des postes et télécommunications, à l'égard desquels l'application de la péréquation n'a pas eu les effets recherchés par les promoteurs de la loi du 20 septembre 1948.

Nous insistons à nouveau pour que les améliorations des possibilités d'avancement accordées aux fonctionnaires en activité se répercutent sur la situation des retraités et que ces derniers bénéficient en somme d'une véritable péréquation.

A ce sujet, la commission désirerait être éclairée sur les raisons qui s'opposent à ce qu'une suite favorable soit donnée au projet de décret du ministre des P. T. T. soumis le 29 avril 1963 au ministre des finances pour l'extension, aux retraités de son département, des assimilations décidées en faveur de certaines catégories de retraités relevant des contributions directes, contributions indirectes et enregistrement et contenues dans le décret n° 62-1432 du 27 novembre 1962 portant rattachement de ces services à la direction générale des impôts.

M. le secrétaire d'Etat, notre commission attacherait du prix à ce que vous apportiez tout à l'heure une réponse précise à la question que je vous pose en son nom.

Parlons maintenant de la revalorisation de la prime de résultat d'exploitation qui intéresse, comme vous le savez, l'ensemble du personnel des P. T. T.

Dans le présent projet le montant de la prime atteint 440 francs contre 400 en 1964 et 360 en 1963. La commission renouvelle à ce sujet ses observations de l'an dernier et constate que la progression des crédits ne tient pas compte de l'accroissement des effectifs et que le pourcentage d'augmentation diminue d'année en année. Ce n'est pas là une manière d'encourager le personnel. Il conviendrait que le pourcentage d'augmentation de 1960 sur 1959, qui était alors de 20, soit à nouveau appliqué et se substitue au pourcentage dégressif de ces dernières années. Ceux d'entre vous qui ont mon rapport sous les yeux peuvent constater que, de 1959 à 1960, le pourcentage d'augmentation était de 20, de 1960 à 1961, il est tombé à 16,6, de 1961 à 1962 à 14,2, de 1962 à 1963 à 12,5, de 1963 à 1964 à 11 et, de 1964 à 1965, à 10.

Le ministre des P. T. T. devrait — je ne veux pas mettre en doute les efforts qu'il peut déployer en ce domaine — s'appliquer tout de même à obtenir cette mesure de justice en considérant qu'on ne peut pas demander à un personnel de donner toujours davantage, de faire toujours preuve d'une conscience professionnelle élevée, dans le moment où l'on s'aperçoit que, sur le plan de la revalorisation de sa prime de résultat d'exploitation, on ne fait vraiment pas l'effort qui devrait être consenti.

Enfin, notre commission des finances s'est inquiétée à nouveau du retard pris par la France en matière d'équipement téléphonique. Elle n'ignore pas que le développement souhaitable du téléphone est lié à l'importance des crédits mis à la disposition du ministère des P. T. T.

Elle exprime le désir que les crédits d'investissements prévus dans le V^e plan soient susceptibles de donner à la France la place qu'elle doit avoir comparativement aux nations d'un niveau de vie similaire.

En effet, lorsqu'on nous donne comme éléments de comparaison des pays qui sont encore en voie de développement, tout naturellement on peut admettre que la France se situe à un excellent rang par rapport à eux, mais c'est en fonction de pays à niveaux de vie comparables au nôtre qu'il faudrait établir les comparaisons.

Votre commission fait remarquer que pour ce qui les concerne les collectivités locales, notamment les départements ont fait à ce point de vue des efforts de financement appréciables.

Vous trouverez d'ailleurs en annexe : le montant par département des avances versées par les collectivités locales depuis 1952 jusqu'au 31 décembre 1963 au titre de participation aux dépenses d'équipement téléphonique ; le montant des sommes encaissées au titre d'avances auprès des particuliers et des collectivités pour l'extension et l'amélioration du service téléphonique ; le montant des avances remboursables encaissées en 1962 et 1963 au titre des différents types de conventions ; l'évolution comparée du montant des avances remboursables et des crédits d'investissements depuis 1951.

J'en arrive au projet de budget pour 1965.

Tout d'abord, je voudrais faire quelques remarques : le budget annexe des postes et télécommunications depuis la loi de 1923 devait, et je cite : « permettre une vue claire des résultats du monopole, donner aux services du ministère, notamment aux télécommunications, des moyens d'action en rapport avec leurs besoins ».

M. le ministre Marette a reconnu à différentes reprises que l'administration des postes et télécommunications présentait toutes les caractéristiques d'une entreprise industrielle et commerciale, découverte que nous avons faite également depuis pas mal d'années pour un certain nombre d'entre nous. Malheureusement elle n'a pas les structures adaptées aux importantes missions d'une gigantesque entreprise et tant qu'elle n'aura point obtenue l'autonomie financière et de gestion qui n'exclut pas, je le précise bien, un contrôle nécessaire, elle ne pourra remplir pleinement sa tâche et faire figure d'un grand service public capable de répondre aux besoins de notre époque.

Certains d'entre vous pourraient penser que nous exprimons là une vue révolutionnaire. Je me permettrai de vous rappeler ce qu'un ministre des P. T. T. de 1917, voilà bientôt cinquante ans, disait — c'était à six ans du vote de la loi de 1923 qui instituait le budget annexe — : « Aujourd'hui, on s'accorde à considérer l'administration des P. T. T. comme une sorte d'immense entreprise industrielle. Il ne suffit même pas que l'évolution des services accompagne celle du mouvement industriel et commercial ; il faut qu'elle le devance, l'annonce et le favorise pour que les services postaux, télégraphiques et téléphoniques apportent à la vie économique du pays un concours vivifiant, éclairé, complet. Spécialisation des recettes et des dépenses, libre disposition des bénéfices, budget particulier, voilà l'autonomie que devrait avoir le service des P. T. T. Dégagé de cette solidarité artificielle qui mesure ses possibilités de développement à la situation budgétaire sans tenir compte de ses besoins propres, il pourra, à l'exemple de l'industrie privée, s'efforcer de grossir sa clientèle, de la satisfaire, de prévenir même ses besoins et ses désirs. Il cherchera constamment à perfectionner ses outillages, à remplacer ses moyens d'action, à en créer de nouveaux. Ainsi, pour que la poste, le télégraphe et le téléphone puissent librement remplir leur mission sociale, il faut les séparer de l'Etat au point de vue budgétaire, leur accorder une autonomie complète, sous le contrôle, cela va s'en dire, du Parlement et de la Cour des comptes ».

Il faut, voyez-vous, de l'obstination pour continuer, en 1964 — il faut bien le dire — à réclamer ce qu'un ministre de 1917, dont j'ai souligné, voilà un instant, qu'il n'avait rien de révolutionnaire, souhaitait déjà. La constatation que nous faisons — et je le dis bien entendu sur le ton plaisant — c'est que le budget dit annexe est de plus en plus un budget annexé par le ministère des finances qui, malheureusement, en paralyse très largement l'action. Je ne veux pas insister davantage sur ce point.

La première section du budget comporte les recettes et les dépenses de l'exploitation proprement dite. A la deuxième sont portées les recettes et les dépenses en capital. Comme il est indiqué chaque année, la première section est le compte d'exploitation, la seconde, le tableau évolutif du patrimoine de l'entreprise des P. T. T.

Nos collègues trouveront, à la page 11 de mon rapport, la comparaison des dépenses et recettes de la première et de la deuxième section entre 1964 et 1965.

Ainsi les recettes de la première section pour 1965 sont évaluées à un montant supérieur de 23,2 p. 100 à celui de 1964, les dépenses étant en progression de 21,7 p. 100.

Ces pourcentages élevés résultent de l'incorporation dans le budget annexe des postes et télécommunications des recettes et des dépenses du budget annexe de la caisse nationale d'épargne dont les écritures seront désormais partie intégrante du budget des P. T. T.

La fusion ainsi réalisée résulte des dispositions d'un article de la loi de finances pour 1965 que nous avons d'ailleurs voté ces jours derniers.

D'après les évaluations, les recettes et les dépenses du budget de la caisse d'épargne pour 1965 se seraient élevées à 1.018 millions de francs et 615.800.000 francs. C'est dire que, sans ces apports, le budget des postes et télécommunications aurait vu ses recettes majorées de 8 p. 100 et ses dépenses de 11,1 p. 100 par rapport à 1964, pourcentage plus en rapport avec l'augmentation habituelle enregistrée depuis plusieurs années.

Cette précision donnée, il convient de remarquer que les évaluations de 1965 tiennent compte, en ce qui concerne les recettes, de la majoration des tarifs postaux qui doit porter la taxe de la lettre simple de 0,25 à 0,30 franc et celle de la communication téléphonique de 0,25 à 0,27 franc.

Or nos collègues se souviennent que, l'an dernier, les évaluations pour 1964 avaient également tenu compte d'une majoration de tarifs à intervenir dans l'année.

Cette majoration n'a été décidée qu'au mois de mai 1964 et dans une proportion si réduite qu'elle a laissé subsister, pour 1964 — écoutez-moi bien — une moins-value qui, appréciée à la fin du mois de juillet, conduit à une moins-value globale pour l'année de 390 millions environ.

J'avais donné dans mon rapport le chiffre de 380 millions. Je crois pouvoir dire, d'après les renseignements que je possède, que nous sommes beaucoup plus près de 390 millions que de 380 millions.

Compte tenu que le présent budget contient des évaluations établies suivant les mêmes critères, la commission ne peut manquer de faire à l'égard du projet gouvernemental les réserves qui s'imposent. C'est son rôle.

La commission, à ce sujet, se réfère aux déclarations faites à la tribune du Sénat au cours de la séance du 20 novembre 1963 par lesquelles M. Dumas, qui déjà à l'époque représentait le Gouvernement lors de la discussion du budget des P. T. T., précisait : « ... qu'en fait le Gouvernement entend conserver son entière liberté d'appréciation tant sur l'opportunité que sur la date des augmentations éventuelles. » — je reconnais que c'est son droit — « Mais il va de soi que si, précisément, dans le cadre du plan de stabilisation, il était amené à ne pas opérer ou à retarder de telles augmentations, cela signifierait inévitablement que le budget général devrait intervenir pour en financer le montant ».

Nous en sommes d'accord, monsieur le secrétaire d'Etat. Je comprends bien que vous ne puissiez pas prendre une autre position et nous allons trouver dans quelque temps, dans le collectif d'ajustement, les 39 milliards de francs anciens qui ont manqué au budget dernier. Mais vous admettez que, pour parvenir à une gestion rationnelle et saine, il n'est pas normal que le ministre des P. T. T. travaille dans de pareilles conditions.

La commission, en constatant qu'à la fin de septembre 1964 l'exécution du budget en cours laisse apparaître de très importantes moins-values, demande instamment que les mesures utiles soient prises pour que le département des P. T. T. puisse avoir, en temps voulu, les ressources budgétaires nécessaires pour faire face aux dépenses votées par le législateur.

A quoi sert-il, en effet, que nous nous réunissions pour voter des dépenses si nous devons attendre un an plus tard qu'en réalité le ministre dépensier — pour l'appeler par un nom qui est entré dans le vocabulaire courant — ne peut disposer des crédits que le législateur a votés ?

Nous demandons, au surplus, que l'exécution du budget de 1965 ne donne pas lieu aux mêmes errements qu'en 1964. Sur ce point, nous insistons très vivement, monsieur le secrétaire d'Etat.

Le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'examiner en détail le budget de fonctionnement et d'équipement.

Sur le budget de fonctionnement, remarquons que le taux d'accroissement des recettes, 23,2 p. 100, est légèrement supérieur à celui des dépenses, 21,7 p. 100. Mais la situation du budget des postes et télécommunications, si les recettes et les dépenses de la Caisse nationale d'épargne n'avaient pas été incorporées, aurait présenté une augmentation de 8 p. 100 environ des recettes et un taux d'accroissement des dépenses de plus de 11 p. 100. C'est dire que l'incorporation a été bénéfique en raison du faible montant des dépenses du service de la Caisse nationale d'épargne, soit 615.800.000 francs.

Au surplus, il ne faut pas perdre de vue qu'un supplément de recettes très appréciable est attendu de l'augmentation des tarifs. Il convient seulement de souhaiter que les moyens de percevoir soient mis entre les mains de l'administration dès les premiers jours de 1965.

Nous avons entendu, à la commission, M. le ministre Marette nous dire — et j'en appelle au témoignage de M. le rapporteur général, qu'on ne pouvait pas envisager cette augmentation des tarifs dans une période de pointe, en particulier au moment des vœux de bonne année. Nous le voulons bien ; mais puisque les augmentations sont prévues et arrêtées — je le répète : de 25 à 30 centimes pour une lettre, de 25 à 27 centimes pour une communication téléphonique — la commission des finances demande au ministre des finances et au Gouvernement tout entier de vouloir bien appliquer ce qu'on demande au législateur de voter. Je crois que c'est de bonne pratique sur le plan du travail parlementaire. Cela serait de bonne pratique également sur le plan de l'exécution des décisions du Parlement.

M. Paul Mistral. Les abonnements ont été augmentés !

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Nous sommes dans une période de stabilisation — vous le savez, mon cher ami —

et tout naturellement nous enregistrons que cette stabilisation se poursuit !

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Monsieur le rapporteur spécial, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Ce que vous dites est très exact, mon cher collègue. Le ministre des postes et télécommunications nous a fait remarquer que, du 15 décembre au 15 janvier, on ne pouvait pas procéder à une modification de tarifs. La commission a admis le fait mais a insisté pour qu'on mette en application des dispositions qui évitent en fin d'année d'avoir un déficit analogue à celui que vous venez de signaler pour la présente année.

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Et qui ne permet pas au ministre d'avoir de son budget une gestion normale !

M. Paul Mistral. Monsieur le rapporteur spécial, me permettez-vous de vous interrompre également ?

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. Paul Mistral. En ce qui concerne les abonnements, l'augmentation a été appliquée au dernier relevé, c'est-à-dire qu'elle a pris effet en juin 1964. L'abonnement dans les campagnes est passé de 25,50 à 31,50 francs.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. La grande recette, c'est la recette postale !

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Nous savons bien, mon cher ami, qu'à partir du mois de juin 1964 le tarif des abonnements a été relevé, mais je parle actuellement de ce qui est prévu dans le budget de 1965, ce qui n'empêche pas, bien entendu, que déjà des mesures soient intervenues en cours d'année.

A propos du budget d'équipement, il convient de souligner que, pour faire face aux dépenses d'investissement, le montant des crédits de paiement atteindra 1.492 millions contre 1.293 millions en 1964 et 1.088 millions en 1963. La majoration pour 1965 est donc un peu supérieure à 15 p. 100, alors qu'elle était de l'ordre de 19 p. 100 en 1964.

J'arrive maintenant, mes chers collègues, à l'examen d'un autre aspect du ministère des P. et T. et de l'action du ministre, qui touche aux chèques postaux.

La recette résultant de l'application du taux de 1,50 p. 100 du solde des chèques postaux est basée, pour 1965, sur un avoir moyen évalué à 20 milliards de francs, c'est-à-dire à 2.000 milliards d'anciens francs. L'évaluation pour 1964 de cet avoir moyen était de 19 milliards et représentait, par rapport à l'avoir connu de 1963, soit 16.500 millions, un accroissement de 16,2 p. 100. L'évolution de l'avoir moyen sur 12 mois, d'octobre 1963 à septembre 1964, fait ressortir un accroissement de 12,8 p. 100 seulement par rapport à la période correspondante d'octobre 1962 à septembre 1963. Il y a chute, depuis avril 1964, de la moyenne de l'accroissement mensuel. Pour vous en convaincre, je vous donne ces chiffres : d'août 1963 à août 1964, la progression avait été de 11 p. 100 ; de septembre 1963 à septembre 1964, cette augmentation n'est plus que de 8,8 p. 100.

Le taux moyen annuel en 1964 sera donc certainement en dessous des prévisions et, de ce fait, le produit financier attendu de l'application du taux de 1,50 p. 100 n'apportera pas les 286 millions prévus en 1964. Sauf si nous assistons à une reprise économique improbable en 1965, les prévisions de ladite année, soient vingt milliards, paraissent optimistes et le produit financier attendu, soit trois cents millions, peu susceptible d'être atteint.

Pouvez-vous nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, si le Gouvernement envisage de relever de 1,50 p. 100 à 2 p. 100 ou 3 p. 100 le taux de l'intérêt servi pour les sommes mises à la disposition du Trésor ? Cela est important. Nous attendons cette réponse avec beaucoup d'intérêt car, les années précédentes, notre commission des finances avait déposé un amendement tendant au relèvement du taux d'intérêt servi par le Trésor au ministère des postes et télécommunications.

Cette année, nous ne l'avons pas repris, mais de votre réponse dépendra notre comportement lors de l'examen du budget de 1966 et nous aimerions bien que vous nous précisez quelle est la volonté du Gouvernement dans ce domaine.

Dans la négative, c'est ma deuxième question, comment envisagez-vous l'équilibre des chèques postaux ? A ce point de mes

remarques, je voudrais devant vous, mes chers collègues, rapporter une déclaration qui nous a paru quelque peu ahurissante, de la part du ministre des P. et T., devant notre commission des finances. Alors que nous lui faisons remarquer ce fléchissement sur lequel je viens de mettre l'accent, le ministre nous a dit : « Après tout, vous savez, c'est une bonne et une mauvaise affaire. Dans la mesure où les avoirs des chèques postaux progressent, excellente affaire pour le Trésor. Dans la mesure où ils stagnent ou régressent, excellente affaire pour le budget du ministre des P. et T. du fait que notre déficit diminue ».

Le raisonnement est assez curieux, et cela nous a paru un peu extraordinaire. Il serait désirable, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'on voie l'administration des P. et T. sous une optique différente de celle-là et c'est pourquoi j'aimerais, d'une part, que vous nous apportiez tout à l'heure des apaisements en ce qui concerne l'avenir des chèques postaux, et que, d'autre part, vous répondiez avec précision aux deux questions que je viens de vous poser il y a un instant.

Avant de conclure — je voudrais rester dans les limites du temps que nous a fixé la commission des finances — je désire traiter des investissements en matière de télécommunications. Je disais, l'an dernier, que le problème des investissements est le plus important qui soit posé à l'administration des P. et T. Les besoins s'expliquent à la fois par le retard accumulé, qu'il faudrait rattraper, et par la nécessité de faire face à un trafic en continue et rapide expansion. La situation actuelle est déjà inquiétante et je dirai qu'à certains moments elle apparaît même catastrophique.

Elle est préjudiciable d'abord à l'administration elle-même, dont la qualité du service se détériore au lieu de s'améliorer ; ensuite aux usagers, auxquels il faut bien aussi penser ; enfin, elle paralyse bien souvent notre expansion économique et freine la décentralisation industrielle.

Je n'exagère rien. Lorsque vous avez l'occasion, en tant que maire d'une grande cité provinciale, de prendre contact avec un industriel de la région parisienne qui voudrait se décentraliser, la première question qu'il vous pose est la suivante : « Etes-vous capable d'assurer le logement de mes cadres ? »

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. C'est exact !

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Et la deuxième question est la suivante : « Etes-vous sûr que je vais avoir, au démarrage des travaux — je ne dis pas à l'ouverture de l'usine, mais au démarrage des travaux, à la mise en chantier — à ma disposition quelques lignes téléphoniques ? »

Si vous n'êtes pas capable de lui répondre d'une manière affirmative à la première question et, je ne dis pas accessoirement, mais avec autant de précision à la seconde, l'industriel prend congé de vous et vous dit : « Je vais aller ailleurs voir si je ne peux pas trouver des conditions meilleures, non pas des promesses, mais des certitudes en ce qui concerne le logement de mes cadres et l'installation des lignes téléphoniques qui me sont nécessaires ».

Concernant le raccordement des abonnés, les hypothèses retenues se traduiraient par 240.000 installations nouvelles environ en 1965, nombre à comparer aux 309.000 demandes d'abonnement déposées en douze mois de juillet 1963 à juin 1964 et aux 282.000 demandes en souffrance au 30 juin 1964 (non compris 25.000 demandes de transfert).

On nous dira que ce sont des chiffres que l'on retrouve approximativement aussi bien en Allemagne qu'en Angleterre, mais je ne me console pas au spectacle du mal des autres. En ce qui concerne la densité téléphonique et la possibilité de mettre un terme à cette situation inquiétante, je disais même catastrophique, que nous connaissons, il est temps de tirer la sonnette d'alarme ; il faut à tout prix, dans le V^e plan, si l'on veut véritablement voir notre industrie connaître une expansion que nous appelons de tous nos vœux, pouvoir faire face aux besoins que nous connaissons.

En définitive, sur la base des commandes d'équipement passées les années précédentes et compte tenu du budget de fonctionnement préparé pour 1965, on est amené à constater que, malgré tous les efforts des services des télécommunications, l'année 1965 ne verra pas la fin des difficultés rencontrées depuis plusieurs années dans l'écoulement du trafic, ni la résorption, même partielle, du contingent de demandes d'abonnement en souffrance car même en continuant à faire des raccordements, si l'on manque de circuits pour l'écoulement du trafic, en réalité, on aura donné apparemment satisfaction à quelques uns et, pour l'opinion, fourni la preuve que les objectifs de l'année précédente ont été dépassés, mais rien n'aura été fait pour résoudre le problème dans son ensemble.

Enfin, l'insuffisance des moyens des télécommunications, la dégradation progressive de la qualité du service, se traduisent sur le plan international par la place qu'occupe la France en

matière de densité téléphonique parmi les nations d'un niveau économique comparable. Je ne rappellerai pas ces chiffres sur lesquels mon excellent collègue M. Beaujannot, dans son rapport au nom de la commission des affaires économiques, mettra sans doute l'accent.

Il eût été souhaitable, c'était d'ailleurs le vœu qu'avait exprimé la commission des finances, que le budget de 1965 ne se présentât pas comme un budget de transition entre le IV^e et le V^e plan, mais marquât un progrès net en matière de développement des télécommunications. Il faut espérer que les dotations inscrites au V^e plan pour les télécommunications permettront de redresser une situation vraiment dommageable pour une économie nationale en expansion.

Avant de descendre de la tribune, je voudrais faire allusion pendant quelques minutes à une question qui préoccupe la plupart des sénateurs, celle de l'automatisation des zones rurales. C'est un problème dont nous avons très largement débattu au sein de la commission des finances. Je note qu'en 1964 les avances des collectivités locales se sont élevées à 10 millions. En 1965 ces avances se monteront à plus de 10 millions. Compte tenu que le ministère des postes et télécommunications fait depuis quelques années un effort annuel important à la demande expresse du Sénat, je me permets de le rappeler...

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. C'est exact !

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. ... cela nous donne l'assurance que près de 30 millions de travaux ont été engagés en 1964 et que le même effort sera certainement poursuivi en 1965.

Au début de 1965, je le rappelle, il restera environ 60.000 postes ruraux à équiper en automatique rural ou intégral et je vous pose, monsieur le secrétaire d'Etat, une question à laquelle, je pense, vous pourrez répondre aisément : si l'effort des collectivités locales se poursuit au même rythme qu'au cours des dernières années, à quelle date peut-on espérer que les travaux d'automatisation des zones rurales seront terminés ? L'échéance de 1967 peut-elle être retenue comme certaine ? J'aimerais que vous nous disiez le sentiment de l'administration sur cette question.

Je voudrais vous dire, avant d'abandonner cette question et d'en arriver à ma conclusion, que nous avons été très nombreux à la commission des finances à formuler des réflexions quelquefois sévères en ce qui concerne cette pratique du ministère des postes et télécommunications consistant à faire consentir par les collectivités, chambres de commerce, départements ou villes, des avances à l'administration. Bien entendu, il s'agit de permettre, je le sais, l'amélioration des travaux d'équipement téléphonique et ces avances, que nous consentons pour 15 ans sans intérêt, nous sont remboursées, bien souvent, avant l'échéance de 15 ans, mais en réalité — nous avons été nombreux à le souligner devant notre commission des finances — l'argent que l'on nous rembourse avec 5 ou 6 ans de décalage s'est détérioré et nous ne récupérons même pas ce que nous avons avancé...

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Bien sûr !

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. ... d'autant que nous ne recevons pas d'intérêts et que le seul avantage réside dans l'assurance que nos collectivités seront équipées avec un an ou deux d'avance.

M. Emile Durieux. C'est une assurance relative !

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. C'est une assurance relative, bien sûr, car il faut encore disposer d'une façon certaine du matériel et du personnel pour réaliser les installations.

En tout cas, cette pratique de transfert de charges a paru à bon nombre de membres de la commission des finances, pour ne pas dire à tous, quasi intolérable.

En 1965, le montant de ces avances dont bénéficiera le ministère des postes et télécommunications sera, je crois, de l'ordre d'un peu plus de 9 milliards d'anciens francs et nous souhaitons que l'on abandonne aussitôt qu'on le pourra ces errements. C'est une manière de chantage — et je pèse mes mots — que l'on exerce à l'égard des collectivités en leur disant : « Vous pouvez vous exclure de ces pratiques mais ne vous imaginez pas que vous serez équipés au même rythme que certains départements qui déploient des efforts que le ministère des postes et télécommunications apprécie ». Voilà ce que je voulais indiquer sur ce point particulier.

Des observations ont été faites à la commission des finances par un certain nombre de nos collègues : MM. de Montalembert, Fléchet et Coudé du Foresto ont évoqué le problème du déficit des chèques postaux ; Mlle Rapuzzi, MM. Driant, Courrière, Lachèvre, Chevallier, Garet, Louvel et Fléchet ont soulevé, après

votre rapporteur, la question des investissements, de leur nature et de leur répartition géographique; enfin M. le rapporteur général a posé deux questions relatives au coût de nos investissements et de nos tarifs téléphoniques.

J'ai essayé, mes chers collègues, de vous fournir sur le budget annexe des postes et télécommunications le maximum de renseignements dans le minimum de temps. Sous le bénéfice des observations que je vous ai présentées, au nom de la commission des finances, je vous demande de l'adopter. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

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

M. Joseph Beaujannot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à une époque où les possibilités techniques peuvent offrir au monde des communications de plus en plus faciles et rapides, les problèmes difficiles qui se posent à l'administration des postes et télécommunications pour moderniser son équipement mériteraient un très long exposé. Mais, dans le temps limité qui m'est imparti à cette tribune, je m'attacherai seulement à présenter des observations qui me paraissent essentielles et qui ont fait plus spécialement l'objet des délibérations de notre commission, cela sans revenir sur les différents aspects particuliers de ce budget, que vient de développer avec sa conscience habituelle notre collègue Chochoy.

Sans doute les crédits que le présent budget met à la disposition des postes et télécommunications sont-ils un peu plus élevés que ceux des années précédentes, mais leur importance n'a pas l'effet que l'on pourrait en tirer, car elle est insuffisante par rapport aux nécessités croissantes du trafic. Il est de moins en moins concevable que des services publics aussi dominants pour l'ensemble de nos activités n'aient droit qu'à une part aussi modeste de nos ressources nationales.

D'où vient qu'ils sont ainsi soumis à un régime financier décevant, déroutant même? Sans doute parce qu'on n'en est pas encore arrivé à se pénétrer de leur valeur prioritaire, aussi bien pour notre expansion économique que pour nos relations humaines!

Cette erreur de jugement a fatalement des répercussions qui se font de plus en plus sentir dans tout le pays; c'est pourquoi nous recevons d'un peu partout des doléances de plus en plus vives et c'est pourquoi nous constatons une mauvaise humeur qui tend à prendre un caractère aigu.

Ce projet de budget se présente tout de même en augmentation de 12 p. 100 sur celui de 1964, mais, en réalité, cette comparaison ne constitue pas un progrès, car, en face des besoins qui s'étendent considérablement, les moyens n'évoluent pas à la même échelle, et, si on l'examine bien, il apparaît plutôt en retrait par rapport à ceux des périodes précédentes. Une telle méthode de comparaison ne peut pas sembler valable à tout esprit logique, car il faudrait essentiellement tenir compte de la différence des situations d'une époque à une autre, progression démographique, extension des entreprises, enfin de tout ce qui concerne le volume croissant des activités qui sont imposées à des services auxquels a recours aujourd'hui l'ensemble de la population.

C'est ainsi que, faute d'investissements suffisants, le personnel se trouve soumis à une rude épreuve, surtout dans les centraux téléphoniques et dans les centres des chèques postaux, où il doit faire face à des tâches épuisantes, physiquement et mentalement, à un labeur qui se situe dans bien des cas au-delà des normes humaines!

L'augmentation d'effectif prévue est considérée généralement comme ne pouvant apporter qu'un soulagement mineur dans quelques établissements. De nombreuses installations vétustes ou insuffisantes ne pourront être remplacées. Beaucoup de bureaux qui deviennent indispensables dans les agglomérations en extension ne pourront voir le jour, même si l'administration locale se prête obligeamment à l'achat de terrains, comme cela devient aujourd'hui courant.

Quant aux liaisons téléphoniques, elles continueront à être très difficiles dans la plupart des régions, déplorables dans certains lieux aux heures de pointe et au cours de saisons touristiques. Les raccourcissements ne s'opèrent ici ou là qu'à une cadence peu encourageante et bien souvent, par ailleurs, ne seront pas entrepris.

Le téléphone automatique intégral qui fonctionne dans les pays étrangers plus favorisés, autour de nous, ce suprême espoir auquel on s'attache beaucoup, pourrait sans doute contribuer à nous sortir de l'impasse dans laquelle nous sommes engagés. Mais cet automatique intégral appartient incontestablement à des horizons encore très lointains: dix années au moins avant que nous ne puissions entrevoir cette réalisation

et, pendant ce temps, la situation risque de devenir pire — ce sont les mots qu'a prononcés le ministre lui-même devant la commission des finances au cours d'une séance à laquelle j'assistais.

Pourtant, le téléphone est rentable. Parmi les trois grands services qui sont à la charge des postes et télécommunications, il est encore le seul qui présente un bilan bénéficiaire. Que l'on ait voulu réserver un sort financier plus favorable aux télécommunications, c'est indéniable, puisque 80 à 85 p. 100 des crédits doivent leur être attribués, mais nous sommes encore très loin des moyens qui leur sont indispensables pour répondre à des nécessités impérieuses, pour satisfaire, avec les années de retard que nous continuons à accumuler, au développement de notre infrastructure, laquelle exige des sommes beaucoup plus importantes si nous voulons éviter que ne se généralise absolument une crise du téléphone à l'intérieur du pays, avec toutes les suites qu'elle pourrait comporter.

Pour le moins, c'est un emprunt beaucoup plus large, plus substantiel que celui qui est prévu, qui aurait dû être décidé. D'ailleurs, pourquoi les fonds en dépôt aux centres de chèques postaux ne viendraient-ils pas au secours des postes et télécommunications? Pourquoi aussi, comme l'a souligné tout à l'heure M. Chochoy, n'accorde-t-on pas un taux d'intérêt plus normal sur les prélèvements effectués par le Trésor public, comme cela se fait, d'ailleurs, dans les pays étrangers et comme nous ne cessons de le réclamer?

Pour les maîtres du jeu de nos finances nationales, il serait, paraît-il, question d'obtenir, plus simplement, une fois encore, des collectivités locales et départementales le financement des réalisations projetées. Lorsque l'on sait la charge de plus en plus lourde que nos départements et nos communes sont déjà contraints de supporter en ajoutant à leurs budgets des dépenses qui devraient être expressément du ressort de l'Etat, l'on comprend que cette intention ne reçoive pas un très chaleureux accueil.

Le plan cinquième du nom peut-il, lui, nous laisser apercevoir des solutions meilleures? Ce n'est pas sûr, c'est moins que certain, car, si nous en croyons ce qui a déjà été annoncé, trois options avaient été proposées: une faible, une moyenne et une forte et c'est l'option la plus faible qui aurait été retenue!

De telles perspectives ne sont vraiment guère faites pour nous rassurer, alors que nous avons depuis toujours — fort heureusement! — dans l'administration des postes et télécommunications des fonctionnaires de très grande valeur dont la compétence et les qualités font honneur à notre pays, qui ont la volonté d'agir et de bien faire, mais qui ne sont pas à même de donner toute leur mesure, avec les moyens insuffisants dont ils disposent, pour nous doter de réalisations qui leur tiennent à cœur.

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Très juste!

M. Joseph Beaujannot, rapporteur pour avis. En vérité, l'on peut être amené à se demander, en effet, si la forme d'exploitation actuelle est bien la meilleure, si elle correspond bien à l'importance et aux conditions de l'action qui lui est dévolue, si elle ne devrait pas évoluer vers une entreprise nationale plus librement exercée et susceptible de recueillir pour ses investissements des moyens plus efficaces.

Monsieur le secrétaire d'Etat, voilà certes sombrement exposée une situation que nous aurions aimé présenter sous des aspects plus réjouissants, mais, si nous ne mésestimons pas les efforts accomplis dans des conjonctures certainement difficiles, il était de notre devoir de mettre l'accent sur ce que nous constatons de défavorable pour la vie économique et sociale de notre pays, en formant le souhait que nos observations soient entendues. En attendant, c'est sans grand enthousiasme que notre commission des affaires économiques et du plan a donné un avis favorable à ce projet de budget que nous aurions espéré plus apaisant, plus apte à atténuer les difficultés dans lesquelles se débattaient aujourd'hui les postes et télécommunications. (*Applaudissements.*)

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

M. Camille Vallin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget des postes et télécommunications qui nous est présenté soulève les plus vives critiques, d'une part des organisations syndicales, qui sont unanimes sur ce point, d'autre part des rapporteurs des commissions, tant au Sénat qu'à l'Assemblée nationale. Les rapporteurs du groupe de l'U. N. R. eux-mêmes ne peuvent taire ces graves insuffisances! Il n'est vraiment que le ministre des postes et télécommunications, qui a le contentement facile, pour se satisfaire et pour proclamer que ce budget est le meilleur qu'il ait présenté depuis trois ans.

Les reproches faits à ce budget sont de deux ordres : premièrement, l'insuffisance des crédits d'investissements est telle, qu'elle provoquera inévitablement une dégradation encore plus grande du service rendu aux usagers et une aggravation du retard accumulé depuis des années ; deuxièmement, les conditions de travail faites au personnel vont devenir encore plus difficiles, tandis que ses légitimes revendications sont, une nouvelle fois, rejetées.

Ce sont ces deux points que je voudrais illustrer par quelques exemples. Pour ne prendre que le problème du téléphone, les chiffres puisés aux sources officielles sont éloquentes. Il y avait, en 1953, 62.000 demandes d'installations téléphoniques non satisfaites ; en 1959, il y en avait 111.000 ; en 1962, 159.000 ; en 1963, 191.000 ; puis 205.000 en février 1964 et 315.000 en octobre 1964. Le budget de 1965 va-t-il permettre de porter remède à cette situation ? Sûrement pas. Si l'on tient compte de la hausse des prix, estimés déjà à 5 p. 100, la progression des crédits d'investissements de 1965 sur 1964, qui est modeste, sera bien insuffisante pour combler cet énorme retard.

Depuis des années, le Gouvernement refuse d'accorder les crédits indispensables pour améliorer le fonctionnement, la modernisation et l'extension du téléphone. La plupart des travaux ont été effectués grâce à l'autofinancement. Dans le budget de 1965, les trois quarts des crédits d'investissements proviennent de l'excédent des recettes d'exploitation. La modernisation d'un grand service public comme celui des postes et télécommunications exigerait que les investissements fussent financés par un prélèvement sur le budget général et aussi, par exemple, par l'utilisation d'une partie des sommes considérables des dépôts aux chèques postaux.

Il n'en est rien et la situation continue à se dégrader dangereusement tandis que, dans le même temps, les travailleurs des postes et télécommunications, sur lesquels d'ailleurs le ministre ne tarit pas d'éloges, ne profitent en aucune manière des bénéfices d'exploitation. Une telle situation ne peut qu'encourager les convoitises des représentants du grand capital et particulièrement des trusts des télécommunications. C'est ainsi que, prenant prétexte du scandale du téléphone, leurs journaux préconisent des solutions qui ne visent qu'à détruire l'unité des postes et télécommunications, à liquider le monopole, à « désétaiser » au profit des administrateurs. C'est ainsi qu'un hebdomadaire pouvait récemment écrire — je cite : « Si l'Etat est incapable d'assurer son service, il faut faire appel à l'industrie privée. Des offres,.... — ajoute-t-il — « ...ont été effectivement faites. Le téléphone, quand il est bien géré, est si rentable que des groupes puissants se sont engagés à rattraper notre retard en quelques années. »

De quels groupes, de quelles offres s'agit-il ? Il serait évidemment intéressant de le savoir, mais je n'ose espérer des précisions sur ce point. Ce qui est certain en tous cas, c'est qu'au cours de ces dernières années tout a été fait pour favoriser au maximum l'introduction et le développement du secteur privé au détriment des usagers. Récemment encore, en juin 1964, une directive administrative précise que « rien ne s'oppose, dans le cas de ligne longue individualisée, à ce que le demandeur soit autorisé, lorsqu'il accepte de payer entièrement ses travaux, à s'adresser à une entreprise privée pour effectuer la construction de lignes entièrement neuves. » Il faut ajouter que l'industrie privée sera habilitée à construire sur des appuis « postes et télécommunications » déjà existants. Je pourrais citer d'autres exemples si le temps qui nous est imparti n'était pas si limité.

Après avoir montré les conséquences néfastes de cette politique pour l'utilisateur, je vais montrer rapidement que les travailleurs des postes et télécommunications en font aussi les frais : la comparaison entre l'accroissement du trafic et celle des effectifs est éloquent à cet égard.

Pour ne prendre que le service de la poste, le trafic a augmenté de 70 p. 100 entre 1950 et 1963. Les effectifs, dans la même période, n'ont augmenté que de 17 p. 100. La mécanisation ne peut pas justifier un tel écart et ce qui est vrai pour la poste l'est pour les autres services.

Il s'ensuit de graves conséquences pour la santé des postiers. Chacun sait que dans cette corporation les maladies mentales deviennent de plus en plus fréquentes. De 75 cas de maladies mentales en 1948, on est passé à 639 en 1955, 1.242 en 1962, 1.700 en 1963 et les cas approcheront les 2.000 en 1964.

M. le ministre des postes et télécommunications, qui ne conteste pas ces chiffres, se console facilement en disant que la progression est réelle mais lente. C'est vraiment faire peu de cas de la santé des travailleurs, d'autant plus qu'entre 1962 et 1963 cette lenteur se traduit tout de même par près de 50 p. 100 de progression des cas de cette maladie.

En outre l'accentuation des cadences de travail provoque aussi une sérieuse augmentation des accidents du travail. Voici les chiffres pour les deux dernières années : en 1962, 18.992 acci-

dents dont 53 mortels et 429 ayant entraîné une invalidité ; en 1963, 21.600 accidents dont 66 mortels et 671 ayant entraîné une invalidité. Là encore, le ministre des postes et télécommunications n'en est pas inquiet pour autant : « Il n'y a pas plus d'accidents dans les postes et télécommunications que dans le bâtiment », a-t-il osé écrire en réponse à une question écrite. Les travailleurs de cette administration apprécieront particulièrement la sollicitude du ministre pour leur santé et pour leur vie.

D'autant que la situation ne peut hélas ! que s'aggraver. C'est ainsi que les prévisions de hausse de trafic en 1965 sont estimées à 5,5 p. 100 pour la poste, 12 p. 100 pour le téléphone et 5 p. 100 pour les chèques postaux. Or la création des 7.600 emplois prévus au budget de 1965 représente un accroissement de moins de 3 p. 100 de l'effectif actuel, ce qui veut dire que les conditions de travail vont inévitablement encore s'aggraver.

De l'avis des organisations syndicales, il faudrait créer au moins 20.000 emplois en 1965. L'administration en demandait 13.000 et le conseil supérieur des postes et télécommunications, dans sa séance du 17 avril dernier, insistait pour que les créations d'emplois proposées, c'est-à-dire 13.000, ne fassent pas l'objet comme les années précédentes de compressions qui seraient particulièrement injustifiées. Eh bien ! ces créations nouvelles jugées incompressibles ont été pourtant réduites de moitié.

Les conditions de travail du personnel vont donc encore s'aggraver en 1965 tandis que les revendications de salaires et les revendications catégorielles sont une nouvelle fois renvoyées aux calendes. Ce ne sont pas les quelques avantages accordés, à la suite d'ailleurs des luttes de la corporation postière, qui peuvent satisfaire les intéressés. Les 4.000 anciens francs supplémentaires de prime de résultat d'exploitation sont bien loin de faire le compte.

Le retard dans les rémunérations des travailleurs des postes et télécommunications, d'après l'indice officiel des 259 articles, s'établit en effet à 5 p. 100 environ pour les neuf premiers mois de 1963, à 0,7 p. 100 pour les trois derniers mois. A cela s'ajoute un nouveau décalage de 1,8 p. 100 enregistré durant les six premiers mois de 1964 par rapport aux salariés du secteur privé, soit au total un retard de 7,5 p. 100. Je ne parle que pour mémoire du retard pris avant le 31 décembre 1962, que le Gouvernement veut désormais passer sous silence.

Lorsque les travailleurs des postes et télécommunications réclament un traitement de base net de 65.000 anciens francs, c'est pourtant une revendication très modeste et quand, grâce à leur travail, l'administration réalise un bénéfice d'exploitation de 106 milliards d'anciens francs sur le seul exercice 1963, qui pourrait prétendre qu'il n'est pas possible de leur donner satisfaction ?

Le Gouvernement peut-il justifier, par exemple, le maintien au taux d'il y a vingt ans de certaines indemnités, comme la prime de non-accident ou de conduite des véhicules ? Toutes les propositions de l'administration ont été rejetées, notamment celle qui tendait à porter de quatre-vingts centimes à un franc l'indemnité d'heure de nuit, alors que les syndicats unanimes réclament un franc cinquante. De même sont repoussées les demandes justifiées concernant la réduction du temps de travail à quarante heures en cinq jours, à trente-six heures dans les services pénibles, à trente-cinq heures dans les services féminins. Rien n'est prévu pour la titularisation des auxiliaires ni pour satisfaire les revendications catégorielles importantes.

Pourtant la nécessité de procéder à une remise en ordre, par un classement général des catégories de personnel, a maintes fois été reconnue par le ministre des postes et télécommunications. Lors du débat budgétaire de 1964, il avait déclaré qu'une étude était en cours qui devait permettre d'établir un projet de réforme, lequel serait discuté avec les organisations syndicales. Ces déclarations figurent au *Journal officiel* du 23 octobre 1963, à la page 5445. Or, absolument rien n'est venu depuis un an et cette fois, lors du débat à l'Assemblée nationale, le ministre est resté absolument muet sur cette question. Les préposés et agents techniques attendent toujours la réalisation de la promesse de fusion avec les emplois de préposés et d'agents techniques spécialisés.

Quant aux agents d'exploitation, ils réclament avec force : premièrement, le reclassement indiciaire dans une échelle 230-415 brut ; deuxièmement, l'intégration dans le cadre B de tous les agents d'exploitation recrutés en qualité de commis « nouvelle formule » en fonction au 1^{er} octobre 1948 ; troisièmement, l'élargissement des possibilités de débouchés par la réservation de toutes les vacances d'emplois de contrôleurs sous les formes suivantes : 50 p. 100 par voie de tableau d'avancement, 50 p. 100 par examens internes ; quatrièmement, le bénéfice d'une mesure analogue à celle prise en juin dernier en faveur du cadre A — création de 23.000 emplois en surnombre, — qui permettrait sans attendre d'intégrer dans le cadre B tous les agents d'exploitation ex-commis et d'améliorer les possibilités d'accès à l'emploi

de contrôleur par la voie du tableau d'avancement de grade. Quant aux agents des lignes à grande distance, ils réclament depuis fort longtemps : premièrement, la réforme des catégories B, C, D, avec un reclassement indiciaire de 37 p. 100 et la fusion des catégories arbitrairement coupées en deux ; deuxièmement, des effectifs suffisants pour assurer une extension et un entretien du réseau téléphonique en rapport avec les besoins croissants de notre pays ; troisièmement, l'augmentation de crédits pour la construction de logements, cantines, dortoirs, maisons de repos ; quatrièmement, l'obtention du service actif pour le personnel des installations — contrôleur des installations électromécaniques — affecté au service des centres d'entretien.

Nous aimerions connaître les intentions du Gouvernement à l'égard de toutes ces revendications. Vous n'ignorez pas que le malaise est profond parmi les travailleurs des postes et télécommunications et qu'il grandit. Votre budget soulève chez eux les plus vives protestations. Attendez-vous, monsieur le ministre, à ce que ce mécontentement provoque de nouveaux mouvements de grève. Votre refus de les satisfaire, alors que les excédents budgétaires vous le permettraient, va à l'encontre du bon fonctionnement de ce grand service public.

Ainsi, l'aggravation des conditions de travail, la dégradation du service rendu aux usagers, voilà deux raisons sérieuses, monsieur le secrétaire d'Etat, pour lesquelles le groupe communiste votera contre ce budget, dans l'impossibilité où il est de l'améliorer par voie d'amendements. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. Gérard Minvielle. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'optimisme officiel qui semble présider à la présentation d'un budget de 1965 sans « impasse » résistera-t-il à la constatation des insuffisances renouvelées du projet de budget annexe des postes, télégraphes et téléphones et de la caisse nationale d'épargne ?

Sans doute M. le ministre des finances, en acceptant la fusion du budget des P. T. T. et de la caisse nationale d'épargne, a-t-il pensé au travers de cette mesure, rationnelle dans son principe, réussir à masquer son refus persistant d'apporter aux P. T. T. les éléments de vérité, de sincérité que justifie pourtant la gestion de cet important service public. Mais il s'est trompé s'il espère ainsi nous faire oublier le déséquilibre de l'exploitation des services financiers des P. T. T. et notamment des chèques postaux dont le déficit s'accroît avec leur développement. Nous n'oublions pas que cette situation paradoxale est la conséquence de l'attitude des services de la rue de Rivoli qui bénéficient des 20 milliards de francs collectés par les chèques postaux, sans accepter de supporter la charge du prix de revient du service qui leur est ainsi rendu.

L'an dernier déjà, au cours de mon intervention, je soulignais que le bénéfice de la gestion de la caisse nationale d'épargne ne saurait servir à compenser le déficit des chèques postaux. Or, c'est précisément ce qui a été recherché cette année pour tenter d'échapper, une fois de plus, à la sincérité budgétaire.

La méthode employée n'est d'ailleurs pas empreinte de la plus pure orthodoxie et il eût été plus logique et plus normal, à coup sûr, de porter en recette de deuxième section le résultat de la gestion des fonds des épargnants de la caisse nationale d'épargne, plutôt que de confondre l'ensemble avec les recettes d'exploitation de la première section.

Je signalerai encore cette année l'anomalie que constitue pour les P. T. T. le fait d'avoir à supporter, seuls, la mesure de portée générale incluse dans les tarifs préférentiels consentis à la presse. Je n'insisterai pas davantage, mais rappellerai simplement que la charge de ce manque à gagner est évaluée à 220 millions de francs.

Le budget des P. T. T. est également établi sur la prévision d'une augmentation nouvelle des taxes devant, entre autres, porter le prix de la lettre à 0,30 franc et celui de la communication téléphonique à 0,27 franc dès le début de 1965.

Il en résulte, malgré l'absence des mesures de sincérité que je viens d'évoquer, un excédent d'exploitation de 1.063 millions de francs et je m'étonne, alors, de la sévérité qui a conduit à refuser aux P. T. T. les moyens normaux de leur fonctionnement, en investissements comme en effectifs.

Le total des investissements, pour la première et la deuxième section, a été arrêté à 1.515 millions de francs. La politique gouvernementale de freinage de l'expansion apparaît ici en pleine clarté, car ces crédits sont notoirement insuffisants pour permettre d'amorcer le moindre redressement, notamment en matière de télécommunications. La qualité des services fournis par les P. T. T. continuera, au contraire, à se dégrader dans tous les domaines, les moyens indispensables de modernisation

et d'amélioration de l'équipement leur étant refusés. La liste des demandes de raccordement au téléphone s'allongera de plus en plus, tandis que l'infrastructure elle-même des télécommunications ne pourra supporter l'augmentation progressive du trafic. L'automatisation des relations interurbaines se trouvera, elle aussi, ralentie, alors que le rythme s'en accélère sur le plan européen et sur le plan mondial.

Le tableau d'ensemble est donc vraiment sombre, vous le voyez, quant aux perspectives ouvertes à court terme pour 1965 et, par conséquent, dans le V^e plan, dont les hypothèses de travail ont été délibérément limitées par le pouvoir.

Notre inquiétude, monsieur le secrétaire d'Etat, s'est accrue lorsque nous avons lu les communications récemment faites à la presse par M. le ministre des finances.

Pour faire front aux hausses persistantes que le plan de stabilisation n'a pas pu arrêter, M. Giscard d'Estaing précisait que les hausses prévues par le budget pour la S. N. C. F., l'électricité, les tarifs postaux seraient peut-être remises à plus tard. « Nous aurons à apprécier si elles sont compatibles avec la stabilité des prix au début de l'année 1965 », aurait dit le ministre.

Loin de nous, bien sûr, la pensée d'approuver les augmentations de tarifs incluses dans le budget que nous discutons aujourd'hui. Mais, les choses étant ce qu'elles sont, nous serions curieux de savoir comment s'équilibrera ce budget, dans l'hypothèse où les augmentations de tarifs ne seraient pas appliquées, comme prévu, au début de l'année 1965.

Nous pensons que, dans ce cas, à des diminutions de recettes correspondraient certainement des diminutions accrues des crédits destinés aux investissements et sans doute aussi au personnel.

Au cas où cette appréciation pessimiste ne serait pas fondée, pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, nous en donner une autre plus favorable ?

En ce qui concerne les effectifs des P. T. T., les années se suivent où les demandes formulées par l'administration des P. T. T. sont systématiquement réduites de moitié. Il est évident que cette attitude n'est pas sans conséquence, et les travailleurs des P. T. T. sont au premier chef ceux qui subissent le plus directement l'accroissement continu du trafic. Dans ces conditions, les usagers ne peuvent plus s'attendre au maintien d'une qualité de service qui était unanimement louagée.

Mais, je le dis à nouveau, ce sont les personnels qui seront les victimes les plus directes de cette politique. Du fait de l'augmentation du trafic P. T. T. dans tous les domaines, les cadences de travail s'accroissent sans cesse, la charge des agents est toujours plus lourde, la durée du travail dépasse largement les normes des administrations traditionnelles.

Les 7.647 emplois créés pour 1965 n'apporteront pas le soulagement souhaitable et ne permettront même pas d'assurer au public des prestations de qualité.

Pourtant, comme pour les investissements, les moyens de financement existent pour satisfaire aux besoins indispensables. Mais faut-il s'attendre à des mesures de réalisme économique et social de la part d'un gouvernement dont tous les efforts sont tendus vers d'autres buts, acceptant de duper l'opinion publique par des promesses, souvent renouvelées, mais toujours réalisées incomplètement ou même différées constamment ?

Les personnels des P. T. T. ne trouveront malheureusement pas dans la réalisation de réformes, dans l'augmentation des indemnités ou dans la revalorisation des rémunérations, des sujets de satisfaction susceptibles de compenser l'aggravation de leurs conditions de travail.

Je soulignais l'an dernier la situation des indemnités et je constate aujourd'hui que celle-ci ne s'améliore pas.

Mise à part la revalorisation de 40 francs par an — devenue traditionnelle — de la prime de résultat d'exploitation, aucune mesure sérieuse n'a passé le crible du ministère des finances. Rien, ni pour l'indemnité de guichet, ni pour celle de travail de nuit, ni pour celle de risques, ni pour celle de gérance et de responsabilité, pas plus que pour l'indemnité dite de difficulté de recrutement qui devrait être servie à tous les techniciens, et j'abrège la liste.

Sur le plan des catégories, alors que le projet primitif présenté par l'administration des P. T. T. suggérait la fusion des grades d'agent technique et d'agent technique spécialisé, ainsi que la fusion des grades de préposé et de préposé spécialisé, les finances ont rayé d'un trait de plume cette proposition combien légitime et justifiée.

Les intégrations complémentaires d'agents d'exploitation et d'agents des installations en catégorie B, destinées à rétablir la parité rompue avec leurs homologues des régies financières,

ne sont toujours pas prévues, tandis que le pourcentage d'accès à cette même catégorie B demeure insuffisant et limité.

La création du corps de contrôleurs divisionnaires a fait l'objet de telles restrictions, quant au nombre des emplois et aux conditions de leur attribution, que la mesure ne permet pas d'offrir aux contrôleurs féminins et masculins de l'exploitation et aux contrôleurs des installations électromécaniques le débouché harmonieux qu'ils étaient en droit d'espérer. Et ce ne sont pas les 250 emplois supplémentaires de 1965 qui permettront à un corps de 40.000 agents de voir s'ouvrir des perspectives rapides d'harmonisation.

Le corps des ouvriers d'état attend toujours la réforme préconisée par le Conseil supérieur de la fonction publique, mais rien ne paraît s'amorcer dans ce sens.

Ainsi, la liste est longue des mesures absentes de ce projet de budget, sans oublier de citer les promesses gouvernementales formelles faites sur un plan général, en ce qui concerne les agents des catégories C et D, promesses jamais tenues.

Les P. T. T. sont justement à ce titre le ministère où ces catégories particulièrement défavorisées sont les plus nombreuses et l'amertume de ces agents est très compréhensible devant les reniements répétés du pouvoir.

Mais il semble que dans ce domaine, comme dans celui, plus large, des rémunérations de la fonction publique, le Gouvernement n'ait pas l'intention de prendre le chemin courageux de la vérité et de la reconnaissance de ses dettes. Il y a vraiment là une attitude qui s'apparente à une désinvolture coupable et condamnable.

Tout cet ensemble de constatations sur les mesures qui ne sont pas prises ou sur celles qui le sont insuffisamment, qu'il s'agisse de l'équipement, des effectifs ou des questions intéressantes le personnel, m'amène à la conclusion logique que ce projet de budget, qui subit lui-aussi tout le poids de la politique d'austérité, n'est pas de nature à donner à l'entreprise P. T. T., à son public et à ses personnels les satisfactions qu'ils attendent. Aussi mon groupe repoussera-t-il ce projet. (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

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

M. Michel Kauffmann. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'aimerais appeler votre attention sur quelques points qui me tiennent à cœur. Tous les orateurs à la tribune, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, ont relevé l'insuffisance des investissements. La pénurie des installations téléphoniques, vous le savez, est particulièrement aiguë. En mai 1964, plus de 270.000 demandes étaient en instance. A Strasbourg en particulier, certains raccordements ne pourront pas être réalisés avant deux ou trois ans. La surcharge des lignes impose par ailleurs de cruels moments d'attente pour les usagers reliés et en particulier en ce qui concerne les communications avec Paris. Au centre de la ville, un nouveau et très moderne central a été construit, mais les crédits d'établissement des lignes faisant défaut, il ne pourra pas servir avant longtemps. Cela est particulièrement regrettable et il me semblerait logique de coordonner la construction d'un central avec celle des nouvelles lignes. Je regrette par ailleurs l'insuffisance des crédits pour la construction de bureaux de poste et la surcharge financière que ce genre de construction, quand elle a lieu, impose à nos communes rurales dont le budget est particulièrement étroit.

En ce qui concerne les effectifs, la situation ne me paraît guère meilleure. 7.600 emplois sont prévus pour 1965, alors qu'il en faudrait plus du double pour faire face à l'augmentation continue du trafic et du retard déjà pris. Le personnel de tri et de distribution est de plus en plus surchargé, ce qui se répercute sur la qualité du travail, et pourtant ce personnel est dévoué. Il vous suffit, pour vous en rendre compte, de contempler les facteurs au début de leur tournée, chargés de leur sacoche et de nombreux paquets. Ils ressemblent quelquefois à de véritables bêtes de somme. Je pense qu'il serait très utile de les doter de camionnettes pour assurer une meilleure distribution. Vous les avez tous vus en fin d'année et vous savez tous quel est leur travail et avec quelle conscience ils le réalisent. Il n'est pas étonnant que de nombreux paquets arrivent à destination dans les plus mauvaises conditions. Ce n'est vraiment pas la faute du facteur. La qualité du service, au lieu de s'améliorer, se détériore et freine souvent l'activité économique.

La situation matérielle des agents laisse aussi à désirer et s'est dégradée ces dernières années. Je souhaite que se réalise la promesse du ministre d'améliorer leur situation en cours d'année et notamment de proportionner leur rémunération au trafic, en particulier pour les gérants des établissements secondaires.

Vous savez que les auxiliaires demandent à bénéficier de la prime de risque allouée au personnel titulaire. Il serait, par ailleurs, judicieux d'adapter la prime de résultat d'exploitation à l'augmentation de la productivité. Je pense que cela serait une heureuse initiative et une source d'émulation qui pourrait profiter à l'ensemble du service.

Dans un autre domaine, les anciens combattants des P. T. T. m'ont signalé qu'ils étaient frustrés par les dispositions du code des pensions — notamment par la disparition des articles L 5, L 98 et L 99 — qui leur causent une préjudice de carrière important au moment de leur retraite.

En terminant, je souhaiterais que nos préposés et facteurs puissent bénéficier de meilleurs effets de tenue et que ces effets renouvelés plus souvent leur soient intégralement remboursés, ce qui contribuerait à maintenir leur moral et ne pourrait que servir l'ensemble du corps des P. T. T.

Je voterai le budget qui nous est soumis car il contient de bonnes intentions sur bien des points. Je souhaite surtout que se réalisent les promesses que M. le ministre a déjà faites et qui concernent l'amélioration des installations et celle du sort des agents. (*Applaudissements.*)

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

M. Roger Delagnes. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, certes on s'attendait cette année, surtout cet été, sur les lignes téléphoniques comme sur les routes à des encombrements certains; mais jamais personne n'aurait pu prévoir qu'en juillet et août la situation pourrait dépasser les prévisions les plus pessimistes.

Représentant la région méditerranéenne, je viens une fois de plus protester très vivement ici contre l'insuffisance de nos télécommunications. Comme tout le monde le sait, le littoral Provence-Côte d'Azur est particulièrement cher, en raison de son climat, à des centaines de milliers de touristes qui y séjournent chaque année. Combien de petites communes sur la côte, comme celle que j'administre, voient leur population passer en août de 3.000 à 40.000 habitants, et plus. Les innombrables candidats à une communication téléphonique attendent alors un quart d'heure ou une demi-heure devant leur appareil avant d'entendre la voix de l'opératrice leur répondre régulièrement: « Circuits occupés; renouvelez votre appel ».

D'ailleurs la plupart de nos stations thermales sont dans le même cas et connaissent les mêmes inconvénients. Je me trouvais en juillet dans l'une d'elles, bien connue, et j'ai attendu de deux heures à cinq heures pour obtenir Marseille au téléphone.

La plupart des villes du Midi de la France en période estivale sont très difficiles à atteindre et le délai d'attente constitue pour les usagers et les touristes une considérable perte de temps. Il semble qu'en 1964 la situation se soit considérablement aggravée par rapport à ce qu'elle était en 1963. Et cela constitue, pour les régions touristiques, en particulier pour celles du Sud-Est, un handicap sérieux qui décourage un grand nombre de visiteurs étrangers.

C'est un fait, et personne ne me démentira, que le téléphone n'a jamais aussi mal fonctionné.

A gauche. C'est exact!

M. Roger Delagnes. Il faudrait 140 circuits entre Marseille, deuxième ville de France, grand port et grande cité industrielle, et Paris: il en existe 110, l'attente allant en été d'une heure à une heure trente et les demandes d'annulation s'élevant à 25 p. 100.

Par ailleurs, le maintien des lignes aériennes entraîne des interruptions fréquentes dues parfois aux conditions atmosphériques défavorables. Dans ma commune, il suffit d'un mistral un peu violent qui renverse quelques poteaux pour nous isoler pendant près de 48 heures. Et vous imaginez tous les inconvénients que comporte une pareille situation.

La crise des communications téléphoniques s'est donc aggravée au cours de cet été et continuera dans les années à venir. Evidemment s'aggrave ainsi chaque année le scandale des demandes en suspens et qui ne recevront jamais satisfaction — d'autres orateurs l'ont souligné avant moi. Vous connaissez tous les réponses que nous font invariablement les directeurs des P. T. T. lorsque nous recommandons des candidats au téléphone. « La demande, disent-ils, ne peut recevoir satisfaction par suite de la saturation des centraux et aussi des câbles de distribution servant à relier les abonnés aux centraux ». Bon nombre de ces centraux sont vétustes et ne sont plus adaptés au trafic actuel.

Je connais dans ma région des industriels et des hôteliers qui ne s'installent pas parce qu'ils ne peuvent pas obtenir le téléphone. Des médecins attendent des mois et certains dossiers dorment des années dans les cartons des directions départe-

mentales. Dans la petite commune de Belcodène dans les Bouches-du-Rhône, à vingt-cinq kilomètres d'Aix, pour 150 habitants, il y a une seule cabine téléphonique et le maire — il me le confirmait il y a encore un mois — n'a jamais pu obtenir le téléphone dans sa mairie !

On m'a dit tout à l'heure cependant — cela m'est revenu de divers côtés — qu'on installait quelquefois le téléphone chez certains futurs abonnés, mais qu'on ne les reliait pas aux centraux téléphoniques. Ils avaient le téléphone installé, mais ils ne pouvaient pas s'en servir. Ces installations fictives n'auraient pour objet que d'améliorer un certain nombre de statistiques. (Rires.)

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur Delagnes, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Roger Delagnes. Je vous en prie.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je remercie M. Delagnes de bien vouloir me permettre de l'interrompre. Je ne peux laisser passer son dernier propos sur des installations fictives de téléphone. Nous connaissons et nous apprécions tous l'imagination de ses compatriotes pour présenter des histoires amusantes. Je crois qu'il faut ranger celle-ci dans cette catégorie.

M. Marcel Lebreton. C'est une histoire marseillaise !

M. Roger Delagnes. Ces renseignements m'ont été confirmés encore tout récemment et de source très autorisée. Si vous voulez, tout à l'heure, hors de cette enceinte, je vous dirai de qui je les tiens. Je ne les ai pas vérifiés moi-même, mais je vous répète que le les tiens d'une personne très autorisée, ce qui justifie que j'en fasse état à la tribune.

Dans le seul département des Bouches-du-Rhône, le nombre des demandes en instance est passé de 5.852 il y a quelques années à 16.500 en 1964.

Le prix de revient d'une ligne téléphonique est environ de 5.000 F. C'est donc une somme de 82 millions qui serait nécessaire pour résorber les 16.500 demandes en suspens.

Et que fait l'administration devant une demande qui ne cesse de croître ? Chaque année, les investissements budgétaires dans notre département, qui connaît une remarquable expansion, ne représentent que 28 millions de francs. Malgré les avances du conseil général des Bouches-du-Rhône à l'Etat, qui atteignent ce jour 720 millions d'anciens francs, on n'arrivera jamais à résoudre le problème du raccordement des abonnés. Ces avances permettent tout au plus d'éviter une détérioration de la situation et une paralysie de la vie économique. Mais dans un proche avenir les départements ne seront plus en mesure de prêter sans intérêt aux P. T. T. des sommes qu'ils sont eux-mêmes obligés d'emprunter à des taux élevés. Ils ont par ailleurs d'autres investissements importants à réaliser pour leur propre compte.

La situation catastrophique des télécommunications est d'ailleurs la même dans tout le pays. Je ne veux pas faire état des chiffres que vous connaissez, qui ont été indiqués tout à l'heure. Le chiffre de 260.000 demandes d'abonnement non satisfaites, dont 75.000 pour Paris, a été avancé. Il prouve en tout cas que la masse des Français, quoi qu'en puisse penser M. le ministre, désirent avoir le téléphone. L'homme du xx^e siècle a besoin de voyager et de communiquer vite. La France qui se veut un pays moderne et grand devrait en cette matière ne connaître aucun problème. Or, nous sommes au 16^e rang des pays civilisés.

Dans ce cas particulier du téléphone, l'Etat méconnaît ses propres intérêts. Améliorer nos télécommunications constitue pour l'administration une opération d'une exceptionnelle rentabilité. Si une ligne coûte 5.000 francs, elle en rapporte 1.000. Quel est l'industriel ou le commerçant qui, en France, ne consentirait des investissements considérables pour réaliser de pareils bénéfices ?

Si l'on tient compte aussi que le téléphone conditionne en grande partie le développement économique de notre pays, avec tout ce que cela comporte comme augmentation de revenus pour le particulier, avec perception d'impôts et plus-values de toutes sortes, on se demande pour quelle raison les divers plans ne placent pas en priorité, par des investissements massifs, l'amélioration du réseau de nos télécommunications.

Compte tenu de l'augmentation du trafic et des demandes en instance, c'est une dépense de 160.500.000 francs pour les seules télécommunications que devrait prévoir le V^e plan en cours d'élaboration.

Nous manquons de centraux et ceux qui existent sont saturés. Nous manquons d'infrastructures et, tout comme pour

les routes et l'enseignement, le téléphone n'a pas suivi le rythme d'équipement d'un grand pays industriel et moderne.

A la cadence actuelle, les investissements sont notoirement insuffisants, comme est insuffisant, faute de crédits, le personnel affecté à cet important service public. Les niveaux de rémunération ne permettent pas un recrutement normal de main-d'œuvre adaptée aux conditions actuelles de travail. Pendant la période de vacances, le personnel embauché à bas prix est de mauvaise qualité et trop peu nombreux.

Dans tous les cas, de quelque côté qu'on envisage le problème, on se trouve toujours devant une question de crédits. On a l'impression qu'on refuse systématiquement à l'administration des P. T. T. les moyens indispensables à sa naturelle expansion tant en matière d'investissements que de renforcement des effectifs.

J'ai sous les yeux le communiqué du syndicat C. G. T.-F. O., qui « condamne la double insuffisance des moyens techniques et des effectifs des P. T. T. que tente de camoufler une politique de productivité basée sur l'accélération des rythmes du travail humain ».

Ce syndicat réclame « l'augmentation massive des effectifs, la revalorisation des traitements et salaires et, pour obtenir un recrutement de qualité, des crédits suffisants pour permettre de doter l'administration des moyens techniques indispensables au fonctionnement des télécommunications et notamment par l'accélération de la construction de centraux téléphoniques et circuits de liaison ».

Est-il exact, comme je l'ai lu quelque part, que le ministre des finances ne débloque que plusieurs mois après les emprunts que le public consent aux P. T. T., pendant que ceux-ci continuent à en payer l'intérêt aux prêteurs à 5 p. 100, alors que l'argent est resté improductif dans les caisses de l'Etat ?

L'administration ne pourrait-elle trouver dans les très importants dépôts des chèques postaux des ressources certaines pour un autofinancement des investissements envisagés ?

A moins que l'Etat ne laisse volontairement se détériorer d'année en année une situation très alarmante pour mieux se donner ensuite à lui et à l'opinion publique une raison de faire appel à l'industrie privée, qui trouverait, elle, les capitaux nécessaires à l'exploitation du réseau téléphonique dans de trop bonnes conditions de rentabilité. (Très bien ! à gauche.)

Certains articles de presse — on en a parlé tout à l'heure et je veux y revenir — sont à ce sujet très suggestifs. L'un d'eux, dans un très grand quotidien parisien, invoquait récemment le témoignage de l'Association des usagers du téléphone.

« Celle-ci a fait, disait-il, la démonstration que l'exploitation de lignes téléphoniques est rentable et a cité les propositions d'entreprises privées s'engageant à les construire et à les exploiter. » Un autre hebdomadaire précisait :

« L'Etat pourrait encore confier à des compagnies privées l'exploitation de nouveaux centraux. Le téléphone étant une entreprise parfaitement rentable, les investissements privés ne manqueraient pas. Ce serait une initiative hardie. »

Le fait que de telles suggestions puissent être faites constitue déjà un indice très grave.

Les syndicats de P. et T. et nous-mêmes sommes opposés à de telles options dont le véritable mobile est le profit capitaliste, au détriment des intérêts de l'utilisateur. Nous nous opposerons toujours aux tentatives de démantèlement de l'administration des P. et T.

Pour que de telles propositions ne voient plus le jour, pour que le public ne soit pas amené à penser que, peut-être, il serait mieux servi s'il l'était par des sociétés privées, l'Etat doit commencer par se montrer un exploitant modèle et donner l'exemple d'un gestionnaire au service du bien public.

Nous croyons qu'il faut vulgariser le téléphone. Il n'est pas vrai que la masse des Français n'en est pas digne, comme l'affirme M. le ministre des P. et T. Il doit être, comme la télévision, comme la voiture, un élément de l'amélioration de la condition de tous les Français. Or, l'Etat tourne résolument le dos à cette politique de confort et d'avenir. Il fait, en matière de télécommunications, une scandaleuse politique malthusienne.

Le public mécontent fait tous les jours les frais d'un sous-équipement stupéfiant qui compromet le développement économique et social du pays. (Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche et au centre.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, après la discussion très sérieuse que nous venons d'entendre, après surtout le remarquable rapport de M. Chochoy, qui, comme à l'ordinaire,

avec toute la compétence que nous lui connaissons, a analysé le budget de façon très précise et très complète, après la brillante synthèse présentée par M. Beaujannot, ma tâche est réduite à peu de chose : compléter ces exposés, souligner quelques points particulièrement importants et surtout m'efforcer de répondre aux questions qui m'ont été posées.

Ainsi que l'ont souligné MM. les rapporteurs, le budget qui vous est soumis comporte une innovation très importante. Le Gouvernement avait, l'an dernier, précisé que la proposition de fusion des deux budgets annexes des P. T. T. et de la Caisse nationale d'épargne était en cours d'examen au ministère des finances. Les études ayant abouti, l'article 22 de la loi de finances que vous venez de voter fusionne les deux budgets, ce qui me permet de vous présenter un projet unique pour l'ensemble des services.

Il en résulte que le déficit d'exploitation du service des chèques postaux sera désormais presque compensé par les bénéfices de la Caisse nationale d'épargne qui, jusqu'à présent, étaient versés au budget général.

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. C'est quand même un artifice.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Le projet de budget se présente donc de la façon suivante : pour le budget de fonctionnement, les prévisions de recettes s'élèvent à 8.190 millions de francs. Le montant des dépenses prévues étant de 7.127 millions, l'excédent d'exploitation est donc de 1.063 millions. Sur cette somme, 10 millions seront versés à la dotation de la Caisse nationale d'épargne, le reste, soit 1.053 millions, sera affecté au financement des dépenses d'équipement et des remboursements d'emprunts.

Le montant des crédits de paiement s'élevant à 1.492 millions de francs, il sera fait appel à l'emprunt pour une somme de 429 millions. Je voudrais, à ce sujet, préciser que le volume global des autorisations de programme est conditionné par le montant de cet emprunt. Celui-ci doit s'insérer dans la prévision d'ensemble d'appel à l'épargne pour l'équipement des secteurs essentiels de l'activité du pays : E. D. F., S. N. C. F., sidérurgie, autoroutes, etc.

Compte tenu de la fusion des deux budgets annexes, que M. le rapporteur Chochoy a parfaitement exposée et sur laquelle je ne reviens pas, le budget prévoit des majorations de tarifs. Pour la poste il s'agit, d'une part, d'un complément de réaménagement intervenu en mai dernier et, d'autre part, d'un alignement des tarifs dans les pays de la Communauté économique européenne, alignement décidé au cours de la récente réunion des six ministres des P. T. T.

Pour les télécommunications, la majoration sera en moyenne de 8 p. 100, mais les modalités précises ne sont pas encore arrêtées. Il s'agit pour l'immédiat et pour l'avenir de dégager des ressources supplémentaires pour le financement des dépenses d'équipement.

Je dois signaler que les pays voisins, devant l'ampleur des investissements à réaliser, adoptent des solutions analogues : la Belgique, l'Italie, l'Allemagne fédérale viennent d'augmenter leurs tarifs ou vont le faire.

Au sujet des augmentations de tarifs, qui avaient été envisagées pour l'année 1964 de façon à assurer l'équilibre du budget annexe et qui n'ont pas été réalisées, je voudrais, conformément à ma déclaration de l'année dernière, confirmer à M. Chochoy que les moins-values de recettes importantes qui en ont résulté seront compensées par une subvention du budget général qui vous sera proposée dans la loi de finances rectificative de fin d'année dont vous aurez à délibérer dans quelques semaines.

Je voudrais aussi préciser, après l'intervention de M. Chochoy, que les moins-values de recettes n'entraînent pas l'immobilisation des crédits. Ceux-ci ont été ouverts et peuvent être utilisés. Il suffit simplement de couvrir, par une subvention, le déséquilibre financier du budget. Dès lors, une régularisation, en fin d'année seulement, ne présente pas d'inconvénient majeur.

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

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

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Je vous fais remarquer, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en stricte orthodoxie financière dépenser de l'argent dont on ne dispose pas n'est pas une bonne chose. Ce n'est pas, j'imagine, ce que vous recommandez aux Français.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. J'ai dit qu'il y avait moins d'inconvénients, mais je n'ai pas dit que c'était nécessairement un excellent principe. Je restais sur le terrain de la pratique.

M. Chochoy a également évoqué le problème important du taux d'intérêt versé au budget annexe des P. T. T. sur les fonds déposés au Trésor. C'est un problème que le Sénat connaît bien et sur lequel il a, à plusieurs reprises, attiré l'attention du Gouvernement. Je me souviens même avoir participé à une discussion sur ce point l'an dernier. Les données du problème étant les mêmes je ne puis, hélas ! que renvoyer aux explications plus abondantes que j'avais fournies à ce propos et que je résume brièvement.

En premier lieu, le service des chèques postaux est un service public d'Etat et il n'est pas indispensable d'établir un lien logique entre le taux d'intérêt servi par l'Etat pour les dépôts et le montant des dépenses du service. En second lieu, le taux de 1,50 p. 100 servi pour les dépôts à vue est au demeurant plus élevé que celui servi aux correspondants du Trésor qui ne bénéficient, eux, que d'un taux de 1 p. 100. Enfin, il serait arbitraire d'isoler une branche d'activité du budget annexe. L'équilibre doit être apprécié globalement, certains secteurs d'activité se révélant bénéficiaires et d'autres déficitaires. A cet égard, le déficit global des services financiers a été sensiblement atténué par les mesures proposées par le Gouvernement et que nous évoquions précédemment, à savoir le rattachement de la caisse nationale d'épargne au budget annexe des P. T. T.

Pour terminer cette rapide analyse du budget, j'ajoute que, au titre des dépenses, les augmentations sont de 11,2 p. 100 pour le matériel et les charges de personnel, de 12 p. 100 pour les frais financiers et de 22,5 p. 100 pour les œuvres sociales.

Sur les divers problèmes relatifs au personnel, je ne répondrai qu'aux principales questions posées au nom de la commission par votre rapporteur. Je délaisserai les réponses, que j'avais d'ailleurs sous la main, portant sur des cas particuliers ou sur telle ou telle catégorie et demanderai aux auteurs de questions de bien vouloir accepter que les réponses leur soient fournies par écrit, sinon je risquerais de retenir trop longtemps l'attention du Sénat sur des questions très spécialisées.

L'augmentation des crédits de personnel résulte, d'une part, des mesures intéressant la situation des agents et, d'autre part, du renforcement des effectifs.

On distingue deux catégories de mesures en faveur du personnel. Certaines d'entre elles ont un caractère interministériel : revalorisation générale des traitements et des salaires décidée par le Gouvernement pour l'ensemble de la fonction publique et revalorisation du taux des indemnités de mission et de déplacement dont l'insuffisance est d'ailleurs particulièrement sensible dans les services des P. T. T.

Les autres mesures sont propres au personnel des P. T. T. : augmentation de 400 à 440 francs du taux annuel de la prime de résultat d'exploitation, qui coûte 12 millions de francs au budget, revalorisation de la prime pour l'utilisation de langues étrangères, revalorisation de l'indemnité mensuelle de fonction allouée au personnel de la brigade roulante et de la brigade de réserve postale de Paris, extension de l'indemnité de commandement aux préposés et agents techniques qui remplacent un préposé conducteur ou un agent technique conducteur.

A MM. Chochoy, Vallin, Minvielle et Delagnes, qui tout à l'heure ont déploré l'insuffisance des renforts d'effectifs, je voudrais faire observer qu'en seize ans de 1946 à 1961 inclus, le nombre total des renforts s'est élevé à 57.664, ce qui donne une moyenne annuelle de 3.600.

De 1962 à 1965, le total s'élèvera à 34.338, soit une moyenne annuelle de 8.600.

La comparaison de ces deux nombres explique la situation critique de 1962 et ce n'est naturellement pas en une année qu'elle peut être totalement redressée. Je reconnais que le pourcentage d'augmentation est inférieur à celui de l'augmentation du trafic, mais il y a lieu de tenir compte du fait que les efforts d'investissement doivent normalement conduire aussi à une augmentation de la productivité. D'ailleurs, j'aurai tout à l'heure l'occasion de parler des efforts de mécanisation.

A M. le rapporteur Chochoy, qui a critiqué l'échelonnement en cours d'année des créations d'emplois, je voudrais signaler qu'il s'agit là d'une mesure de saine gestion. Les renforts de personnel sont prévus pour faire face à l'augmentation du trafic. Or, celui-ci augmente progressivement tout au long de l'année et non pas d'un seul coup, au premier janvier. Aucun chef d'entreprise n'accepterait d'engager dès le début de l'année les employés qui ne lui seraient nécessaires qu'en fin d'année. J'ajoute qu'en faisant abstraction des 1.076 emplois représentés par des heures d'auxiliaires, près de 70 p. 100 des créations d'emplois sont prévus en douze douzièmes ou en neuf douzièmes, afin de permettre la formation professionnelle des agents avant les pointes de trafic de la saison estivale.

A MM. Chochoy et Vallin, qui ont regretté que la prime de résultats d'exploitation ne soit pas indexée, je rappellerai ma

déclaration de l'an dernier à ce sujet. Le ministre des P. T. T. est convaincu qu'une augmentation annuelle substantielle de 10 p. 100, comme cette année, est préférable à l'application d'une formule d'indexation qui, inspirée par exemple de celle de la S. E. I. T. A., risquerait d'être moins avantageuse en fin de compte pour le personnel.

Sous la réserve que j'ai faite tout à l'heure, à savoir que le ministre des P. et T. fera parvenir directement aux intervenants des réponses aux questions portant sur des cas particuliers relatifs au personnel, j'en viens à l'examen du chapitre concernant les œuvres sociales.

Je rappelle que les crédits prévus au budget de fonctionnement sont complétés par des crédits de paiement inscrits au budget d'équipement qui portent le montant total à 32.600.000 francs, l'augmentation étant de 22,5 p. 100 par rapport à 1964 et de 470 p. 100 par rapport à 1959. Cet accroissement considérable en six ans est une confirmation éclatante de l'intérêt que le Gouvernement, le ministre des P. et T., en particulier, porte au développement des œuvres sociales en faveur du personnel.

En ce qui concerne le logement de ce personnel, les autorisations de programme inscrites au budget d'équipement pour le versement de subventions à des organismes d'H. L. M., qui consentent à réserver des logements en location aux agents des P. T. T., s'élèvent à 20 millions de francs contre 17 en 1964. C'est dire que, là encore, l'effort augmente d'année en année.

A la fin de 1964, 2.750 logements auront été attribués dans l'année contre 2.560 en 1963. Les prévisions d'attributions pour 1965 sont évaluées à 3.100. Le problème ne sera évidemment pas résolu pour autant, mais l'administration des P. T. T. aura réussi au moins à stabiliser la situation malgré le retour des agents d'Algérie qui avait considérablement augmenté les besoins.

Je voudrais maintenant aborder le budget d'équipement dont le volume a été critiqué par la plupart des orateurs qui sont intervenus dans ce débat.

Le montant des autorisations de programme, déduction faite de 8 millions de francs concernant la caisse nationale d'épargne, est de 1.350 millions ; mais, comme pour les crédits de paiement, il faut y ajouter 165 millions inscrits à la première section pour des achats de matériel d'équipement. Les autorisations de programme s'élèvent donc à 1.515 millions, ce qui représente une augmentation de 11,5 p. 100 par rapport à 1964.

Cette quatrième tranche du IV^e plan de modernisation et d'équipement constitue une sorte de transition entre le IV^e et V^e plan. En effet, les 1.515 millions dont je viens de parler dépassent de 21,2 p. 100 la somme prévue au plan, qui n'était que de 1.250 millions.

Ainsi, le montant des autorisations de programme inscrites au plan pour les années 1962 à 1965, qui était de 4.500 millions, sera dépassé de 12 p. 100, puisque le montant réel atteindra pour les mêmes années 5.048 millions, non compris les crédits supplémentaires — 53 millions — ouverts en cours d'année pour des opérations particulières.

Les autorisations de programme proposées pour 1965 sont deux fois et demie plus élevées que celles de 1959 et permettront au ministre des P. T. T. de réaliser environ deux fois plus d'opérations.

Bien entendu, nous ne prétendons pas que cette augmentation est suffisante pour rattraper le retard accumulé et répondre aux besoins nouveaux. C'est dans le cadre du V^e plan que l'effort ainsi amorcé devra être intensifié, pour tenir compte de l'ampleur des besoins à satisfaire.

Malgré certains retards dans les investissements des services postaux et financiers, le secteur des télécommunications qui, à juste titre, a préoccupé beaucoup d'entre vous et celui des bâtiments, connaissent la situation la plus difficile. L'accroissement des autorisations pour 1965 a été, dans ces conditions, inégalement réparti suivant les chapitres, un effort spécial étant fait pour les bâtiments, en particulier pour ceux qui sont destinés au service des télécommunications.

Il s'agit d'une augmentation de crédits de près de 28 p. 100, 27,9 p. 100 exactement. Cet effort est indispensable, car les bâtiments conditionnent la mise en place des autres investissements.

L'exécution des programmes concernant l'extension et la modernisation des centraux, l'extension des réseaux urbains et le développement du réseau inter-urbain se poursuit.

D'importantes réalisations sont intervenues au cours des huit premiers mois de l'année. Elles permettent d'escompter, pour la fin de l'exercice, les résultats suivants. Le taux d'automatisation des postes principaux d'abonnés, qui était, fin 1963, de 65,4 p. 100, passera à 67 p. 100. Le taux d'automatisation du trafic interurbain intérieur de 49,4 à 54 p. 100. Le taux d'automatisation du trafic international passera de 15 à 30 p. 100 grâce à la mise en service à Paris, la semaine prochaine, du centre auto-

matique international de départ : 98 p. 100 des abonnés bénéficieront du service permanent.

Enfin, pour traiter un point plus particulier qui a été abordé tout à l'heure par M. Kauffmann, je voudrais indiquer que la commande du quatrième central automatique de Strasbourg, le central Broglie, sera passée à la fin de cette année ou au plus tard au début de 1965, mais de toute façon sur les crédits de 1964.

Le réseau interurbain — je l'indique à M. Delagnes qui me signalait des insuffisances qui sont réelles, mais il peut voir que les efforts faits pour y remédier sont importants — a été sensiblement amélioré depuis le début de cette année par la mise en service de 2.042 circuits téléphoniques, dont 158 internationaux.

Quant à l'installation des postes téléphoniques d'abonnés, elle s'est poursuivie à une cadence élevée. Il est permis de prévoir, pour 1964, environ 270.000 raccordements, dont 55.000 transferts, contre 158.000 raccordements en 1958.

Pour être complet et objectif, je dois signaler qu'au cours des douze derniers mois, le nombre des demandes enregistrées a été supérieur de 11 p. 100 à celui des douze mois précédents. Cela explique pourquoi le nombre des demandes en instance est passé, depuis le 1^{er} janvier, de 250.000, dont 20.000 transferts, à 315.000, dont 25.000 transferts, malgré l'augmentation de la cadence des installations réalisées.

Je répète ce que je disais l'an dernier à ce sujet : cette situation — ce n'est qu'une triste consolation — ne nous est pas particulière ; presque tous les pays d'Europe occidentale connaissent les mêmes difficultés d'adaptation des équipements à une croissance extrêmement rapide des besoins.

Au sujet du service télégraphique, je tiens à signaler les dispositions prises par le décret du 14 mai dernier. La distribution, — je pense que cela intéressera les élus des régions rurales, qui sont nombreux dans cette assemblée — s'effectue désormais sans surtaxe particulière sur toute l'étendue du territoire et non plus seulement dans les agglomérations principales. Cette distribution est bien entendu subordonnée à l'existence d'un porteur. Les services des P. T. T. poursuivent leur action pour en intensifier le recrutement. Il ne reste actuellement que 2,40 p. 100 des 37.000 bureaux distributeurs encore momentanément dépourvus de porteur.

MM. Chochoy et Delagnes ont signalé également un problème que chacun de vous connaît ou a ressenti au cours de l'été dernier : la difficulté de l'acheminement des communications téléphoniques durant la période des vacances.

Tout en posant la question, M. Delagnes m'a fourni les éléments de réponse en citant l'exemple de la commune qu'il administre et qui, de 3.000 habitants, passe à 42.000, nous a-t-il dit, pendant les mois d'été.

Il serait somme toute ruineux pour tout service public, et particulièrement déraisonnable, au moment où nous constatons que l'offre en matière d'équipement ne parvient pas à suivre la demande, d'équiper pour satisfaire 42.000 usagers pendant quelques semaines un réseau qui, pendant le reste de l'année, n'en dessert que 3.000.

J'ajoute que, pour nombre de Français passant leurs vacances hors de nos frontières et entrant depuis l'étranger en relations téléphoniques avec la France, le problème est encore aggravé par l'insuffisance, dans de nombreux cas, des réseaux téléphoniques des pays voisins.

A la vérité, tout en nous efforçant de remédier autant que possible à ces insuffisances dans les régions qui ont d'une façon permanente un caractère touristique — j'ai cité tout à l'heure un certain nombre de circuits nouveaux mis en place — nous devons donner une priorité aux besoins constants sur les besoins occasionnels.

J'ajouterais, en tant que responsable du tourisme, faisant ainsi une courte anticipation sur le débat de ce soir, que l'étalement des vacances paraîtrait, dans ce domaine, particulièrement indiqué pour permettre un écoulement plus normal des communications sans pousser l'administration à des équipements de pointe extrêmement coûteux pour un usage de quelques semaines seulement.

Je répète que l'insuffisance des circuits se manifeste également dans de nombreux pays ce qui explique dans bien des cas, sans que nous soyons nous-mêmes responsables, le délai constaté dans l'établissement des communications internationales. J'ajoute que pendant la grève du 10 au 18 juillet dernier des P. T. T. britanniques qui a provoqué une flambée supplémentaire de trafic, il a fallu ajouter ce pays à la liste de ceux avec lesquels les relations téléphoniques ont été particulièrement difficiles.

Quelles que soient les difficultés pour suivre l'évolution extrêmement rapide des besoins que j'évoquais tout à l'heure, il est absolument exclu que le Gouvernement en prenne prétexte pour faire passer l'exploitation des télécommunications à l'explo-

tation privée. Je suis en mesure — apaisant ainsi, je l'espère, les inquiétudes de certains orateurs — de donner l'assurance au Sénat que toutes les rumeurs selon lesquelles ce transfert pourrait être envisagé sont absolument dépourvus de tout fondement. L'administration des P. T. T. est une et elle doit rester telle.

J'en terminerai avec les télécommunications en répondant enfin à M. Chochoy à propos des questions concernant l'automatique rural, qui préoccupe le Sénat tout entier.

Ainsi que vous le savez, les travaux d'équipement en automatique rural sont partiellement financés par des avances remboursables versées par les collectivités locales. Je dis « partielle-ment » car, depuis 1960, ces avances sont complétées par les crédits budgétaires d'un montant double. Pour 1964, les dépenses engagées s'élèvent à plus de 25 millions de francs. Elles concernent la presque totalité des départements dans lesquels l'automatisation des zones rurales n'est pas terminée.

Durant les douze derniers mois, 11.000 lignes ont été équipées. Au début de 1965, il restera 60.000 postes d'abonnés à moderniser soit en automatique rural, soit directement en automatique intégré par des centraux du type Socotel S 1.

Répondant à la question posée à ce propos par M. Chochoy, je précise que nous espérons fermement que cet objectif de service permanent sur l'ensemble du territoire sera atteint en 1967.

Au sujet des avances remboursables concernant la modernisation de l'équipement téléphonique, il me faut préciser que les versements concernant l'automatique rural ne représentent depuis 1952 que 48 p. 100 du montant total.

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Ce n'est pas mal !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Les autres avances, qu'il s'agisse de l'installation de centraux automatiques ou de la pose de câbles urbains ou interurbains, se rapportent à des opérations inscrites dans les programmes de l'administration des P. T. T., mais à un rang tel que leur exécution ne peut être envisagée avant plusieurs années. Les avances consenties par les collectivités locales ont donc pour objet de hâter les réalisations qui les intéressent particulièrement. Le remboursement est effectué avec le supplément de recettes enregistré à la suite de ces opérations et comme MM. les rapporteurs ont bien voulu le souligner, l'expérience montre que ces remboursements sont très rapides et n'atteignent jamais les quinze années prévues par les conventions. Dans de nombreux cas, on peut constater qu'ils sont effectués au bout de trois ans.

Après les télécommunications, je voudrais parler du service des recherches.

Le rôle du centre national d'études des télécommunications est si connu que je n'insisterai pas. Dans le cadre de la politique de décentralisation, les laboratoires installés en Bretagne, à Lannion, prennent une ampleur qu'il convient de souligner. Le développement des expériences de télécommunications spatiales à la station de Pleumeur-Bodou n'a pas pour autant ralenti la poursuite des autres études tant à Lannion qu'à Issy-les-Moulineaux.

Je dois signaler qu'au projet de budget figure, au titre de l'équipement des services d'études et de recherches des télécommunications, un crédit de 33,55 millions pour financer la première tranche de la participation française à la constitution de la société internationale pour la construction de satellites de télécommunications dite C. O. M. S. A. T. Un projet de loi relatif à la ratification de l'accord intervenu sera très prochainement déposé sur le bureau de votre assemblée.

Je voudrais dire maintenant quelques mots du service postal. Le développement de la mécanisation est nécessaire pour améliorer les conditions de travail. L'équipement des centres de tri s'est poursuivi cette année, tant à Paris qu'en province. Dans les services de distribution, la modernisation des tournées continue au rythme de 1.000 à 1.100 par an. Cela doit rassurer M. Kauffmann qui signalait à juste titre tout à l'heure les difficultés qu'ont parfois les facteurs à porter ce qu'ils ont à distribuer.

Le nombre total de ces tournées motorisées atteindra 9.200 à la fin de l'année. Une nouvelle impulsion a été donnée à la motorisation dans les campagnes par l'élargissement de certaines circonscriptions de distributions postales dont la faible superficie s'opposait à l'utilisation rationnelle d'un véhicule automobile. 180 centres de distribution motorisée ont été créés cette année.

Je dois quelques explications à MM. Chochoy et Kauffmann au sujet des gérants des bureaux secondaires. Le ministre des postes et télécommunications a souhaité modifier le mode de rémunération en vigueur. Il a donc fait établir un projet d'après lequel les gérants des établissements secondaires seraient rétri-

bués non plus en fonction du nombre et de la nature des opérations postales effectuées, mais proportionnellement au temps réellement consacré au service des postes et avec référence à un indice de traitement de la fonction publique. Les pourparlers avec les services du secrétaire d'Etat au budget sont sur le point d'aboutir et, dans ces conditions, je crois pouvoir annoncer qu'une décision interviendra à très bref délai.

J'en viens aux services financiers qui regroupent les services des chèques postaux, des mandats et de la caisse nationale d'épargne. L'augmentation constante du trafic exige, là aussi, le développement des méthodes d'exploitation automatique. L'essai d'un ensemble électronique de gestion, entrepris fin 1961 au centre de chèques postaux de Rouen, s'est terminé en mai dernier. Les 200.000 comptes du centre sont maintenant gérés au moyen d'ensembles électroniques. L'automatisation du centre de Limoges débutera dans le courant du mois et deux autres opérations du même type seront vraisemblablement lancées en 1965. La mécanisation d'opérations élémentaires se poursuit également et je citerai à titre d'exemple la préparation automatique des carnets de chèques, l'automatisation du dépouillement du courrier et, dans le service des mandats, l'émission mécanique.

A la caisse nationale d'épargne, la prise en charge sur bandes magnétiques des 12.500.000 comptes a été achevée en juin dernier. La caisse nationale d'épargne est donc désormais entièrement automatisée.

En ce qui concerne la comptabilité, je voudrais signaler que les centres régionaux de Paris, Lyon, Marseille et Rouen sont dotés d'ensembles électroniques de gestion. A Limoges, les travaux commenceront ce mois-ci. L'équipement des centres régionaux de Toulouse et de Lille est envisagé pour la fin de 1965 dans le cadre de l'utilisation d'un ensemble commun avec le centre régional de comptabilité des télécommunications. D'autre part, l'automatisation totale des travaux de paie du personnel commencera au début de 1965 pour une partie des agents de Paris et pour ceux de Lyon, Marseille, Rouen et Limoges.

Quittant le domaine comptable, j'aborde maintenant celui des bâtiments et des transports. Alors que 15,8 p. 100 des crédits d'équipement ont en moyenne été consacrés aux bâtiments dans les trois premières tranches du IV^e plan, cette proportion a été portée à 17,5 p. 100 pour 1965, les deux tiers de cette majoration étant destinés aux bâtiments des télécommunications pour les raisons que j'ai dites tout à l'heure.

Parallèlement à l'augmentation des crédits, des mesures ont été prises pour diminuer les délais de réalisation et comprimer les prix de revient.

Il me reste à donner une réponse, plus au titre du ministère des finances qu'à celui du ministère des P. et T., à un problème évoqué par M. Chochoy : celui de la situation des retraités des P. et T.

Le Gouvernement a étudié cette question avec une très grande attention ; mais je dois souligner que la complexité même de ce problème — que M. le rapporteur connaît bien — en a retardé la solution. Des décrets d'assimilation pourront prochainement être publiés au *Journal officiel* puisque l'un a été récemment adopté sans modification par le Conseil d'Etat, et que l'autre sera examiné la semaine prochaine par cette haute assemblée.

Mesdames, messieurs, vos interventions ont toutes manifesté l'intérêt que vous attachez aux différents problèmes des P. et T. J'espère que mes réponses vous auront convaincus de l'importance des efforts déployés et des progrès enregistrés. C'est pour poursuivre les uns et les autres, avec la volonté de satisfaire le plus vite et le mieux possible les besoins, que je vous demande de bien vouloir voter les crédits qui vous sont demandés pour le budget des P. et T. (*Applaudissements au centre droit et à droite.*)

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Bernard Chochoy, rapporteur spécial. Mes chers collègues, je ne voudrais pas retarder longuement le moment qui va nous amener à examiner les crédits du budget annexe, mais je voudrais revenir sur un point de mon rapport qui est relatif au service des chèques postaux.

Dans mon intervention de tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous disais : « L'avoir moyen annuel pour 1964 — 19 milliards — sera certainement en dessous des prévisions et, de ce fait, le produit financier attendu de l'application du taux de 1,50 p. 100 n'atteindra pas les 286 millions prévus en 1964. Sauf si nous assistons à une reprise économique improbable en 1965, les prévisions pour cette année 1965 — 20 milliards — paraissent optimistes et le produit financier attendu, soit 300 millions, peu susceptible d'être atteint. »

Je vous posais dès lors cette question : « Pouvez-vous nous dire si le Gouvernement se propose de relever de 1,50 à 2 ou 3 p. 100 le taux de l'intérêt servi pour les sommes mises à la disposition du Trésor ? Dans la négative, comment envisagez-vous l'équilibre ? »

Vous m'avez répondu que, par suite de la fusion intervenue entre le budget des postes et télécommunications et le budget de la caisse nationale d'épargne, les difficultés que nous signalons seraient résolues. Nous ne pensons pas que cette fusion puisse résoudre toutes les difficultés que peut connaître le ministère des P. et T. en matière de déficit des chèques postaux.

Je reprends donc ma question : Si vous ne pouvez pas atteindre cet objectif que vous fixez à 300 millions et sur lequel compte bien le ministère des P. et T., par quel moyen envisagez-vous alors l'équilibre des chèques postaux ? La question, je crois, méritait d'être posée de nouveau.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Ce que j'ai dit tout à l'heure peut en effet ne répondre que partiellement à la question posée par M. le rapporteur et, pour compléter cette réponse, je dois mentionner d'abord que le Gouvernement, le ministre des P. T. T. en particulier, escompte une progression constante du trafic et, d'autre part, que si tout cela ne suffisait pas, alors, l'administration des P. T. T. étant une, comme je l'ai dit, il s'établirait une sorte de compensation, d'équilibre entre les différentes branches d'exploitation.

Nous sommes évidemment dans le domaine des hypothèses et c'est pourquoi je ne vois pas d'autre réponse possible.

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

M. Paul Mistral. Monsieur le ministre, je suis heureux que vous soyez aujourd'hui au banc du Gouvernement, parce que vous connaissez bien la région que je représente.

Des aménagements sont-ils prévus, dans la région de Grenoble, à l'occasion des Jeux olympiques d'hiver ? Vous savez que notre hôtel des postes date de 1902. Si nous voulons réussir notre organisation des Jeux olympiques, il serait peut-être opportun d'y penser dès à présent. Or je n'ai rien entendu de semblable dans votre exposé.

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Je dois reconnaître, et c'est pourquoi j'ai demandé à vous répondre, monsieur Mistral, que la perspective de l'organisation des Jeux olympiques d'hiver fait de la question posée un problème réellement national. Je m'empresse donc d'indiquer que les P. T. T. sont représentés au sein de la commission qui prépare ces Jeux olympiques ; ces services sont donc parfaitement au courant des besoins de Grenoble à cette occasion. J'ajoute que figurent déjà dans le budget de 1965 50 p. 100 des crédits nécessaires à la satisfaction de ces besoins.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe des postes et télécommunications figurant aux articles 31 et 32.

[Article 31.]

Services votés, 7.162.166.876 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les services votés, avec le chiffre de 7.162.166.876 francs.

(Ce chiffre est adopté.)

[Article 32.]

M. le président. Sur l'article 32, la parole est à M. Jean Bertaud.

M. Jean Bertaud. Mes chers collègues, il n'est pas dans mes intentions de prolonger ce débat mais je tiens à profiter de l'occasion qui m'est offerte par la discussion de ce budget pour signaler la situation du téléphone dans la région parisienne. Cette situation est surtout fâcheuse pour un certain nombre de candidats à l'abonnement, auxquels il avait été notifié par écrit que leur installation serait réalisée au cours du deuxième et du troisième trimestre de 1964 et qui viennent d'être informés, à la suite de la manifestation de leur mauvaise humeur, pour n'avoir à ce jour, comme sœur Anne, rien vu venir, qu'on ne pouvait leur préciser le moment où satisfaction leur serait donnée. Dans certains cas on a tout de même envisagé que l'installation pourrait vraisemblablement être réalisée au cours de 1965.

Cela est d'autant plus paradoxal qu'à la fin de 1963 ou au début de 1964 il a été porté à notre connaissance un docu-

ment qui précisait, pour chacun des centres de la région parisienne, le nombre des demandes enregistrées et celui des postes dont la mise en service a été prévue en 1964, 1965 et 1966.

Pour l'un de ces centres notamment, situé à l'Est de Paris, et auquel se rattachent un certain nombre de réclamations dont je me fais très objectivement l'écho, il avait été précisé que 2.500 demandes étaient en instance fin 1963 et qu'il était prévu l'installation de 4.000 lignes nouvelles en 1964, ce qui permettait de supposer que, non seulement toutes les anciennes demandes seraient satisfaites, mais qu'il serait possible encore d'en accueillir 1.500 nouvelles.

Le fait de renvoyer maintenant *sine die* l'installation pourtant promise de ces lignes et de ces postes crée évidemment un malaise parmi les abonnés en instance et autorise quelques uns d'entre eux à formuler des critiques plus acerbes et plus que péjoratives à l'égard, non seulement de l'administration générale, mais encore des chefs des centres et du personnel qui, bien entendu, n'en peuvent mais.

J'ai tenu à signaler cette situation afin d'obtenir que dans l'avenir, en ce qui concerne plus spécialement le téléphone, les engagements pris soient tenus ou que l'on ne fasse aucune promesse si l'on n'a pas la certitude de pouvoir tenir celles-ci. Mais ce qui me désire surtout, et en cela je rejoins les préoccupations de nombre de mes collègues, c'est que des moyens financiers suffisants soient mis à la disposition de l'administration des postes et télécommunications pour assurer le plus rapidement possible la réalisation d'installations qui doivent avoir pour heureuses conséquences de mettre à la disposition de tous ceux qui le désirent un moyen de communication entré dans les mœurs et qui est indispensable au développement de notre vie moderne. (Applaudissements.)

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

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Effectivement, un certain nombre de travaux ont été retardés dans la région parisienne par l'introduction en cours d'année du système Crossbar à côté du Rotary jusqu'alors utilisé, ce nouveau système ayant l'avantage d'être moins encombrant et surtout d'un entretien beaucoup moins coûteux.

M. Jean-Eric Bousch. Tout de même !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. C'est donc certainement un très grand avantage à terme pour l'ensemble des usagers de la région parisienne, mais l'introduction de ce nouveau système a accaparé quelque peu les possibilités des services d'études de l'administration et surtout des constructeurs ce qui a retardé de plusieurs mois l'achèvement des travaux d'extension de divers centraux.

J'ajoute que les observations que M. le président Bertaud ou d'autres sénateurs voudraient bien présenter à mon collègue des P. T. T. sur des cas particuliers seront examinées avec la plus grande attention, mais dans le cadre de la discussion budgétaire, il ne m'appartient plus d'y répondre en détail.

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

Nous passons aux crédits figurant à l'article 32. J'en donne lecture :

« Autorisations de programme : 1.358 millions de francs.

« Crédits : 1.456.336.238 F. »

M. Camille Vallin. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 1.358 millions de francs pour les autorisations de programme.

(Ce chiffre est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 1.456.336.238 F pour les crédits.

(Ce chiffre est adopté.)

Caisse nationale d'épargne.

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi de finances concernant les crédits relatifs à la caisse nationale d'épargne.

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

M. Georges Marrane, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, mesdames, messieurs, c'est la dernière fois que je rapporte devant vous le budget de la caisse nationale d'épargne, ainsi que vous l'a exposé notre

collègue M. Chochoy, car l'article 22 du projet de loi de finances consacre la disparition de l'autonomie financière de la caisse nationale d'épargne.

Désormais, ses recettes et ses dépenses seront comptabilisées dans le budget annexe des postes et télécommunications. Seule subsistera la dotation de la caisse nationale d'épargne. La mesure ainsi prise se justifie par l'interpénétration des services des P. et T. et de la caisse nationale d'épargne dont les personnels avaient le même statut et passaient d'un service à l'autre ; certains même, dans les bureaux les moins importants, travaillaient pour les deux services dans le même local. Par ailleurs, il sera possible de simplifier la gestion au sommet puisque la fusion entraînera la disparition de la dualité de services au niveau de l'ordonnement et de la comptabilité.

Mais l'avantage majeur de la réforme est ailleurs : l'excédent des recettes sur les dépenses, au lieu d'être versé au budget général, sera pris en recettes par le budget des postes et télécommunications et constituera pour ce dernier une très importante ressource d'autofinancement.

Satisfaction nous est ainsi donnée, puisque nous écrivions à l'occasion du budget de 1964, ne faisant en cela que répéter ce que nous disions depuis de longues années :

« Nous ne pouvons que déplorer... le fait que le ministère des postes et télécommunications, l'un des plus gros collecteurs d'épargne par l'intermédiaire de la caisse nationale d'épargne... doit émettre des emprunts pour un montant considérable, près de 50 milliards d'anciens francs en 1964 à un taux de 5 p. 100 et augmenter ses tarifs pour effectuer ses investissements. »

Nous espérons de ce fait que l'énorme retard pris en matière de télécommunications, retard préjudiciable au développement de l'économie et à sa décentralisation, pourra être comblé plus vite.

Le décret du 8 novembre 1963 nous a donné également satisfaction, mais d'une manière partielle, en portant de 10.000 à 15.000 francs le plafond des dépôts individuels.

Notre commission des finances avait proposé, et le Sénat avait accepté, le chiffre de 30.000 francs, s'appuyant en cela sur les exemples étrangers.

Par ailleurs, étant donné que l'argent versé aux caisses d'épargne reflue sur la caisse des dépôts et consignations, c'est autant de possibilités de prêts de ce dernier établissement aux collectivités locales qui disparaissent, à un moment où les débudgétisations sont telles que la faculté d'emprunt des communes se trouve « gelée » au niveau de 1963.

Quoi qu'il en soit, les résultats de l'élévation du maximum des dépôts à la fin de 1963 ne s'est pas fait attendre et, d'une année sur l'autre, le progrès s'établit à 77 p. 100 pour l'ensemble, 78 p. 100 pour les caisses ordinaires et 75 p. 100 pour la caisse nationale d'épargne.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier de cette année, tous les pronostics officiels faits en matière d'excédents de dépôts ont été dépassés.

Nous déplorerons également le fait que la partie des dépôts excédant 10.000 francs soit pénalisée par une réduction du taux, qui est ramené de 3 p. 100 à 2,40 p. 100 pour les caisses ordinaires et de 2,80 p. 100 à 2,40 p. 100 pour la caisse nationale d'épargne. Notons que les deux régimes sont alors semblables. Pourquoi cette unification, qui s'est faite par le haut, ne s'effectuerait-elle pas également par le bas ?

A l'Assemblée nationale, M. Morlevat, qui est directeur de caisse d'épargne, a fait justement observer que les petits contribuables sont défavorisés par le barème proposé pour l'établissement de l'impôt sur le revenu. Aussi serait-il souhaitable d'apporter une compensation non négligeable à ces déposants en supprimant dès que possible la réaction d'intérêt, leur permettant ainsi d'augmenter leur revenu annuel non soumis à l'impôt. Une décision du Gouvernement accordant le même taux d'intérêt sur la totalité des sommes déposées jusqu'au plafond de 15.000 francs par livret serait fort apprécié par les millions de déposants modestes des caisses d'épargne.

Cette déclaration faite à l'Assemblée nationale est conforme au rapport sur la caisse nationale d'épargne adopté par la commission des finances. Les recettes du budget de la caisse nationale d'épargne pour 1965 sont en progression de plus de 16 p. 100 grâce à l'élévation du plafond des dépôts. Le produit des valeurs en portefeuille doit passer de 868 à 1.010 millions de francs du fait de l'augmentation prévisible des dépôts de 2.500 millions de francs ; le montant des fonds collectés au titre de l'épargne-crédit devrait s'accroître également.

Le bénéfice d'exploitation, qui doit s'élever à 353.900.000 francs, sera ainsi réparti : 9.900.000 francs pour la dotation, contre 6.700.000 francs en 1964 ; 1 million de francs pour le finan-

cement des dépenses d'équipement de la caisse nationale d'épargne ; 348 millions de francs pour le financement des dépenses d'équipement des autres branches du ministère des postes et télécommunications.

Ce dernier chiffre montre la réforme qui est intervenue : les postes et télécommunications auront à leur disposition, pour leur autofinancement, plus de 34 milliards d'anciens francs que leur fournira, sans bourse délier, puisqu'il n'y aura ni intérêts à verser ni amortissement à prévoir, la gestion de la caisse nationale d'épargne.

Que le taux d'intérêt soit porté à 3 p. 100, que le plafond des dépôts soit élevé à 30.000 francs et le problème de financement de cet important ministère sera amélioré. Tels sont les vœux de votre commission des finances. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je ne reviendrai pas sur tout ce que j'ai dit dans mon intervention précédente concernant la caisse nationale d'épargne. Je voudrais simplement répondre à M. le rapporteur et aux membres de la commission dont il était le porte-parole sur les deux problèmes de l'alignement du taux d'intérêt servi par la caisse nationale d'épargne sur celui servi par les autres caisses et de l'augmentation éventuelle du plafond des dépôts dans les caisses d'épargne.

Le premier problème est bien connu de tous les sénateurs.

A la vérité, on a toujours voulu maintenir un écart en faveur des caisses d'épargne ordinaires afin de leur permettre de surmonter leur handicap par rapport à la caisse nationale d'épargne qui dispose, par le moyen des guichets postaux, d'un réseau couvrant toute la France. Les caisses locales s'étant elles-mêmes de mieux en mieux organisées, le handicap a paru de moins en moins lourd et, par conséquent, la marge a été elle-même rétrécie.

C'est ainsi qu'avant 1961 le taux d'intérêt servi par la caisse nationale d'épargne était inférieur de 0,25 p. 100 à celui des autres caisses d'épargne. Depuis 1961, cette différence a été ramenée à 0,20 p. 100 et elle est en fait encore diminuée depuis que le plafond des dépôts dans les caisses d'épargne est passé de 10.000 à 15.000 francs. En effet, les taux respectifs de 3 p. 100 et de 2,80 p. 100 n'ont été maintenus en 1964 qu'en ce qui concerne la fraction des dépôts ne dépassant pas l'ancienne limite de 10.000 francs. En revanche, pour la tranche des dépôts comprise entre 10.000 et 15.000 francs, un taux d'intérêt de 2,4 p. 100 a été établi, commun à la caisse nationale d'épargne et aux caisses d'épargne ordinaires.

Par conséquent, si le Gouvernement estime qu'une différence demeure nécessaire pour aider les caisses d'épargne ordinaires, qui sont d'ailleurs très attachées à surmonter le handicap qu'elles continuent néanmoins à subir, cette différence a été ramenée à des proportions très faibles,

En ce qui concerne l'augmentation éventuelle du plafond des dépôts dans les caisses d'épargne, je voudrais rappeler l'évolution de ce plafond dans les dix dernières années : 5.000 francs en 1953, 7.500 francs en 1955, 10.000 francs en 1958 et 15.000 francs depuis 1964.

Le ministre des finances a eu récemment l'occasion de faire observer que « les caisses d'épargne occupent dans l'organisation des circuits collecteurs de l'épargne une place privilégiée qui doit demeurer limitée. Leur vocation traditionnelle est d'assurer à la petite épargne des avantages particuliers, tant du point de vue de la sécurité que de la rémunération et de contribuer, au moyen des fonds ainsi collectés, au financement de certaines catégories particulières d'investissements : équipements collectifs, habitations à loyer modéré, etc.

« Les suggestions présentées risqueraient de détourner les caisses d'épargne de cette vocation. Un nouveau relèvement du maximum des dépôts, s'ajoutant à celui de 50 p. 100 qui vient d'être réalisé, et la diminution corrélative des avantages actuellement accordés aux déposants tendraient en fait à supprimer toute distinction entre les dépôts dans les établissements considérés et les dépôts confiés aux autres organismes collecteurs de ressources liquides, notamment aux banques.

« Si l'on peut considérer comme opportun de compléter dans la mesure nécessaire, pour le financement des investissements, les capitaux à long terme par des fonds d'épargne plus liquides, il est évident qu'il ne s'agit là que de ressources d'appoint. C'est pourquoi les efforts du Gouvernement tendent au contraire à accroître la part des investissements financiers par une épargne à long terme ».

Je ne puis que me référer aux explications récemment données par le ministre des finances. Il est certain, en effet, qu'après le récent relèvement du plafond des dépôts de 10.000 à 15.000 francs, un nouveau relèvement nous exposerait à ne plus très bien distinguer ces caisses des autres organismes collecteurs, notamment les banques, et risquerait par là de détourner les caisses d'épargne d'un rôle auquel chacun est très attaché.

Telles sont, en tout cas, les raisons pour lesquelles le Gouvernement n'a pas pu donner suite à cette demande plusieurs fois exprimée par la commission des finances de votre assemblée.

M. Georges Marrane, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Georges Marrane, rapporteur spécial. Je veux rappeler à M. le secrétaire d'Etat que le rapport contenant ces revendications, qui a été adopté les années précédentes à l'unanimité par le Sénat, avait d'abord été adopté par le conseil supérieur des caisses d'épargne.

La différence des taux d'intérêts entre les dépôts au-dessous de 10.000 francs, 3 p. 100 pour les caisses d'épargne ordinaires et 2,80 p. 100 pour la caisse nationale d'épargne, ne se justifie pas. C'est encore une mesure prise contre les travailleurs des campagnes, car il est évident que la plus grande partie des dépôts de la caisse nationale d'épargne sont effectués dans les bureaux de poste de campagne; ainsi, les paysans se trouvent défavorisés et lésés par rapport à ceux qui font leurs dépôts dans les caisses d'épargne ordinaires car, dans la plupart des campagnes, il n'y a pas de bureaux de caisses d'épargne ordinaires.

La revendication concernant le montant des dépôts a été formulée depuis longtemps et a été adoptée à l'unanimité par le conseil supérieur des caisses d'épargne. Je regrette donc, au nom de la commission des finances, que le Gouvernement ne veuille pas en tenir compte.

M. Raymond Bossus. Très bien !

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe de la caisse nationale d'épargne figurant aux articles 31 et 32.

Article 31.

« Services votés : 617.536.306 francs. » — (Adopté.)

Article 32.

« Crédits : moins 617.536.306 francs. » — (Adopté.)

A ce point du débat, le Sénat voudra sans doute renvoyer la suite de ses travaux à quinze heures. (Assentiment.)

Je rappelle au Sénat qu'à la reprise de la séance seront discutées les dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des travaux publics.

Je rappelle également qu'à quinze heures aura lieu un scrutin pour l'élection de deux juges titulaires à la Haute Cour de justice.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures quarante minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes sous la présidence de Mme Marie-Hélène Cardot.)

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

Mme le président. La séance est reprise.

— 3 —

DEPOT D'UN RAPPORT

Mme le président. J'ai reçu de M. Maurice Lalloy un rapport fait au nom de la commission spéciale, sur le projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution [n° 36, 155 (1963/1964) et 7 (1964-1965)].

Le rapport sera imprimé sous le n° 31 et distribué.

— 4 —

SCRUTIN POUR L'ELECTION DE DEUX JUGES TITULAIRES DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

Mme le président. L'ordre du jour appelle le scrutin pour l'élection de deux juges titulaires de la Haute Cour de justice. Ce scrutin va avoir lieu dans la salle voisine de la salle des séances, en application de l'article 61 du règlement.

Je rappelle qu'en application de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-1 du 2 janvier 1959 l'élection a lieu au scrutin secret. La majorité absolue des membres composant le Sénat est requise à tous les tours de scrutin.

Je prie M. Charles Durand, secrétaire du Sénat, de bien vouloir présider le bureau de vote.

Il va être procédé au tirage au sort de quatre scrutateurs titulaires et de deux scrutateurs suppléants qui se répartiront entre deux tables pour opérer le dépouillement du scrutin. (Le tirage au sort a lieu.)

Mme le président. Le sort a désigné :

Scrutateurs titulaires : première table : MM. Jean-Eric Bousch, Francis Dassaud ; deuxième table : MM. Louis Guillou, Etienne Rabouin.

Scrutateurs suppléants : MM. Roger Carcassonne, Gustave Phillipon.

Le scrutin est ouvert.

Il sera clos dans une heure.

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1965

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée nationale. (N° 22 et 23 [1964-1965]).

Travaux publics et transports.

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

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

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'ensemble des crédits mis à la disposition de M. le ministre des travaux publics représente dans la loi de finances pour 1965 un montant de 4.575.337 francs et dix centimes au titre des dépenses ordinaires, soit une majoration en chiffres ronds, par rapport aux dotations de 1964, de 398 millions de francs et un accroissement en pourcentage de 9,5 p. 100.

Pour ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme s'élèvent à 677 millions, soit une réduction, par rapport à 1964, de 286.663.000 francs. Je précise tout de suite que, pour l'essentiel, cette réduction de crédits résulte de la diminution des dépenses prévues pour la construction de la ligne transversale Sud-Ouest du réseau métropolitain régional de Paris pour laquelle les autorisations de programme sont ramenées de 380 millions à 100 millions. Pour l'ensemble même des dépenses en capital du ministère des travaux publics, les crédits de paiement s'élèveront en 1965 à 599.600.000 francs, soit une augmentation de 58.450.000 francs par rapport à 1964 et une majoration en pourcentage de 10,8 p. 100.

Les dépenses ordinaires sont réparties, comme chaque année, en un grand nombre de chapitres correspondant à l'ensemble des attributions du ministère des travaux publics. Il y aurait, comme chaque année d'ailleurs, beaucoup à dire sur le montant des crédits mis à la disposition du ministre au titre des dépenses ordinaires et nous pourrions, ce serait facile, souligner les conséquences redoutables de la stagnation de ces crédits, voire même, dans quelques cas particuliers, leur réduction, en un moment où, malgré les efforts du Gouvernement et les mérites du plan de stabilisation, le coût de la vie est loin d'être demeuré stationnaire dans notre pays; mais il me faut me limiter en raison de l'organisation sévère de nos débats. Je vous demande donc, dans la mesure où vous considéreriez que mon

analyse des crédits au titre des dépenses ordinaires serait par trop sommaire, de bien vouloir vous reporter au rapport écrit que j'ai rédigé et qui pourra être heureusement complété par les rapports établis par nos collègues de la commission des affaires économiques et du plan.

Pour me borner à ce que je considère comme étant l'essentiel, je rappellerai rapidement qu'au titre des voies et moyens, les crédits de personnels subissent une augmentation comparable à celle des autres ministères en ce qui concerne la rémunération des agents de la fonction publique.

Les mesures nouvelles concernent, notamment, la création de quarante emplois nouveaux mis à la disposition du fonds spécial d'investissement routier. Cela est destiné à permettre l'accélération des études et des programmes en fonction de l'accroissement des crédits de programme des autoroutes. Il convient de signaler la création de sept emplois nouveaux d'assistants sociaux, l'inscription de crédits destinés à l'amélioration des indemnités des conducteurs et des conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat, un effort en faveur des inscrits maritimes du service des phares et balises ; il convient également de se féliciter de ce que les crédits consacrés à la promotion sociale sont aussi importants qu'au cours des années précédentes pendant lesquelles un effort déjà sensible avait été accompli, ainsi que du relèvement des crédits pour la recherche scientifique.

Enfin, nous devons noter aussi, dans ce même budget, l'inscription des crédits nécessaires au paiement, en 1965, aux cheminots anciens combattants de la première tranche de bonification de campagne de leur retraite.

Toujours au titre des dépenses ordinaires, nous relevons que les crédits d'entretien du réseau routier national s'élèveront en 1965 à 387 millions de francs, contre 352 millions de francs en 1964, soit une majoration de 35 millions.

De même, il est un autre poste du ministère des travaux publics qui voit augmenter sensiblement les dotations qui lui sont accordées. Je veux parler des crédits d'entretien des ports maritimes qui sont majorés de 8 millions, soit en pourcentage une augmentation de 17 p. 100. Mais il me faut, hélas, à côté de ces majorations assez satisfaisantes, souligner un point noir dans les crédits d'entretien du ministère des travaux publics, c'est celui qui concerne l'entretien et la réparation des voies navigables. Le crédit inscrit à ce titre s'élève à 68.422.000 francs, soit une augmentation de quatre millions en valeur absolue et de 6,2 p. 100 en pourcentage. Malheureusement, il ne faut pas se réjouir trop vite de cette majoration. Lorsqu'on y regarde de plus près, on s'aperçoit que la plus grande partie de ces quatre millions de majoration sont destinés à l'entretien des ouvrages récemment mis en service et en particulier les ouvrages de la Moselle inaugurés en mars dernier par M. le Président de la République. En définitive, nous aurons à déplorer encore en 1965 des crédits d'entretien qui en francs constants seront inférieurs à ce qu'ils étaient en 1964. Ce n'est pas ainsi qu'on pourra maintenir un réseau de voies navigables qui donne dans un certain nombre de secteurs des signes de vétusté particulièrement inquiétants et cela est d'autant plus déplorable que, par ailleurs, nous le verrons tout à l'heure, pour les dépenses en capital, c'est encore le secteur des voies navigables qui est le plus maltraité avec seulement 200 millions en 1965 contre 220 millions en 1964.

Pour en finir avec les dépenses ordinaires du ministère des travaux publics, je soulignerai que les subventions destinées à la couverture du déficit de la S. N. C. F. sont en augmentation de 76.400.000 francs et que la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. connaîtra une augmentation de 86.300.000 francs. Voilà l'essentiel, je crois, de ce qu'il faut retenir de l'étude des dépenses ordinaires du budget des travaux publics.

Les dépenses en capital sont à nos yeux — c'est le point de vue de la commission des finances — d'un intérêt beaucoup plus considérable, car non seulement elles concernent les moyens mis à la disposition des services pendant l'année 1965, mais elle conditionnent les possibilités ultérieures de développement de nos diverses infrastructures dans le domaine des transports et des travaux publics.

Les autorisations de programme du budget des travaux publics s'élèveront en 1965 à 677 millions contre 963 millions en 1964. J'ai déjà souligné que cette diminution importante de 286 millions concernait la cadence d'exécution de la transversale du métro régional. Les crédits de paiement sont d'un montant de 599 millions, contre 541 millions en 1964. Un examen détaillé, fait ressortir que les autorisations de programme aux divers postes du budget des travaux publics sont dans certains cas équivalentes à ce qu'elles étaient en 1964. Cela est vrai pour les phares d'outre-mer et aussi pour les crédits d'entretien et de reconstruction des routes et ports.

Une augmentation est constatée au titre de la contribution de l'Etat au fonds spécial d'investissements routiers : 7 millions. Les crédits de reconstruction et d'infrastructure des ports de commerce sont en augmentation de 9.500.000 francs ; pour les phares métropolitains le crédit est augmenté d'un million ; pour l'institut géographique national d'un million ; pour la défense contre les eaux de deux millions ; pour les acquisitions de terrains et immeubles du ministère des travaux publics de 2.400.000 francs et pour les ports de plaisance de 2.500.000 francs.

Par contre, nous devons constater certaines réductions de crédits par rapport à 1964. Il s'agit des ports de pêche dont la dotation est inférieure de 2.500.000 francs et surtout, comme je le rappelais tout à l'heure, des crédits pour les voies navigables qui sont en diminution de 20 millions.

Nous avons longuement discuté en commission des finances des divers aspects de ce projet de budget et nous avons eu la possibilité d'entendre longuement M. le ministre des travaux publics sur ces mêmes points. Je me suis donc efforcée, dans le rapport qui vous a été distribué, d'exposer aussi objectivement que possible ce qui ressort à la fois de l'analyse des documents budgétaires, de l'audition de M. le ministre des travaux publics et de la discussion qui a suivi en commission. Il convient cette année de faire un sort particulier au projet de réforme du régime des ports de commerce à laquelle j'ai consacré d'ailleurs dans mon rapport un développement assez important. Ce projet traduit, je crois, une évolution importante de la politique de notre pays en matière d'équipement et de fonctionnement de nos ports maritimes. M. le ministre des travaux publics nous a indiqué que sa discussion allait venir très prochainement devant le Parlement. Je ne m'étendrai donc pas davantage sur ce point particulier, me bornant à rappeler que quatre grands ports maritimes sont concernés par ce projet de loi : Dunkerque, Nantes, Saint-Nazaire et Marseille. Ainsi, avec le Havre et Bordeaux, le nombre des ports autonomes pour lesquels un effort plus important que dans le passé sera accompli sera de six. Il reste certes tous les autres ports maritimes qui ne sont pas concernés par la réforme et dont la situation sera sans doute évoquée au cours de la discussion de ce budget.

D'autre part, le réseau routier, avec les différentes sources de financement, occupe, bien sûr, dans le budget des travaux publics une place particulièrement importante. Vous ne m'en voudrez donc pas si j'insiste davantage sur ce point.

D'abord, s'agissant d'une discussion budgétaire, il convient, en premier lieu, d'examiner plus particulièrement l'importance des crédits routiers qui seront disponibles au titre de 1964. Outre les crédits d'entretien pour les routes nationales qui s'élèvent à 387.243.000 francs, on relève pour les dépenses en capital trois sources différentes de financement dans l'actuelle loi de finances. Il y a d'abord les crédits du fonds routier ; pour le seul réseau routier national, ils s'élèvent à 735 millions d'autorisations de programme et 789 millions de crédits de paiement.

D'autre part, au titre de la participation de l'Etat à l'effort d'équipement routier, nous relevons 143 millions contre 136 en 1964, aussi bien en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

Enfin, pour le financement des autoroutes — à péage, nous a confirmé M. le ministre des travaux publics — il est inscrit 354 millions d'autorisations de programme et 305 millions de crédits de paiement, ce qui fait un total pour le réseau routier national, non compris les dépenses d'entretien, de 1.232 millions d'autorisations de programme, dont 785 millions pour les autoroutes. Les crédits de paiement s'élèvent à 1.237 millions, dont 806 au titre des autoroutes.

Il s'agit là — personne n'en disconvient — d'un effort important. Néanmoins, notre commission, après avoir pris acte de l'inscription de ces crédits, a essayé de répondre aux questions qui sont présentes à tous les esprits et pas seulement à l'intérieur de notre assemblée car nous sommes tous préoccupés des problèmes de la route et de l'amélioration de notre réseau routier. Les crédits inscrits en 1965 seront-ils suffisants ? Pourrait-on faire davantage ?

J'ai dit que les crédits étaient en majoration importante, mais ces dotations augmentent-elles aussi rapidement que la circulation routière ? Nous ne devons pas perdre de vue la cadence absolument vertigineuse à laquelle le nombre des véhicules mis en circulation dans notre pays se développe. Notre parc comprenait au début de 1934 9.280.000 véhicules à quatre roues, auxquels il faut ajouter 6.200.000 deux roues. Les perspectives de développement sont connues. Dans une étude que vous connaissez tous, la direction des routes du ministère des travaux publics estime qu'à 100 véhicules en service en 1960 correspondront 400 véhicules en 1985.

Si le nombre des véhicules qui sillonnent nos routes a augmenté et augmentera encore dans la proportion que j'ai dite, la fiscalité spécifique à la circulation routière a augmenté dans des proportions tout aussi importantes. Le tableau figurant à la page 33 de mon rapport, qui vous a été distribué, vous montre cette évolution. Je rappelle simplement que, si l'ensemble des taxes frappant la circulation routière s'élevait en 1952 à 1.630 millions, ces mêmes taxes rapporteront au budget de l'Etat 9.515 millions en 1964.

Quant à l'effort de l'Etat en faveur du réseau routier, il atteint en 1964 seulement 0,41 p. 100 du produit national brut de notre pays. Nous arrivons, avec un pourcentage aussi faible, au dernier rang des pays européens, exception faite de l'Espagne, alors que tous les autres pays consacrent à leur équipement routier un effort beaucoup plus considérable !

Quant aux crédits ainsi votés et dégagés, ils sont consacrés à la fois, dans une certaine mesure, à l'amélioration de notre réseau routier national et à la construction de notre réseau d'autoroutes. M. le ministre des travaux publics a confirmé que c'est bien 175 kilomètres d'autoroutes qui seront construits en 1965. Il a bien voulu reconnaître que ce chiffre, pour appréciable qu'il soit, était loin d'être satisfaisant et que, pour sa part, il souhaiterait pouvoir pousser cet effort jusqu'à un chiffre voisin de 300 kilomètres par an. Or, tous les spécialistes, notamment les organismes de travaux publics, considèrent que notre pays, étant donné les moyens dont il dispose actuellement, pourrait aller jusqu'à une cadence de 500 kilomètres par an.

Restons-en au chiffre de 175 kilomètres qui est celui officiellement retenu. Nous avons actuellement 349 kilomètres d'autoroutes, si tout va bien nous pouvons espérer atteindre, en 1970, les 1.500 kilomètres prévus. Mais à ce moment-là, l'Allemagne qui a déjà actuellement 3.080 kilomètres, c'est-à-dire près de dix fois plus, en aura 5.120. L'Italie qui compte présentement 1.450 kilomètres d'autoroutes arrivera en 1970 à 6.220 kilomètres. Si tous les pays européens réussissent à mener à bien les programmes actuellement commencés nous serons, avec nos 1.500 kilomètres, au huitième rang, derrière l'Italie avec 6.220 kilomètres d'autoroutes, l'Allemagne, 5.120, l'Espagne, 2.850 kilomètres, la Suède, 2.000 kilomètres, la Grande-Bretagne, 1.600 kilomètres, les Pays-Bas, 1.600 kilomètres et même la petite Belgique, 1.530 kilomètres.

A ce moment-là, les trois grands axes autoroutiers européens destinés à conduire rapidement et avec le maximum de sécurité, les courants qui iront du Nord au Sud de l'Europe — la marche vers le soleil comme on a coutume de le dire — ne passeront pas par la France. Le premier reliera Hambourg à Turin par Francfort, Bâle et le tunnel du Mont Saint-Bernard. Le deuxième ira depuis Hambourg, Stuttgart, Zürich, le tunnel du Saint-Gothard vers Milan et Gênes. Le troisième reliera Nuremberg à Vérone par Munich, Innsbruck, le col du Brenner.

Ainsi les dangers d'isolement de notre pays, isolement du point de vue touristique...

M. André Méric. Comme en politique !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. ... sur lequel nous reviendrons ce soir au moment de la discussion du budget du tourisme et les difficultés pour la France de tenir pleinement sa place dans le marché économique européen seront considérablement accrus.

C'est pourquoi notre commission des finances, tandis qu'il en est temps encore, souhaiterait obtenir du Gouvernement l'assurance que notre politique d'équipement, dans le cadre du V^e Plan, pourra faire une plus grande place que par le passé au développement de nos infrastructures en matière d'équipement routier, de voies navigables et d'équipement portuaire, car nous sommes maintenant tous convaincus que l'expansion économique postule le développement de tous les moyens de transport.

L'expérience des pays étrangers le prouve. On l'a bien vu aux Etats-Unis où l'aménagement des voies d'eau du bassin du Mississippi, l'équipement du réseau routier, l'implantation des grands complexes industriels ont été menés parallèlement. Le même fait s'est produit en Allemagne, dans le bassin du Rhin, le long des vallées du Main et du Neckar. En France même, la vallée de la Seine, qui est de loin la région économique de notre pays la plus favorisée, a vu son développement économique facilité incontestablement par l'existence d'une voie d'eau naturelle, d'une voie ferrée que l'on améliore sans cesse à juste titre et qui est en cours d'électrification, par la construction d'un oléoduc, demain par la construction d'un gazoduc ou par l'allongement de l'autoroute de l'Ouest. Car un des éléments les plus importants du développement économique, le meilleur moyen que nous ayons de voir l'économie de notre pays lutter à chances égales avec les autres pays européens consiste indiscutablement dans l'abaissement des prix de transport.

Il est maintenant établi que les prix de transport les plus bas sont ceux qui peuvent être effectués par voies navigables. Or, le réseau navigable français qui était en 1914 le plus développé d'Europe, est, en 1964, le plus vétuste.

Pour son réseau de voies navigables la France consacre actuellement une part deux fois plus faible de son revenu national que l'Allemagne, cinq fois moins que la Belgique, six fois moins que les Pays-Bas. Pourtant, le prix de revient des transports par des convois poussés, qui ne peuvent être utilisés que lorsqu'on dispose de voies navigables à grand gabarit, est inférieur de moitié au prix de revient des transports sur les autres canaux. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut développer au maximum notre réseau de voies navigables.

Dans cet ordre d'idées votre commission des finances a regretté l'effort insuffisant accompli dans le cadre du IV^e plan pour l'avancement des études et la réservation des terrains destinés à la création de l'axe fluvial, mer du Nord, Méditerranée, ainsi que la lettre rectificative ajoutée au IV^e plan nous en avait donné l'espérance.

Nous sommes satisfaits de voir que lorsque l'on construit un oléoduc on a ainsi à sa disposition un moyen de transport extrêmement économique, et nous enregistrons comme un signe positif, le fait que l'oléoduc Lavéra—Strasbourg—Karlsruhe permettra en 1966 de transporter 20 milliards de tonnes kilométriques de produits pétroliers, soit un tonnage correspondant à la moitié du trafic de la S. N. C. F. pour la même période.

Pour conclure, je voudrais rappeler que notre commission, qui donne un avis favorable au budget de 1965 tel qu'il nous est présenté, exprime le souhait que, dès le budget de 1966 et dans le cadre du V^e plan, nous soyons en mesure de constater que les suggestions et les critiques que nous avons apportées notamment dans le domaine du budget de 1965 auront été entendues par les pouvoirs publics et que le Gouvernement appliquera, comme nous le souhaitons, une politique plus dynamique et plus réaliste au développement de nos différentes infrastructures et de nos moyens de transport. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.*)

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

M. Auguste Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Mes chers collègues, laissant à un certain nombre de ses collègues le soin d'examiner dans le détail chacun des budgets ressortissant à leur compétence, le président du groupe de travail « transport » de votre commission a souhaité présenter quelques observations de caractère général en préface aux avis plus techniques des rapporteurs qui suivent, année après année, l'évolution des problèmes de cette branche capitale de l'activité économique française.

Deux constatations liminaires s'imposent tout d'abord. Dans un même pays il y a coexistence — laquelle d'ailleurs n'est pas forcément pacifique — entre différents moyens de transport, en voie de développement inégal, soumis à des règles différentes, à des obligations ou à des charges qui ne sont pas les mêmes, alors qu'il s'agit d'un même service rendu à des utilisateurs qui recherchent naturellement le moyen de transport le meilleur au plus juste prix.

La deuxième observation, qui a tout de même son importance dans le temps présent, marque l'évolution à rebours du Marché commun. Chaque pays s'est constitué des systèmes de transport adaptés à sa vie propre et, surtout, il a choisi pour chacun d'eux et pour les rapports qu'ils ont entre eux des règles différentes de celles du voisin. A côté de ces systèmes particuliers se posent, par conséquent, des problèmes d'une singulière ampleur que l'économiste moderne ne peut pas ignorer, s'il veut véritablement entrer dans la voie de la recherche d'une unité européenne.

La première constatation pose tout naturellement le problème que le ministre français des travaux publics appelle « la recherche de la vérité des prix ». Vous pourrez trouver dans les notes que j'ai prises quelques observations et surtout un certain nombre de citations. Au sujet de ce problème si difficile de l'étude de la théorie et de la pratique dans l'économie des transports, s'est tenue il y a quelques semaines à Strasbourg une rencontre qui s'est appelée du titre fort harmonique sinon harmonieux, de symposium international sur la théorie et la pratique des transports. Notre ministre a fort bien résumé la question, mais la vérité oblige à dire que, bien qu'il y eût dans ce symposium des spécialistes remarquables, dont M. Armand, ce symposium n'a pas tranché la question. C'est pourquoi on me pardonnera de rester, comme lui, dans une extrême prudence.

Toutefois, il n'est pas douteux que le ministère français des travaux publics et des transports a pris dans ce domaine

une position de principe sans ambiguïté et qui s'exprime suivant une formule que j'ai citée dans mon rapport. M. le ministre des travaux publics l'a reprise lui-même d'une façon très détaillée dans l'exposé qu'il a fait devant l'Assemblée nationale. Peut-être M. le secrétaire d'Etat la reprendra-t-il après lui. Cette formule est la suivante : « La recherche de l'industrialisation des moyens de transports intérieurs est résolument orientée dans le sens de la mise en œuvre d'une coordination réalisée grâce à des tarifs reflétant le coût de ces divers moyens de transport ».

Cela paraît d'ailleurs excellent et même irréfutable. Ce serait même parfait si chacun de ces modes de transport subissait les mêmes charges et bénéficiait des mêmes avantages. Or il n'en est rien et il suffit de vous reporter aux rapports de tous nos collègues, qu'ils soient de la commission des finances ou de la commission des affaires économiques, pour constater qu'en fait les charges sont pour les uns et que, en exagérant un peu, les investissements sont pour les autres.

En particulier, est-il rationnel de consacrer le maximum des investissements au système de transport qui est incontestablement le moins rentable — j'entends pour l'Etat — même si, ce que personne ne conteste, il est absolument nécessaire, au détriment de ceux qui — et c'est peut-être ce qu'il importe d'ajouter — avec un minimum d'effort supplémentaire, contribueraient plus efficacement à la prospérité générale et même au soutien des autres.

Je donne dans mon rapport écrit le détail des investissements. Le tableau qui y figure contient une légère erreur dont je vous demande de m'excuser. Elle est due au fait qu'a été additionné l'achat de matériel dont je n'ai pas tenu compte, à tort du reste, dans mon calcul. Si vous vous reportez à ce tableau vous contestez que, pendant la période de réalisation du IV^e plan, la S. N. C. F. aura pu consacrer à ses investissements, avec l'aide bien entendu de l'Etat, 6,24 milliards de francs alors que l'effort de l'Etat pour les ponts, les routes nationales ou locales, et donc les autoroutes, les voies navigables, les ports maritimes et même l'infrastructure aéronautique aura atteint un chiffre à peine supérieur, ce qui est tout de même assez curieux !

Or — notre collègue, M. Billimaz, l'a dit il y a plusieurs années mais, malheureusement, cela n'a pas cessé d'être vrai — plus on investit à la S. N. C. F. et moins le déficit diminue, si vous me permettez cet euphémisme.

Certes, il en est un peu de l'aide à la S. N. C. F. comme de l'aide aux pays étrangers : quand on veut en connaître le montant, il faut se livrer à une recherche fort difficile, qui se compare un peu à la recherche d'une tête d'épingle dans une botte de foin, à travers tous les chapitres du budget. Je n'ai pas la compétence pour le faire, mais une commission du Conseil économique, que l'on ne peut taxer de partialité en la matière, a fixé à 3.370 millions, soit 40 p. 100 de ses recettes réelles, l'aide de l'Etat à la S. N. C. F. pour 1963. Nous ne serons pas loin de 4.000 en 1964, et combien en 1965, si l'hypocrisie du plan de stabilisation laisse s'accroître la distorsion entre les tarifs pratiqués et ceux qu'exigerait le calcul normal du prix de revient ?

Certes — je le dis une fois de plus — il ne s'agit pas d'accabler ici la société française des chemins de fer. Elle est pour le moment irremplaçable et il convient de tenir compte de la qualité du service rendu, de même que des charges sociales et économiques, qui ne sont pas son fait, et aussi — soyons justes — de ce que le déficit des chemins de fer a un caractère absolument international.

L'étude de cette situation occupe une partie des réunions des ministres européens des transports ; elle a provoqué des débats dont il faut bien dire qu'aucun n'a été suivi de véritables conclusions, en notant d'ailleurs, parce que cela correspond à la réalité, que la France bat largement le record de la vitesse et de la modernisation, mais aussi, il faut bien l'avouer, celui du déficit.

Si j'ai insisté sur cet aspect du problème, ce n'est pas parce que je crois qu'il est possible à un ministre des travaux publics de faire disparaître d'un coup de baguette magique le déficit de la S. N. C. F. — il serait alors plus fort que tous les autres ministres européens et même mondiaux réunis — c'est parce qu'il faut bien se poser la question de savoir ce que, dans le même temps, donne la route et ce qu'elle reçoit. On trouvera aisément le chiffre des recettes et des investissements routiers dans l'excellent rapport de notre collègue Bouquerel ou dans le fascicule du budget. Retenons du moins que l'ensemble des dépenses consacrées aux routes par l'Etat et les collectivités locales — ces dépenses étant, ne l'oubliez pas, au moins en matière d'entretien, de beaucoup les plus importantes — représente 5,1 p. 100 des dépenses budgétaires de l'Etat ce qui, dans

le cadre du Marché commun, nous met au cinquième rang sur six, tout juste avant la Belgique.

Or il faut dire que la fiscalité qui, sous toutes ses formes, frappe l'automobile, va passer de 9,70 milliards probables sinon certains en 1964 à 10,40 milliards en 1965. Cela veut dire tout simplement que l'automobile supporte non seulement les charges de la route, des ponts, du personnel et du fonctionnement du ministère des travaux publics, ce qui est logique, mais encore les investissements de tous les autres moyens de transport réunis, y compris l'infrastructure aérienne, et qu'il reste quand même un solde assez intéressant pour M. le ministre des finances.

Sans nier les efforts qui ont été accomplis dans le domaine routier, nous avons bien le droit de dire que ceux-ci restent insuffisants non seulement par rapport aux ressources que donne la route, mais surtout par rapport aux besoins. Il importe donc de faire un effort plus important. Il est assez curieux de constater que si l'on sait très bien qu'un meilleur réseau routier, de meilleures conditions de trafic, augmenteraient la circulation automobile et par conséquent les recettes — on a fait semblable constatation ce matin à propos du téléphone — que l'Etat se refuse aux investissements les plus rentables qui soient alors que, de toute évidence, ils lui rapporteraient de l'argent.

Je n'insiste pas sur la carte des autoroutes en service au 1^{er} octobre 1964 dans divers pays européens donnée par M. Bouquerel dans son rapport. Pour la route — je ne reproche pas à ceux qui en ont à présent la responsabilité de ne pas aller aussi loin qu'il serait nécessaire et, j'ajoute, aussi loin qu'ils le voudraient — il ne suffit pas de nous dire, comme on le répète volontiers, qu'on ne faisait rien avant 1958 et qu'aujourd'hui on fait quelque chose. La vérité, et j'en peux témoigner, c'est que l'effort était certainement insuffisant avant 1958 mais que, par rapport aux besoins qu'on ne pouvait pas satisfaire, il n'a pas été plus insuffisant que ce qui est fait maintenant par rapport au niveau qu'ont atteint ces besoins. Je voudrais que, dans ce domaine, une certaine notion de justice soit respectée.

On nous dit aussi que la construction des autoroutes est limitée par des facteurs techniques. C'est faire bon marché des derniers progrès et oublier, par exemple, que les adjudications sont en baisse, ce qui montre bien qu'il y a là une possibilité de travail inemployée.

Je n'insisterai pas sur diverses questions de détail que j'ai signalées dans mon rapport écrit. J'en aurai terminé lorsque j'aurai présenté une dernière observation.

J'ai été très surpris de constater, en lisant avec attention les débats de l'Assemblée nationale, qu'un point a été passé fâcheusement sous silence et n'a pratiquement pas été évoqué par le ministre des travaux publics. Je fais allusion, dans le domaine de la navigation intérieure, à la liaison mer du Nord—Méditerranée. On en a beaucoup parlé il y a quelques années ; il ne faudrait pas, maintenant, que cette affaire soit abandonnée. Si cette liaison était nécessaire il y a deux ou trois ans, elle l'est encore beaucoup plus aujourd'hui. Or nous sommes bien obligés de constater que, mis à part l'aménagement de Pierre-Bénite, qui profite bien plus à Electricité de France qu'à la navigation, 11,5 millions de francs seulement ont été dépensés pour l'aménagement entre Metz et Frouard alors que 85 millions avaient été prévus au titre du IV^e plan et que 13 millions sur 65 prévus ont été consacrés à l'aménagement de la Saône.

M. le Premier ministre, inaugurant il y a moins de deux ans la foire de Lyon — je n'ai pas souvent l'occasion de l'entendre, mais j'étais présent ce jour-là — reconnaissait le caractère indispensable de cette liaison. Je suppose que la chaleur communicative des banquets le portait à un optimisme aimable vis-à-vis de ceux qui le recevaient puisque cette affirmation n'a jamais été suivie d'aucun effet.

Représentant la région du Rhône j'en appelle à M. le secrétaire d'Etat, qui n'est pas tellement loin de nous. S'il a intérêt à l'aménagement total de la liaison mer du Nord—Méditerranée, le développement économique de sa région ne dépend pas nécessairement de cette liaison. On ne pourra sauver le trafic portuaire de Marseille, compromis par l'évolution de l'Afrique du Nord, on ne pourra faire revivre des régions comme celles de la Haute-Marne ou de la Haute-Saône, qui sont aujourd'hui sous-développées et qui mériteraient bien qu'on s'y intéresse au même titre qu'à d'autres pourtant beaucoup plus éloignées, sans réaliser la liaison mer du Nord—Méditerranée.

J'ajoute, et c'est peut-être le plus grave, que dans le développement économique de l'Europe l'absence de cette liaison a pour conséquence de laisser évoluer les régions de l'Est et du Nord-Est de la France non pas par rapport au reste de la France mais par rapport à des pays situés au Nord, notamment au-delà du Rhin et aux pays du Benelux.

Si Européen que je sois, je préférerais tout de même que cette liaison commençât plus au Sud. Ce serait non seulement l'intérêt de la France, mais également l'intérêt commun.

Ce qui m'a le plus frappé dans cette discussion du budget à l'Assemblée nationale, c'est l'absence d'intérêt manifesté — le reproche s'adresse à la fois aux parlementaires et au Gouvernement — pour une question dont j'ai reconnu voilà des années qu'elle représentait un élément fondamental du développement français.

Veillez m'excuser d'avoir été, malgré la censure de la commission des finances, plus long que je ne l'avais prévu, et j'espère que l'on ne reprendra pas à mes collègues le temps dont j'aurai moi-même abusé.

Je n'ai voulu présenter que des observations de caractère liminaire, un peu à l'emporte-pièce en me disant que cela valait mieux que se livrer à une étude approfondie à laquelle on ne fait pas attention. (*Sourires et applaudissements.*)

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

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission des affaires économiques m'a spécialement chargé de rapporter devant vous deux aspects particuliers du budget du ministère des travaux publics. Je voudrais évoquer, d'une part, les liaisons routières et, d'autre part, les liaisons fluviales.

Pour ce qui est des liaisons routières, nous examinerons, si vous le voulez bien, très rapidement l'entretien du réseau routier, sa modernisation et, enfin, les problèmes des autoroutes.

Nous constatons que pour l'année 1965 les crédits affectés à l'entretien du réseau routier s'élèvent à 387.200.000 francs contre 352 millions en 1964. L'augmentation prévue est ainsi de 34 millions et nous reconnaissons qu'elle n'est pas négligeable. Elle est cependant notablement insuffisante pour assurer la réfection et le renforcement des chaussées.

Nous notons, en effet, que les réfections de chaussées, en particulier le renouvellement des revêtements, n'ont lieu que tous les onze ans par suite de la pénurie des crédits alors qu'elles devraient être effectuées tous les sept ans pour assurer la simple conservation du patrimoine routier. Une dotation annuelle de 600 millions serait indispensable. Nous constatons donc que le budget de 1965 est encore loin de cette dotation.

Pour ce qui est de la modernisation, je voudrais ici évoquer très rapidement quelques chiffres. Les autorisations de programme passent, pour les autoroutes, de 622 millions en 1964 à 785 millions en 1965 et, pour les routes nationales, de 384 à 412 millions. De leur côté, les crédits de paiement passent, pour les autoroutes, de 588 à 806 millions, et, pour les routes nationales de 244 à 402 millions. Nous constatons donc une majoration sur ces deux chapitres.

En revanche, pour ce qui est de la voirie locale, si les autorisations de programme passent de 172 à 193 millions, pour la reconstruction des ponts, elles diminuent de 40 à 35 millions. En ce qui concerne les crédits de paiement, la situation est inverse : 175 millions en 1965 contre 179 en 1964 pour la voirie locale et 29 millions en 1965 contre 39 millions en 1964 pour la reconstruction des ponts.

Comme vous pouvez le constater, les crédits pour le réseau national sont dans l'ensemble en augmentation par rapport à 1964, mais, en revanche, en diminution en ce qui concerne la voirie locale et la reconstruction des ouvrages d'art. Cette augmentation est d'ailleurs le résultat, d'une part, de l'amélioration des ressources du Fonds spécial d'investissement routier par suite de l'accroissement continu de la consommation des carburants routiers et, d'autre part, la majoration de 9 à 11 du pourcentage appliqué sur le produit de la taxe, majoration intervenue à la demande de notre assemblée. Le résultat est une augmentation des crédits de 26 p. 100 pour les autoroutes et de 54 p. 100 pour les routes nationales.

Nous devons nous féliciter de cette prise de conscience par le Gouvernement de la nécessité d'améliorer notre réseau routier et d'amplifier son effort en matière de construction d'autoroutes.

A cet égard, je crois utile de signaler que la longueur des autoroutes ouvertes à la circulation, qui était de 136 kilomètres en 1964, sera de 178 kilomètres en 1965.

Cependant, comme nous n'avons cessé de le souligner, l'effort consenti pour les autoroutes ne doit pas faire oublier ce qu'il est nécessaire de faire sur notre réseau routier national pour lequel 40.000 kilomètres, soit environ 50 p. 100 de sa longueur totale, peuvent être considérés comme ayant une largeur insuffisante, sans parler bien entendu du mauvais état de la chaussée.

Nous répétons que nous considérons comme une erreur les projets d'élargissement à trois voies d'une chaussée qui n'en comporte que deux. Les statistiques prouvent, en effet, que

c'est sur ces routes que le nombre d'accidents est proportionnellement le plus élevé.

La mise à trois voies des itinéraires transversaux devrait être interdite quelle que soit, à l'heure actuelle, la densité de la circulation.

Nous avons relevé, d'autre part, que des travaux pour la mise hors gel avait été entrepris sur l'itinéraire Paris-Est. La section la plus vulnérable de la nationale 4 a pu être traitée, mais aucun crédit n'a pu être dégagé au bénéfice de l'itinéraire Paris-Nord, ce qui est très regrettable.

J'ajoute que la modernisation des liaisons routières ne doit pas seulement concerner les routes nationales et qu'elle doit également s'appliquer à la voirie locale. Or nous constatons que cette voirie subit un contrecoup terrible du fait d'une ponction très importante opérée sur la dotation du fonds spécial d'investissement routier, d'une part, pour la construction des autoroutes, d'autre part, pour la modernisation de la voirie urbaine. En 1965, 89 millions seront prélevés sur le crédit de 193,5 millions prévu pour les autorisations de programme.

Nous notons, une fois de plus, la réduction des crédits pour les tranches locales. La dotation totale de la voirie secondaire n'atteint plus, en effet, que 19 p. 100 du crédit du fonds spécial d'investissement routier, alors qu'elle représentait 23 p. 100 en 1962.

Nous constatons avec regret que cette dotation est en constante diminution et la commission des affaires économiques souhaite qu'à l'occasion de l'examen des comptes spéciaux du Trésor le Gouvernement accepte de reconsidérer cette dotation et accorde une majoration substantielle des crédits qui y sont prévus.

Tout en reconnaissant que les besoins de la voirie urbaine sont considérables et sans commune mesure avec les crédits accordés au titre du fonds routier, la commission n'estime pas de bonne politique de faire supporter au réseau secondaire les conséquences de l'effort qui doit être fait pour éviter l'asphyxie des grands centres urbains.

Nous allons maintenant examiner très rapidement le chapitre des autoroutes.

Nous constatons qu'en 1965 la cadence de 175 kilomètres d'autoroutes livrés à la circulation sera atteinte et même légèrement dépassée. Cependant, compte tenu de la saturation d'un certain nombre de grands itinéraires il apparaît indispensable d'accélérer la réalisation du programme de construction de 2.000 kilomètres d'autoroutes qui avait déjà été jugé indispensable dès 1955.

Les services des ponts et chaussées et nos entreprises sont en mesure d'assurer la construction de 250 à 300 kilomètres par an, ce qui permettrait au cours des dix années à venir de combler en partie notre retard, mais nous pensons qu'il est temps d'envisager la révision de notre politique routière.

Au moment où l'on procède aux études du V^e plan, nous devons dire que l'effort de modernisation et d'adaptation de nos liaisons routières devra être reconsidéré pour plusieurs raisons. En effet, les courants de circulation subissent en quelques années de profondes modifications. Tout d'abord, comme nous venons de le dire, par suite de la saturation d'un certain nombre de grands itinéraires. En second lieu, par la transformation de la structure industrielle et économique de notre pays, mais aussi par la nécessité urgente d'améliorer notre réseau routier national qui subit des modifications importantes du fait de la création de courants de circulation consécutifs à la construction des autoroutes.

A ce sujet, nous tenons à attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de moderniser un certain nombre de routes nationales, véritables liaisons transversales qui, en raison de la création d'autoroutes, comme Paris-Lille et Paris-Marseille, et de la polarisation fatale de la circulation sur ces grandes liaisons auront à supporter un mouvement considérable modifiant totalement la physionomie actuelle du trafic.

Je voudrais à cet égard évoquer très rapidement un exemple que je connais bien. Alors qu'au nord de Paris les routes nationales sont actuellement disposées en radiales Nord-Sud rayonnant autour de Paris, la route nationale n° 31 est l'itinéraire essentiel Est-Ouest. Cette route relie le complexe portuaire de la Basse-Seine au cœur du Marché commun, c'est-à-dire la région Lorraine-Sarre. Elle est tangente, au Nord, de la région parisienne et n'y pénètre pas. A bonne distance de Paris, elle permet l'éclatement du trafic rayonnant entre les diverses radiales. Le long de cet itinéraire s'est établie une série de zones industrielles actives qui, depuis quelques années, ont surchargé le trafic. De plus, il se raccorde directement à l'autoroute du Nord.

Cette situation exceptionnelle de transversale fait que le trafic sur cette route croît démesurément vite et comporte

une proportion de plus en plus importante de véhicules lourds, d'autant qu'il n'existe pas d'itinéraire ferroviaire parallèle. Or, cet itinéraire comporte des chaussées classées en routes nationales de première catégorie et en routes nationales de deuxième catégorie. Ce classement ne représente plus du tout la physiologie du trafic actuel. Le classement en route nationale de première catégorie s'impose immédiatement sur toute sa longueur, et les études pour son aménagement devraient réserver la possibilité d'établir une quatrième voie sur les sections où le trafic est le plus important. Or ces études ne peuvent même pas être entreprises si l'on se réfère au classement actuel.

De plus, face à ces missions, la route nationale n° 31 est dans un état lamentable et les services locaux des ponts et chaussées ne peuvent lui consacrer aucun crédit, même d'entretien. Les chaussées sont tellement faibles qu'à chaque intempérie prolongée apparaissent des déformations importantes qui, chaque année, aggravent sans remède la situation. Cette route risque d'être totalement impraticable sur 30 p. 100 de son parcours si nous connaissons cet hiver une période de gel analogue à celle de l'hiver 1962-1963.

L'augmentation rapide de la circulation et la dégradation de la chaussée se retrouvent dans les statistiques d'accidents. Pour les années comprises en 1961 et 1963, on a compté 246 accidents, avec 19 tués et 325 blessés parmi lesquels 165 blessés gravement. Il y a là une véritable hécatombe. Et pourtant les travaux de modernisation de cet itinéraire sont-ils d'un coût si élevé qu'ils ne puissent être envisagés. Suivant une évaluation sérieuse, ils s'élèvent à 90 millions et permettraient de mettre en état une longueur totale de 104 kilomètres de routes, alors, mes chers collègues, que la construction d'un kilomètre d'autoroute dans la banlieue parisienne coûte 700 millions.

Or, en se plaçant volontairement dans les conditions actuelles de la circulation, sans faire aucune prospective, il faut admettre que, sur cet itinéraire, le coefficient 2,2 prévu par la direction des routes, appliqué à la circulation de 1960 pour évaluer celle de 1970, sera très largement dépassé. Des comptages sérieux effectués à différentes époques et en différents lieux, le prouvent amplement. C'est ainsi qu'au point kilométrique 76, la circulation moyenne, qui était de 1.229 véhicules en 1960, est passée à 2.191 véhicules pendant le premier trimestre de 1964. Or ce premier trimestre ne comporte pas une circulation tellement intense. Par conséquent, les comptages de 1965 nous révéleront, même avant la mise en service de l'autoroute, que la circulation est à peu près partout doublée depuis 1960.

J'ai choisi cet exemple, mes chers collègues, parce que je le connais bien; il montre combien est urgent l'aménagement de cet itinéraire et particulièrement les travaux d'aménagement en place. Il est évident que ce cas n'est pas exceptionnel et il serait facile de signaler plusieurs autres liaisons transversales présentant les mêmes caractéristiques. Il faut donc que ces routes auxquelles aucun crédit d'entretien n'a pu être affecté, en dehors des revêtements périodiques et partiels, soient remises en état dans un délai très court et certainement inférieur à dix ans. A quoi serviraient, en effet, les kilomètres d'autoroutes ouverts au cours de ces dix prochaines années, s'il n'était possible de les atteindre que par des liaisons constituées par un réseau de routes nationales saturées, en mauvais état, qui provoqueraient une véritable hécatombe de vies humaines.

Pour qu'une autoroute soit rentable et utile, il lui faut des voies d'accès adaptées et en bon état. Il faut donc revoir notre politique routière. Le classement actuel de nos routes nationales est dépassé. Il serait souhaitable qu'une commission, composée de techniciens du ministère des travaux publics et du ministère de l'intérieur, soit constituée très rapidement en vue de déterminer cette nouvelle politique qui exigera également des moyens nouveaux de financement.

Je voudrais maintenant évoquer très rapidement le cas des voies navigables dans le projet de budget qui nous est soumis. Les crédits d'entretien passent de 64 millions, en 1964, à 68 millions en 1965. Malgré cette majoration, ces crédits restent insuffisants eu égard à l'état de nos voies navigables et à l'augmentation du trafic due au réveil d'intérêt de la part des milieux industriels et à l'introduction des nouvelles techniques d'exploitation telles que le poussage.

La même situation se retrouve pour les crédits de modernisation. Ils s'élèvent à 200 millions alors qu'ils étaient de 220 millions en 1964. En raison de cette insuffisance, l'essentiel des crédits a été bloqué sur la mise au grand gabarit de la liaison Dunkerque—Valenciennes. Nous devons cependant signaler notre satisfaction de voir s'achever les travaux du canal du Nord dont la mise en service sur toute sa longueur est prévue pour octobre 1965.

Ainsi, une nouvelle liaison fluviale entre la région du Nord et le bassin parisien va permettre d'améliorer les transports fluviaux entre ces deux régions industrielles particulièrement

importantes. A ce sujet, nous tenons à faire remarquer que cette voie d'eau comporte, au nord, une liaison Dunkerque—Valenciennes qui offrira d'ici deux à trois ans à la navigation un mouillage de trois mètres et autorisera le passage de convois poussés de 3.000 tonnes; le canal du Nord permettra ainsi la navigation avec un enfoncement de 3 mètres; au sud, sur la Seine, la navigation se fait déjà avec un tirant d'eau de 3 mètres.

Or, entre ces deux tronçons, l'Oise, qui les relie, en est toujours à la navigation à 2,20 mètres. Il apparaît donc que la modernisation de l'Oise est une nécessité évidente afin de réaliser une liaison fluviale homogène. Cette modernisation exigerait un investissement d'environ 40 millions et son taux de rentabilité se place parmi les plus élevés. Il est donc hautement souhaitable que ces travaux soient retenus au titre du V° plan de modernisation.

Nous avons déjà exposé l'économie du projet d'aménagement de l'axe fluvial Mer du Nord—Méditerranée et notre collègue le président Pinton vient de vous en parler; mais je voudrais pour ma part évoquer une autre liaison qui me semble également intéressante: il s'agit de la liaison interfluviale Seine—Est. L'objet essentiel de cet axe est de relier Paris et les ports de la Seine à la zone industrielle de l'Est et au Rhin. Les études prospectives entreprises ont montré qu'un trafic important, de l'ordre de trois à quatre millions de tonnes par an, pourrait être immédiatement attendu de cette réalisation qui permettrait d'obtenir une rentabilité presque immédiate.

Le coût total serait de l'ordre de 1.700 millions ce qui n'apparaît pas excessif surtout si l'on tient compte que certains travaux, notamment l'aménagement de la Meuse, seraient communs à la liaison Rhin—Rhône.

Telles sont, mes chers collègues, très rapidement résumées, les observations que la commission des affaires économiques m'a chargé de rapporter devant vous, observations développées dans le rapport écrit qui vous a été distribué. Elle vous propose d'adopter le budget du ministère des travaux publics en ce qui concerne les routes et les voies navigables. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mme le président. La parole est à Mlle Rapuzzi, au nom de M. Courrière, rapporteur spécial (S. N. C. F. et R. A. T. P.).

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, les crédits prévus pour 1965 au budget des travaux publics et concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens s'élèvent au titre des dépenses ordinaires, à 3 milliards 226.671.600 francs, en augmentation de 351 millions de francs sur ceux votés l'année précédente; au titre des dépenses en capital, à 66 millions, soit le même chiffre qu'en 1962, mais l'affectation en est différente: la dotation concernant la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F. se trouve diminuée de 32 millions et un crédit de la même somme est prévu au titre de la participation de l'Etat à la construction du métro régional express.

Les crédits ainsi globalement rappelés se répartissent entre les subventions aux réseaux divers, la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

Pour ce qui concerne les réseaux divers, il faut d'abord noter des subventions aux réseaux divers, la R. A. T. P. et la chemins de fer d'intérêt local. Ces subventions disparaissent progressivement à mesure que viennent à extinction les concessions autrefois accordées. Pour 1965, le montant s'élève seulement à 120.000 francs.

Pour ce qui intéresse les chemins de fer secondaires d'intérêt général, il existe encore, au chapitre 45-41, des subventions d'abord à la régie des chemins de fer de Provence, ligne de Nice à Digne; ensuite aux chemins de fer du Vivarais—Lozère, exploités par la Compagnie des chemins de fer départementaux, et la ligne de chemin de fer de la Corse. Pour ces trois réseaux secondaires d'intérêt général, l'Etat prend intégralement en charge le déficit et les crédits demandés pour 1965 s'élèvent à 7.672.600 francs en augmentation de 519.300 francs ainsi que le précise le rapport de notre collègue Courrière, aujourd'hui empêché.

Je voudrais également rappeler, comme l'aurait fait notre collègue Courrière, que la commission des finances a été appelée à connaître de la situation des agents retraités ayant appartenu pendant de longues années à des réseaux d'intérêt secondaire aujourd'hui disparus. La commission des finances souhaiterait qu'un effort soit fait en leur faveur et notamment que leur soit accordé, comme aux agents de la S. N. C. F., le bénéfice des bonifications pour campagne double.

Le deuxième chapitre important des dépenses du titre IV concerne les crédits de subventions inscrits pour combler le déficit d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens. Les subventions ainsi demandées se trouvent réparties

en deux chapitres : l'un concerne la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la régie, l'autre est relatif aux dépenses en capital.

La participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. — vous vous en souvenez, mes chers collègues — résulte des dispositions du décret du 7 janvier 1959 qui fixe le régime financier de la régie. Une première subvention couvre les pertes de recettes résultant d'une opposition des pouvoirs publics à tout relèvement des tarifs proposés. Le décret du 27 octobre 1960 fixe par ailleurs que les subventions ainsi consenties à la R. A. T. P. doivent être supportées à raison de 70 p. 100 par l'Etat et de 30 p. 100 par les collectivités locales intéressées.

Une autre catégorie de subventions est également due à la R. A. T. P. pour perte de recettes résultant de réductions tarifaires, les unes instituées antérieurement au 1^{er} janvier 1958 et les autres postérieurement au 31 décembre 1957. Dans le projet de budget ainsi présenté, les subventions à ce titre sont d'un montant de 478.500.000 francs.

Enfin, pour ce qui concerne les dépenses en capital de la R. A. T. P., la construction du métro express régional s'est poursuivie en 1964 avec lenteur, car des difficultés techniques graves ont entravé la progression des travaux à partir de la Défense et un nouveau chantier a été ouvert place de l'Etoile. A l'heure actuelle, un nouveau tracé a été retenu. L'ensemble des autorisations de programme pour la réalisation de ce métro express régional est d'un montant de 1.048 millions de francs. Au titre de 1965, les autorisations de programme demandées seront d'un montant de 100 millions, les crédits de paiement s'élevant à 78.100.000 francs.

L'essentiel des dépenses au titre des interventions publiques concernera cette année encore, comme chaque année, l'équilibre financier de la Société nationale des chemins de fer français. Les quatre chapitres qui intéressent les dépenses ordinaires comportent 2.800 millions de francs. Dans ces crédits est comprise une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation, en application de l'article 18 alinéa 8 de la convention du 31 août 1937. Cette subvention s'élève à 950.340.000 francs, dont 30 millions de francs servent à gager pour 1965 les dépenses entraînées par l'attribution du bénéfice de campagnes aux cheminots anciens combattants. Nous avons au cours des années précédentes, à différentes reprises, souligné à quel point il nous paraissait juste de donner satisfaction à cette revendication des cheminots. Nous saluons donc avec une réelle satisfaction l'application de cette décision.

Vous ne m'en voudrez pas, monsieur le ministre, si j'ajoute que la satisfaction de la commission des finances, et probablement du Sénat, est tempérée par les délais extrêmement longs apportés par le Gouvernement à donner effectivement satisfaction aux cheminots anciens combattants. En effet, les bénéficiaires des nouvelles mesures ont été répartis en quatre groupes déterminés selon les classes d'âge. Le premier groupe, qui pourra obtenir satisfaction en 1965 pour un montant total de crédits de 30 millions de francs, ne comprend — hélas ! — que les retraités nés en 1890 ou antérieurement, c'est-à-dire que seuls les cheminots âgés d'au moins soixante-quinze ans vont percevoir ces bonifications et que tous les autres devront attendre les prochaines lois de finances pour que soit matérialisée la promesse qui leur a été faite.

Il n'est pas nécessaire que j'insiste davantage, mais ce serait pour nous un motif de satisfaction très grand si, à la fin de la discussion du budget des travaux publics, M. le secrétaire d'Etat au budget, qui était là tout à l'heure, ou M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, qui est présent à nos débats, venait nous dire qu'après avoir exploré les fonds de tiroir du ministère des finances, il a été possible de dégager les 70 autres millions de francs nécessaires pour rendre réelle et concrète une promesse sur le bien-fondé de laquelle tout le monde est maintenant tombé d'accord ; ce serait là, pensons-nous, une excellente chose ! (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

Vous trouverez l'énumération exacte des autres crédits mis à la disposition de la S. N. C. F. dans le rapport de notre collègue M. Courrière et je pense que vous voudrez bien vous y reporter.

Il convient de rappeler qu'un autre poste de dépenses importantes résulte de l'application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 aux termes de laquelle l'Etat doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant, pour elle, des obligations de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposés par voie législative ou réglementaire.

A ce titre, le ministère des travaux publics devait rembourser 311 millions de francs, le ministère des armées, pour le transport de militaires et de marins, 200 millions de francs, le ministère de la justice, pour les prisonniers et leurs escortes,

1.900.000 francs, le ministère des finances, 4.700.000 francs et le ministère de l'industrie, 29 millions de francs.

Enfin, je me bornerai à rappeler qu'au titre des dépenses en capital figurent, dans le chapitre 73-41 notamment, 17 millions 500.000 francs pour les chemins de fer d'intérêt général, 2 millions de francs pour les ouvrages d'art, 4.800.000 francs pour la reconstruction des bâtiments de voyageurs et 18 millions destinés à financer des installations diverses.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances m'a chargée de rapporter ce budget de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. avec avis favorable. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan pour la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport que je présente au nom de la commission des affaires économiques et du plan concerne les budgets de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. Je me bornerai à formuler quelques observations sur les points qui ont particulièrement attiré notre attention.

Dans mon rapport écrit, j'ai dressé le tableau des principales participations accordées par l'Etat à la S. N. C. F. à des titres divers ; je ne les rappellerai pas toutes, me bornant à préciser que, depuis 1963, le crédit prévu pour la couverture du déficit d'exploitation est passé de 423 à 950 millions de francs, tandis que l'indemnité pour l'entretien et le renouvellement de la voie et des installations fixes passait de 761 à 940 millions de francs. Au total, le soutien financier apporté par l'Etat à la S. N. C. F. au titre des subventions pour la couverture du déficit d'exploitation, de l'infrastructure et de la participation à certaines charges de retraites a évolué depuis 1963 de la manière suivante : 2.029 millions de francs en 1963, 2.471 millions de francs en 1964, soit une progression de 442 millions de francs.

La principale augmentation concerne les crédits d'entretien de l'infrastructure, qui ont progressé à eux seuls de 135 millions de francs depuis l'an dernier en application d'une formule à paramètres faisant intervenir les dépenses effectuées durant les exercices précédents, affectés du coefficient de majoration des prix de gros industriels. Loin de critiquer une formule faisant appel aussi habilement à l'indexation, nous souhaiterions qu'elle fût appliquée aux crédits d'entretien des routes qui dépendent chaque année du bon-vouloir du Gouvernement.

Cela dit, nous ne reviendrons pas sur nos observations de l'an dernier après l'affirmation que nous avons lue dans le rapport préparatoire au V^e plan suivant laquelle aucun problème de financement ne se pose pour la S. N. C. F., opinion qui se passe, à notre avis, de tout commentaire.

Quoi qu'il en soit, en examinant le budget de la S. N. C. F., nous constatons que le déficit réel pour 1964 sera encore supérieur de 160 millions de francs environ aux prévisions.

On constate, comme par le passé, que les frais de personnels représentent près de 60 p. 100 des dépenses et que leur augmentation reste supérieure à celle des produits du trafic.

En second lieu, nous observons que les recettes « voyageurs » sont relativement faibles par rapport aux dépenses qu'entraîne le transport des personnes. On peut donc estimer que l'essentiel du déficit est imputable à ce secteur et plus spécialement à l'activité des chemins de fer de banlieue.

Un nouveau relèvement des tarifs paraît donc s'imposer, d'autant qu'une certaine hausse des salaires est à prévoir.

Votre commission continue à trouver regrettable que le jeu quasi automatique des subventions et des contributions de l'Etat ne permette pas au Parlement de se rendre compte de la véritable situation financière de la S. N. C. F. Tout se passe, en fait, comme s'il s'agissait non d'une société à caractère commercial, mais d'un service public garanti contre tous aléas financiers et ne disposant, en contrepartie, d'aucune indépendance.

Cette situation réelle pourrait se concevoir si la S. N. C. F. possédait le monopole des transports, mais elle doit faire face à la concurrence de la route et de la voie d'eau. Il est donc indispensable qu'elle dispose de la liberté nécessaire pour adapter ses tarifs aux situations concurrentielles particulières, sans pour autant négliger les principes de rentabilité qui s'imposent au secteur privé.

En ce qui concerne les tarifs, votre commission tient à marquer son étonnement de voir le Gouvernement abandonner la politique de sincérité des prix dont il vante continuellement la nécessité. Cette politique qu'il avait pratiquée de 1959 à 1961 avait amélioré de façon appréciable la situation de nos chemins de fer, puisque le bilan S. N. C. F. de 1961 faisait apparaître alors une insuffi-

sance de 91 millions de francs seulement, contre 1.112 millions de francs en 1964, non compris, bien entendu, les autres indemnités et subventions de l'Etat.

En effet, pendant la période 1959-1961, les salaires restant au même niveau, les tarifs avaient augmenté de 22 p. 100 pour les voyageurs de grandes lignes et plus encore pour la banlieue. Dans le même temps, les tarifs de marchandises étaient relevés d'environ 20 p. 100.

En revanche, pour la période 1962-1963, ces ajustements tarifaires ont été limités à deux : une majoration de 11,77 p. 100 des tarifs « voyageurs » sur les grandes lignes le 20 mai 1963, et un relèvement de 3,82 p. 100 des tarifs « marchandises » le 10 juin 1963.

Au cours de cette même période, le Gouvernement s'est trouvé dans l'obligation de procéder à des augmentations de salaires des cheminots, insuffisantes d'ailleurs, et de ramener de 48 à 46 heures la durée hebdomadaire du travail.

Lorsqu'on connaît l'importance du poste « Personnel et charges sociales » qui absorbe à lui seul les trois-quarts du produit du trafic, il est facile de comprendre combien les charges des augmentations de salaires, ajoutées au refus d'augmenter les tarifs, ont pesé sur les résultats du bilan financier de l'exploitation.

D'autre part, une comparaison entre le montant des tarifs et l'indice des prix de détail et de gros fait apparaître les difficultés que rencontre la S. N. C. F. dans ses efforts pour équilibrer son bilan.

En effet, sur la base 100 en 1938, l'indice des tarifs voyageurs s'établissait à la fin de 1963 à 3,035 et celui des marchandises à 2,345, alors que l'indice des prix de gros s'établissait à plus de 3,600.

La S. N. C. F. ne pourrait donc redresser sa situation que par une augmentation de ses tarifs de l'ordre de 25 à 30 p. 100, mais il faut bien reconnaître que cette solution apparaît bien difficile à mettre en œuvre en raison de la conjoncture économique, de la concurrence de la route et de la voie d'eau, ainsi que de l'application reconduite du plan de stabilisation. Cependant, aggraver l'écart entre les indices des tarifs et des prix de gros n'est sain ni pour l'économie du pays ni pour les finances de nos chemins de fer.

Une fois de plus, votre commission estime que la situation pourrait être, sinon améliorée, du moins clarifiée si le budget des travaux publics n'avait à supporter que les charges financières inhérentes au transport par fer et non celles concernant, par exemple, certaines retraites et les réductions accordées aux familles nombreuses qui ont un caractère purement social. Le transfert de ces dépenses aux ministères appropriés allégerait le budget du ministère des travaux publics, ce qui mettrait le ministre de ce département en meilleure position pour défendre l'ensemble de ses crédits auprès de son collègue du ministère des finances.

La réforme tarifaire mise en application le 1^{er} octobre 1962 avait fait l'objet d'un examen approfondi par votre commission et de débats en séance publique du Sénat. Il nous avait été indiqué que cette mesure avait essentiellement pour objet de modeler les prix payés par l'utilisateur sur les coûts de transport tenant compte du profil des lignes utilisées, c'est-à-dire de pratiquer un système de distances de taxation pondérées en fonction du prix de revient par section de ligne.

L'opération devait se solder, en appliquant les tarifs proposés le 3 janvier 1962, avant tout correctif, par une augmentation des recettes de la Société nationale des chemins de fer français de 1,7 p. 100, 1 p. 100 sur les trafics par wagon, 5 p. 100 sur l'ensemble des envois de colis et détails.

Mais, étant donné les correctifs apportés tant par la S. N. C. F. que par le Gouvernement, le gain réalisé sur les recettes n'a été, en fait, que de 22.400.000 francs, soit 0,45 p. 100 seulement.

En définitive, le bilan de la réforme a été très faible, au moins pour la première année pleine d'application. Ce résultat nous paraît bien maigre, eu égard à l'importance des discussions auxquelles cette réforme, assez discutée sur le plan de l'aménagement du territoire, a donné lieu.

D'autre part, la fermeture d'un grand nombre de gares au service de détail risque d'augmenter indirectement le prix du transport pour les expéditeurs se trouvant loin des gares-centres où se fait le regroupement des colis.

Plusieurs de nos collègues se sont émus, également, des distorsions tarifaires existant à l'intérieur du Marché commun. Aussi, avons-nous pensé intéressant de fournir en annexe plusieurs tableaux comparatifs des tarifs pratiqués pour un certain nombre de produits sur quelques trajets types reliant des centres d'expédition comme Naples, Marmande, Perpignan et Saint-Pol-de-Léon, à deux gros marchés de consommation : Paris et Cologne.

On pourra constater, à la lecture de ces tableaux, que le prix de la tonne kilométrique est en moyenne de 50 p. 100 plus bas en Italie qu'en France et que la taxe frigorifique à la tonne y est de 40 p. 100 plus basse que dans notre pays. Ces résultats proviennent essentiellement des conditions particulièrement avantageuses consenties par le gouvernement italien aux expéditions en provenance de leurs régions sous-développées du Sud.

Votre commission se félicite que des mesures du même ordre aient été prises par le Gouvernement en faveur de certains produits en provenance de Bretagne, mais elle souhaiterait que les régions du Sud-Ouest et du Roussillon bénéficient d'avantages comparables.

Un sénateur au centre. Très bien !

M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis. Je voudrais attirer votre attention sur un exemple : un expéditeur italien paie de Naples à Chiasso, à la frontière suisse, pour un wagon chargé de cinq tonnes de salades, 63,62 francs la tonne pour un parcours de 918 kilomètres alors qu'un expéditeur français paie de Perpignan à Apach, à la frontière allemande, pour un parcours de 854 kilomètres, 130,67 francs la tonne, soit un peu plus du double. C'est un peu paradoxal. D'autre part, la taxe frigorifique, qui est de 28,80 francs pour un wagon italien, est de 50,20 francs, pour un wagon français, soit sensiblement le double là aussi.

Ainsi, sur le parcours Naples-Cologne, 1.667 kilomètres, les Italiens arrivent, malgré les tarifs suisse et allemand, à payer nettement moins cher que les Français pour un parcours tel que celui de Perpignan à Cologne d'une longueur de 1.081 km.

Nous avons choisi Cologne comme gare type intéressant une région de consommation très importante : la Ruhr.

L'évolution générale du trafic ferroviaire a été la suivante depuis 1958 : le trafic des voyageurs de banlieue est passé de 4 milliards 300 millions de voyageurs-kilomètre en 1958 à 5 milliards en 1963, soit un accroissement de 16 p. 100. Celui des grandes lignes est passé de 28 milliards à 31 milliards 700 millions, soit une augmentation de 13 p. 100. Au total, le trafic s'est accru de 14 p. 100 pendant la même période.

A noter aussi que le parcours moyen d'un voyageur est passé, sur l'ensemble du réseau, de 58 kilomètres 500 en 1958 à 61 kilomètres 500 en 1963 et, sur les grandes lignes, de 111 à 122 kilomètres au cours de la même période. Pour les marchandises, le tonnage kilométrique est passé de 52 milliards 900 millions en 1958 à 63 milliards en 1963, soit un pourcentage d'augmentation de 19 p. 100.

Les premiers résultats connus pour 1964 font apparaître une progression sensible pour le premier semestre, mais un ralentissement assez marqué pour la seconde partie de l'année, spécialement dans le domaine des marchandises.

Le budget d'investissement de la S. N. C. F. s'établit en 1964 : en autorisations de programme à 1.641 millions et en crédits de paiement à 1.700 millions, contre respectivement 1.549 millions et 1.600 millions en 1963. Nous constatons une progression sensible pour le matériel roulant et nous nous en félicitons, ayant signalé l'an dernier son insuffisance. D'autre part, nous aimerions voir une augmentation des investissements pour les agrandissements de certaines gares. Un exemple : à Grenoble en particulier, dont la population a triplé en très peu d'années, la gare reste toujours la même, toujours aussi vétuste. Je crois que les Jeux olympiques de 1968 ne pourront certainement pas évacuer les visiteurs qui se présenteront.

Ces investissements sont financés de la manière suivante : ressources propres, 3 millions ; reports, 105 millions ; emprunt, 885 millions ; annuité de renouvellement, 707 millions. L'annuité de renouvellement étant prélevée sur les recettes, on peut considérer que cet apport est fait pratiquement dans le budget par l'intermédiaire de la subvention d'équilibre.

J'en viens à l'électrification. Les opérations en cours intéressent les lignes suivantes : Dijon—Neufchâteau, dont nous voudrions être sûrs, monsieur le ministre, qu'elle n'a pas été entreprise pour concurrencer la ligne Rhin—Rhône ; Le Mans—Rennes, terminée jusqu'à Laval ; Paris—Rouen ; Rouen—Le Havre, Marseille—Carnoules ; Carnoules—Vintimille. Les opérations prévues pour 1965 concernent : une partie de la banlieue nord de Paris — prévue au IV^e plan : Creil—Achères et Saint-Denis—Pontoise ; Argenteuil—Gagny ; en province : Dijon—Bourg.

En ce qui concerne la « diésélisation », 160 locomotives de 600 kilowatts à 2.940 kilowatts seront acquises en 1965.

En ce qui concerne le matériel roulant, votre commission s'est tout particulièrement intéressée au parc ferroviaire, en raison des doléances exprimées par les usagers résultant du retard dans les fournitures de wagons, d'une part, et dans l'exécution du IV^e plan en cette matière, d'autre part. L'effectif actuel des wagons se monte à 293.000, en diminution de

70.000 par rapport à 1962, alors que les wagons particuliers atteignent 71.000, en accroissement sensible.

Quant à l'âge moyen du parc de wagons de la Société nationale, il est de vingt-sept ans, tandis qu'il n'atteint que treize ans pour les chemins de fer allemands. Près de 30 p. 100 de nos wagons ont plus de quarante ans. Le programme des constructions neuves de 1965 porte sur 12.400 wagons ; il est en outre prévu la transformation de 4.000 wagons anciens sur des caractéristiques modernes.

La circulation des wagons trop vieux crée des dangers et des suppléments de frais d'entretien. De plus, le parc de la S. N. C. F. devra être mis en état d'ici 1970, afin de respecter des règles internationales aux termes desquelles la limite de vitesse des trains de marchandises du régime ordinaire devra être portée à 80 kilomètres-heure. Il serait donc utile que soient prévues au V^e plan la construction d'au moins 75.000 wagons neufs entre 1966 et 1970, soit 15.000 par an, et la modernisation de 20.000 wagons, soit 4.000 par an.

Les wagons de particuliers, dont la rentabilité paraît élevée, sont en général des wagons spéciaux appartenant pour la plus grande partie à des sociétés. En effet, certaines marchandises requièrent pour leur transport des conditions appropriées de température ou d'encombrement ; ou bien elles nécessitent pour leur chargement ou leur déchargement des manutentions spéciales. Les wagons adaptés à chacune des catégories spéciales de ces marchandises sont alors trop peu nombreux pour être construits en grande série.

La S. N. C. F., considérant l'importance des investissements et les sujétions d'exploitation que peut entraîner l'utilisation de certains wagons spéciaux affectés à des trafics de cet ordre, a préféré inciter la clientèle à assumer les charges de construction de ce matériel, réservant les crédits dont elle dispose au renouvellement des wagons de type courant dont nous avons vu que le parc, déjà insuffisant, est également pour un tiers vétuste.

Tant que ce parc ne sera pas satisfaisant en nombre et en âge, la politique suivie actuellement ne pourra être révisée.

La durée moyenne de rotation du wagon ordinaire est passée de 9,7 jours à 8,4 jours en 1963. Ces progrès ont été obtenus par diverses mesures dont les principales sont : le développement de l'électrification ; l'augmentation du nombre des locotracteurs ; le perfectionnement de la gestion du parc par l'institution des fichiers wagons permettant de les mieux surveiller et gérer ; l'amélioration du fonctionnement des grands triages et le perfectionnement des règles de mise en marche des trains facultatifs.

J'aborde maintenant la situation des transports de la région parisienne. Après avoir été longtemps stationnaire, le trafic de la Régie autonome des transports parisiens s'accroît à nouveau depuis 1963 et les premiers chiffres de 1964 permettent de penser que ce mouvement ira en s'accroissant compte tenu, d'une part, des travaux entrepris ou devant l'être sur plusieurs lignes du métropolitain et la ligne de Sceaux et, d'autre part, du renforcement et de l'allongement des dessertes routières de banlieue.

Pour mieux apprécier cette évolution du trafic, il convient de l'analyser de manière plus approfondie en distinguant le réseau métropolitain, la ligne de Sceaux, les autobus intra-urbains et le réseau routier de banlieue.

En agissant de cette manière, on peut constater tout d'abord que le trafic total acheminé par le métropolitain et les autobus est resté sensiblement stationnaire depuis douze ans alors que, dans le même intervalle, la population de l'aire desservie s'est accrue de près de 500.000 habitants. L'évolution est encore plus surprenante lorsqu'on examine séparément les chiffres relatifs au métropolitain et ceux qui se rapportent aux autobus. Ces derniers, en effet, ont diminué de plus de 10 p. 100 en raison de la réduction très sensible du trafic urbain et de la stagnation du nombre des voyageurs sur la banlieue, depuis 1958.

Cette situation est partiellement imputable à l'introduction de la journée continue dans certaines branches d'activité et, également, aux difficultés de circulation, mais l'augmentation même du trafic automobile fait apparaître *a contrario* une certaine désaffection du public pour les transports en commun, désaffection due pour une grande part au fait qu'aucun effort de modernisation de l'ensemble du réseau n'a été entrepris depuis 1914.

Ainsi, la modernisation insuffisante de nos transports en commun aboutit à ce non-sens d'une perte de temps considérable due au mauvais emploi de l'automobile et à la nécessité d'entreprendre des travaux extrêmement onéreux pour essayer de débloquer le trafic. Il nous semble qu'une meilleure répartition des investissements permettrait de dégonfler une circulation anarchique et en conséquence de reporter certaines réali-

sations très dispendieuses en améliorant le rendement et la qualité de nos transports en commun.

Ceci nous paraît d'autant plus s'imposer que la densité, unique au monde, de notre réseau souterrain lui permettrait de jouer dans la circulation urbaine un rôle infiniment plus important qu'aujourd'hui et sans commune mesure à celui qu'il a et peut espérer atteindre à New York ou à Londres.

Notre commission, dont une délégation vient précisément d'aller étudier en Allemagne, en Italie et en Grande-Bretagne les problèmes que pose le trafic urbain, insiste donc pour que soient poussés énergiquement les travaux de modernisation entrepris sur le réseau métropolitain et ceux qui doivent aboutir à la réalisation d'une ligne « express » à grand débit d'Ouest en Est. Mais elle souhaite qu'un effort particulier soit fait également sur le réseau routier de banlieue où il lui semble urgent que soit mis en service un réseau d'autobus « express » se superposant aux services de ramassage lents et encombrés, inaptes à conduire rapidement et massivement les usagers aux portes de Paris.

Elle se demande, d'ailleurs, s'il ne serait pas nécessaire de faire appel sur ce réseau de banlieue à des techniques entièrement nouvelles s'apparentant à certaines formules japonaises — monorail — au lieu de poursuivre à grands frais le perfectionnement de procédés aujourd'hui dépassés.

Les travaux du « métro express régional » ont débuté le 18 janvier 1962 sur le tronçon Défense-pont de Neuilly. D'une longueur totale de 1.310 mètres, ces lots étaient en effet estimés comme devant comporter le plus d'aléas d'exécution.

Après forage du puits d'accès et mise en place du bouclier, une première section de cent mètres de longueur fut réalisée sans difficultés notables. Mais l'avancement du tunnel s'est trouvé considérablement ralenti par la rencontre d'une falaise rocheuse de calcaire dur, suivie d'une zone de sables aquifères, à cent cinquante mètres environ du point de départ. Il a fallu procéder à la consolidation du sous-sol par des injections de ciment. Après un arrêt presque total des travaux au début de l'année, ceux-ci ont repris et une cadence d'avancement de un à deux mètres par jour a pu être maintenue depuis plusieurs mois. Au début d'août 1964, les terrassements du lot 2 étaient exécutés sur trois cents mètres environ et le revêtement du tunnel sur deux cent soixante mètres. En outre, la traversée sous-fluviale, qui ne devait, à l'origine, être commencée qu'après l'achèvement du tunnel entre la Défense et le pont de Neuilly, sera entreprise simultanément. Ainsi, le retard initial pris sur cette section pourra être en partie rattrapé.

Le chantier Etoile-Seine a été ouvert le 13 mai 1963 par le percement d'un puits d'accès à l'Etoile, en vue de la mise en place d'un second bouclier. Après exécution de la voûte de la partie Ouest de la future station Etoile, la mise en place de ce bouclier est en cours.

Dans la partie Est de la station Etoile, les travaux adjugés se poursuivent sans incidents de l'Etoile à la place Guillaumin.

Sur la branche Est du réseau express régional, section Vincennes—Boissy-Saint-Léger, la S. N. C. F. exécute les travaux d'aménagement de la gare du Parc-Saint-Maur : abaissement des voies, construction de quais hauts allongés à deux cent vingt-cinq mètres, pose de communications et édification de deux abris pour les voyageurs.

A la fin de la présente année, la ligne Vincennes-Neuilly sera totalement équipée de wagons sur pneus.

Le matériel ancien récupéré permettra, d'ici un an, d'augmenter notablement, et jusqu'à 25 p. 100, la capacité de transport d'autres lignes de métro, notamment Clignancourt-Porte d'Orléans. Sur cette dernière ligne, des travaux sont en cours pour permettre, vers 1966, l'emploi de rames sur pneus à six voitures.

Il convient de signaler également la mise en place récente d'un important trottoir roulant à la station Châtelet et les travaux qui vont être entrepris à Maine-Montparnasse pour doter cette station de nouveaux accès équipés également de chemins roulants.

Enfin, un effort d'ensemble est fait, actuellement, pour moderniser, en particulier, les accès et l'éclairage d'un grand nombre de gares.

Notre commission constate donc avec satisfaction cette volonté de moderniser un mode de transport seul susceptible d'écouler un trafic nettement plus important en raison de l'encombrement des artères urbaines.

Sur le réseau de surface, un certain nombre de lignes, en particulier sur la banlieue, ont été renforcées, prolongées ou scindées pour tenir compte des besoins nouveaux, mais nous souhaiterions qu'un effort plus important encore soit fait pour renforcer les services d'autobus encore insuffisants sur de nombreux secteurs, où des grands ensembles immobiliers ont été récemment réalisés, notamment à la ceinture de Paris.

En ce qui concerne les autobus bleus, les résultats n'ont pas répondu aux espoirs. Malgré une augmentation de 45 p. 100 des fréquences réalisées en novembre 1963, les résultats financiers de l'exploitation ont été peu satisfaisants, proches de la moyenne générale du réseau d'autobus de Paris pour la ligne A, inférieurs pour la ligne B. La clientèle a paru, d'autre part, rebutée par une élévation des tarifs qui ne lui apparaît pas compensée par un gain substantiel de vitesse. Dans ces conditions, le conseil d'administration du syndicat des transports parisiens a décidé de maintenir la seule ligne Maillot-Bourse.

Toutefois, la R. A. T. P. a tenté une nouvelle expérience en équipant, en autobus bleus, la ligne 82, qui conserve la tarification générale, mais dont le service a été doublé.

En outre, une ligne de banlieue va être également, dans les mêmes conditions, équipée d'autobus bleus.

Les résultats de ces deux nouvelles expériences permettront de voir si l'amélioration de la fréquence et du confort est susceptible d'attirer de nouveaux voyageurs au réseau de surface de la R. A. T. P., mais nous tenons à dire tout de suite, en ce qui concerne la formule adoptée pour la ligne 82, que le fait pour le conducteur de devoir distribuer les billets et rendre la monnaie entraîne un allongement excessif des arrêts qui n'est pas fait pour améliorer les horaires.

La situation financière de la R. A. T. P. est nettement préoccupante. Les prévisions résultant de la dernière réévaluation budgétaire de mai dernier font apparaître pour 1964 un déficit d'exploitation de 525 millions, dû pour l'essentiel à une insuffisance de tarifs. En effet, la valeur du module tarifaire (prix du ticket d'autobus vendu en carnet), reconnue comme justifiée par les autorités de tutelle pour assurer l'équilibre de l'exploitation s'élève, depuis le 30 juin 1964, à 0,285 franc alors que son niveau reste bloqué à 0,185 franc.

Le déficit prévu pour 1965 atteindrait 596 millions, dont 418 millions pour l'Etat et 178 pour les collectivités de la région parisienne.

Nous constatons donc une nouvelle aggravation de la situation due essentiellement au refus de l'Etat de majorer les tarifs de transports parisiens, pour une raison avouée qui est l'application du « plan de stabilisation » et une autre, moins connue, résultant de l'incorporation au prix de la carte hebdomadaire de métro dans les indices du S. M. I. G.

Votre commission regrette que, dans ce domaine également, le Gouvernement tourne le dos au principe de la vérité des prix, considéré comme la « règle d'or » par le commissariat au Plan.

D'autre part, ce blocage des tarifs des transports parisiens fait apparaître plus grande encore la différence qui existe à ce sujet entre la capitale et les grandes villes de province où les prix sont constamment rajustés pour équilibrer le budget des sociétés exploitantes.

Quant au financement des investissements d'infrastructure, le mode de répartition actuel, savoir 50 p. 100 par l'Etat, 50 p. 100 par le district de la région de Paris, paraît, en principe, devoir être reconduit.

La R. A. T. P. conservera à sa charge les frais d'acquisitions foncières et les dépenses d'acquisition du matériel roulant.

Quant aux opérations d'extension et d'accroissement de la capacité de transport des lignes autres que celles du R. E. R., elles seront financées sur emprunt par la régie.

Le district contribue également à certaines opérations d'équipement complémentaire et de modernisation, concernant notamment l'aménagement de certaines stations du métropolitain.

Mes chers collègues, sous le bénéfice de ces observations, votre commission des affaires économiques et du plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée nationale et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. (*Applaudissements.*)

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

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Madame le président, je voudrais faire remarquer que, les décisions de la conférence des présidents n'ayant pas été respectées en ce qui concerne les temps de parole, nous avons déjà pris une heure de retard dans la discussion de ce budget. Etant donné le nombre d'orateurs inscrits, si nous prenons un nouveau retard, il nous sera impossible de discuter ce soir le budget du tourisme. Cela nous obligera, toujours en vertu de la décision de la conférence des présidents, à renvoyer la discussion de ce budget à ce que nous appelons un peu vulgairement, mais d'une façon habituelle, la séance balai du samedi. Peut-être serait-il bon que nos collègues raccour-

cissent un peu la longueur de leurs interventions pour que nous puissions épuiser quand même l'ordre du jour prévu pour aujourd'hui ?

M. Raymond Bossus. Vous auriez dû en faire l'observation avant la présentation du rapport qui vient de nous être lu !

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je ne pouvais pas la faire avant de m'apercevoir que l'on ne respectait pas le temps de parole fixé.

M. Raymond Bossus. Tous ces rapports sont écrits et distribués.

Mme le président. Je comprends vos préoccupations, monsieur le rapporteur général, mais je tiens à vous signaler qu'il n'y a plus que cinq orateurs inscrits. J'espère donc que l'on pourra respecter l'ordre du jour fixé.

La parole est à M. Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (ports maritimes). Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il n'est pas sans intérêt de souligner au début de ce rapport que l'ère maritime nouvelle, que la mise en vigueur intégrale du traité de Rome donne à présager verra d'abord une concurrence entre les ports de la Communauté. Cette compétition ne date certes pas d'hier, mais elle s'exercera désormais par rapport à la situation actuelle avec une sévérité accrue. Bien entendu, elle continuera à s'exercer aussi avec le même surcroît d'apreté entre les ports du Marché commun et ceux des pays européens non membres de la Communauté économique européenne. Le principe étant celui de la libre circulation des personnes et des biens, un libre choix du port le plus avantageux à l'appréciation du chargeur et du réceptionnaire, selon le cas, s'exercera donc pour toute cargaison ou pour tout élément de cargaison.

Ces perspectives inquiétantes nous amènent à rechercher, dans l'intérêt de notre propre économie nationale, les mesures qui doivent nous permettre de faire face victorieusement à cette concurrence de nos voisins. La tendance actuelle des Etats, soucieux de bénéficier au maximum des avantages du trafic international, est orientée vers l'amélioration des dispositifs portuaires qui sont mis au service de navires ultramodernes atteignant les plus forts tonnages. C'est ainsi que pour les besoins du trafic principalement pétrolier et minéralier sont effectués partout des aménagements destinés à la réception et à la mise en opération de toutes sortes d'unités pouvant aller de 60.000 à 150.000 tonnes de port en lourd. L'amortissement d'un tel matériel naval comme ses frais journaliers d'exploitation atteignent, on s'en doute un peu, des taux très élevés. Il est indispensable, dans ces conditions, que le temps passé en opérations dans les ports soit réduit au strict minimum. Le port dont le navire est l'usager doit être équipé de manière à répondre à tous ces besoins avec toute la diligence requise.

Le même problème d'amortissement se pose alors pour la gestion portuaire, problème lié à une cadence élevée d'utilisation des installations et des ouvrages. Le port le mieux outillé pour les opérations des plus gros navires ne peut être que celui qui en reçoit le plus grand nombre. Sa productivité lui permet alors d'abaisser le prix de ses services. Le chargeur donnera la préférence au port le plus fréquenté et l'armateur recherchera celui où la qualité de l'outillage et de l'organisation lui assure les meilleurs services aux plus bas prix.

L'amélioration des installations portuaires s'impose donc de toute urgence. C'est dans ce sens que s'orientent ceux qui veulent tirer profit de l'accroissement du trafic maritime. Pour ne citer que les ports du Marché commun, on peut se rendre compte de l'effort considérable effectué par les Belges à Anvers et à Gand, par les Hollandais à Rotterdam et à Amsterdam, par l'Allemagne fédérale à Hambourg. Les mêmes constatations peuvent être faites pour Gênes et pour les divers pays de l'association de libre-échange. Pour la France, notre trafic portuaire avait atteint 125 millions de tonnes en 1963, en raison essentiellement de l'augmentation de nos importations, les hydrocarbures entrant pour une grosse part dans ce tonnage.

Les prévisions pour 1964 ont permis d'envisager une augmentation de trafic, lequel devrait se situer aux environs de 140 millions de tonnes, chiffre qu'il faudrait largement dépasser dans les années à venir. Ces perspectives doivent inciter les pouvoirs publics à prendre conscience que les armateurs des navires les plus modernes ont tendance à éviter les ports insuffisamment équipés et qui sont encombrés.

M. Marc Jacquet, actuel ministre des travaux publics, chargé de la politique des ports, alors qu'il était rapporteur général de la commission des finances, soulignait : « En raison de l'ouverture du Marché commun et de la concurrence des ports étrangers, une action s'impose en vue de développer les capacités de réception de nos ports et de réduire le coût des services. Si de

telles actions n'étaient pas entreprises, disait-il, l'insuffisance des dimensions des ouvrages de nos ports et leur coût trop élevé entraîneraient des détournements de trafic vers l'étranger. » Je crains que l'analyse des crédits inscrits au budget ne nous permette pas d'éviter ces détournements de trafic. Le remède essentiel aux insuffisances des ports français réside dans un accroissement des crédits affectés par l'Etat aux investissements des ports. Or, le budget des ports maritimes apparaît bien comme un budget de stagnation, qu'il s'agisse des crédits d'entretien ou des crédits d'équipement.

En ce qui concerne l'entretien, d'abord, le budget de 1964 comportait 39.658.520 francs au titre de l'infrastructure des ports non autonomes, 4.700.000 francs correspondant à la participation de l'Etat à l'entretien des accès des ports autonomes de Bordeaux et du Havre. Au total, 44.300.000 francs étaient prévus au titre de l'entretien des ports pour le budget de 1964.

Le budget de 1965 prévoit pour l'entretien de tous les ouvrages d'infrastructure des ports non autonomes 41.710.520 francs, soit par rapport aux chiffres de 1964, une réduction de 6,3 p. 100.

Je dois toutefois souligner que si le projet de réforme des ports est adopté une vingtaine de millions seront affectés à l'entretien des ports exclus du projet, les ports autonomes se voyant, de leur côté, bénéficier de 13.846.820 francs. Voilà les observations que j'avais à vous présenter pour les crédits d'entretien.

En ce qui concerne les crédits affectés à l'équipement prévus au chapitre 53-34, ils étaient pour 1964 de 132 millions au titre des crédits d'Etat et de 106.200.000 francs au titre des fonds de concours, soit au total de 238.200.000 francs.

Pour 1965 les crédits d'Etat atteignent 141 millions, soit 9 millions de plus que l'an dernier ; mais les fonds de concours prévus cette année ne s'élèvent qu'à 70 millions, ce qui donne un total de 211 millions, soit une différence en moins de près de 30 millions, correspondant à 11 p. 100, entre les crédits de 1964 et ceux de 1965.

Il me faut remarquer qu'une partie de ces crédits est affectée à la réévaluation d'opérations en cours, 25 millions pour 1965, contre 13 millions en 1964.

Pour les sept grands ports, ceux qui font l'objet du projet, les chiffres sont les suivants : autorisations de programme votées par le Parlement pour 1964 : 80,5 millions, fonds de concours : 53.495.000 ; pour 1965 autorisations de programme votées par le Parlement : 96.200.000, fonds de concours : 35 millions, soit au total 131.200.000 francs. Vous voyez la différence, mes chers collègues, entre les chiffres de 1964 et de 1965, 2.300.000 francs, soit un volume de travaux cette année, compte tenu de la hausse des prix, inférieur de 6 p. 100 environ à celui de l'an dernier.

En ce qui concerne les autres ports, qui ne font pas l'objet du projet gouvernemental de réforme que nous examinerons à une session ultérieure, l'effort de l'Etat pour 1964 a été de 24.550.000 francs.

Pour 1965, l'effort de l'Etat n'est plus que de 11.910.000 francs, soit une réduction de plus de moitié. En tenant compte des crédits budgétaires inscrits sous le titre « Divers et imprévus », qui vont à peu près complètement aux moyens et petits ports, ainsi que de l'affectation de certains fonds de concours, on arrive aux chiffres suivants : 60 à 65 millions de francs pour le budget de 1964, 40 millions pour le budget de 1965.

Ainsi le budget de 1965, première année d'application du nouveau régime si le projet de réforme est voté, sera marqué par une réduction générale du volume des travaux dans les ports de commerce français. Le propos de M. Jacquet, alors rapporteur général du budget, que je rapportais tout à l'heure, ne contient-il pas la condamnation de la politique même de M. Jacquet, ministre des travaux publics ?

J'en arrive au deuxième élément de mon intervention : les ports de pêche prévus au chapitre 53-36.

Le budget de 1964 avait inscrit 8 millions dont la moitié pour l'allongement d'un quai à Boulogne. Le budget de 1965 ne prévoit que 5.500.000 francs, soit une diminution de plus de 30 p. 100, qui serait plus sensible encore en volume de travaux puisque, sur ce crédit de 5.500.000 francs, 3.200.000 sont destinés à la réévaluation d'opérations en cours.

Il faut reconnaître que la politique du Gouvernement en ce qui concerne les ports de pêche ne me paraît pas devoir être soutenue. Hier, nous avons envisagé la politique des pêches maritimes. Nous l'avons critiquée puisque le Gouvernement a considéré devoir réduire les crédits inscrits au plan d'adaptation des pêches. Nous constatons aujourd'hui que c'est dans le même sens que le Gouvernement s'orienté en réduisant dans des proportions importantes les crédits affectés aux ports de pêche français.

Enfin, un dernier chapitre concerne les ports de plaisance et autres petits ports. Ils sont inscrits au budget des travaux publics au chapitre 63-90, article 4. Les crédits sont en augmentation. Nous pouvons nous réjouir et ceux qui ont dans leur circonscription des ports de plaisance particulièrement aménagés ou en voie de développement considéreront peut-être que, sur la manne qui est mise à la disposition des ports de plaisance, ils pourront récolter quelque chose, puisque les crédits passent cette année à 4.540.000 francs, contre 2 millions de francs qui furent votés en 1964. C'est donc une augmentation sensible. Il faut encore souligner qu'outre les crédits du ministère des travaux publics, des subventions du F. I. A. T. — cet organisme qui dépend de l'aménagement du territoire — des prêts du F. D. E. S. et des fonds des collectivités locales viennent assurer un développement important des ports de plaisance dont la nécessité n'est plus discutée en raison du développement du tourisme nautique.

Je me permets néanmoins une réflexion à l'adresse du représentant du ministre des travaux publics, M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Cette observation s'adresse davantage à lui, qui est responsable du tourisme, qu'au ministre qu'il remplace au banc du Gouvernement. Avant d'engager des fonds importants pour la construction de ports de plaisance où tout est à faire, ne pourrait-on pas utiliser des ports qui, affectés hier à des flottilles de pêche, sont maintenant désertés par suite de la concentration et de la mécanisation de notre industrie des pêches maritimes ?

Le Gouvernement — c'est une suggestion que je me permets de formuler — pourrait peut-être dresser un inventaire de ces possibilités portuaires et réaliser ainsi des économies sur ce chapitre pour employer les crédits un peu plus judicieusement.

M. André Dulin. Très bien !

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Sous le bénéfice de ces quelques observations, la commission des affaires économiques et du plan m'a chargé de donner un avis favorable à la partie du budget des travaux publics qui a fait l'objet de ce rapport.

Je suis aussi son interprète, j'en suis convaincu, pour dire au ministre des travaux publics combien nous avons apprécié l'ouvrage que nous avons reçu à notre courrier de ce matin : « Les ports maritimes français », qui marque l'intérêt que le ministre des travaux publics porte à ce qu'il considère à juste titre — c'est sa préface que je cite — « comme étant parmi les éléments les plus importants de notre équipement national ». (*Applaudissements à gauche, au centre et sur de nombreux bancs à droite.*)

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

M. Camille Vallin. Mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord présenter quelques observations sur les problèmes de l'entretien et de la modernisation du réseau routier.

Lorsqu'on examine le montant des crédits qui sont affectés aux routes dans le budget de 1965, on est bien forcé d'enregistrer une nouvelle fois la carence du pouvoir. Ni les crédits d'entretien, ni les crédits de modernisation ne correspondent aux besoins qui grandissent chaque année et cette insuffisance est lourde de conséquence pour l'avenir.

Le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, qui appartient à la majorité gouvernementale, a déclaré lui-même à cette tribune qu'il faudrait affecter chaque année 600 millions à l'entretien des routes nationales. Or 387 millions seulement sont prévus. Cette somme ne représente, en francs constants, que les trois quarts de celle qu'on affectait à l'entretien des routes nationales en 1938, alors que la circulation a plus que quadruplé par rapport à cette même période.

Le ministre des travaux publics le sait bien. Il n'ignore pas à quelle gymnastique se livrent ses services pour essayer de boucher les trous — c'est le cas de le dire —, bien souvent sans pouvoir y parvenir. Le directeur des routes constatait lui-même, dans une circulaire du 3 avril dernier adressée aux inspecteurs généraux et ingénieurs en chef des ponts et chaussées, que l'état du réseau, après les dégradations profondes causées par l'hiver de 1962-1963 et largement aggravées au cours du présent hiver, était alarmant. Il ajoutait : « La réserve de crédits dont je dispose sur le chapitre 35-21 est très insuffisante pour permettre de doter les travaux de réparations qu'il serait nécessaire d'effectuer. »

Il donnait comme consigne de « renoncer à la réparation de certaines sections de routes » en demandant aux ingénieurs en chef de proposer aux préfets « de prescrire par arrêté la limitation de vitesse qui s'imposerait, eu égard à l'état de la route, pour assurer la sécurité des usagers ». Il demandait, en outre, de surseoir à tous travaux qui ne seraient pas strictement indispensables. Il conseillait même d'utiliser des cré-

dits du fonds routier destinés à des travaux de modernisation pour des travaux plus urgents de remise en état de la chaussée.

Ainsi, même les crédits déjà insuffisants du fonds routier, sont détournés de leur objet et affectés à des travaux d'entretien. Râcler les fonds de tiroirs pour boucher les trous les plus voyants, remplacer les travaux indispensables par apposition de panneaux de limitation de vitesse, telle est la politique du Gouvernement en matière d'entretien des routes. Le retard ne fera d'ailleurs que s'accroître au cours de l'année 1965.

Quant aux travaux de modernisation financés sur le fonds routier, les perspectives en ce qui concerne la voirie locale ne sont guère encourageantes si l'on tient compte, d'une part, de la réduction de plus de 20 p. 100 de la part affectée aux routes départementales et communales et, d'autre part, de la presque impossibilité où se trouvent les collectivités locales de contracter maintenant des emprunts.

Pour ce qui est des autoroutes, le Gouvernement se refuse, là encore, à voir le problème en face. Les ingénieurs des ponts et chaussées, dont chacun reconnaît la grande compétence en la matière, viennent d'informer le ministre qu'en raison du développement prévisible de la circulation routière — 12 millions de véhicules prévus en 1970, 22 millions en 1985 — il faut absolument construire 2.375 kilomètres d'autoroutes d'ici à cinq ans, sinon, ce sera la paralysie. L'avertissement donné par de tels techniciens est tout de même sérieux. Pour éviter la paralysie de la circulation, disent-ils, il faudrait construire au minimum 475 kilomètres d'autoroutes chaque année. Or, on n'en prévoit que 175 kilomètres en 1965. Techniquement, pourtant, il est possible d'en construire 475 kilomètres chaque année, tous les spécialistes l'affirment, mais le Gouvernement refuse d'inscrire les crédits nécessaires.

Les recettes fiscales spécifiques à la circulation routière dépasseront les 950 milliards d'anciens francs en 1965, sans parler des 65 milliards produits par la vignette. Or, sur ces sommes très importantes, 56 milliards seulement iront, en 1965, au fonds d'investissement routier. La différence tombe dans le budget général et, sans doute, une grande partie sert-elle à la fabrication de la force de frappe et aux dépenses improductives.

Ainsi, dégradation du réseau routier national, stagnation de la modernisation de la voirie départementale et locale, recrudescence des accidents de la route, tout cela portant atteinte au développement de l'économie nationale, paralysie de la circulation routière à brève échéance, voilà où nous mène la politique de grandeur.

J'en viens à la deuxième partie de mon propos qui a trait aux revendications des personnels des ponts et chaussées.

La réforme qui a pris effet au 1^{er} janvier 1960, d'ailleurs avec beaucoup de retard imputable aux services ministériels, est loin d'avoir donné satisfaction. Au contraire, dans tous les services, le ministre a institué le régime du travail au rabais : agents de travaux spécialistes, sans percevoir les traitements ; conducteurs des travaux publics de l'Etat, personnel de responsabilité dans la direction et l'exécution des travaux avec des rémunérations de chef d'équipe ; techniciens responsables de subdivision percevant un traitement de catégorie B alors qu'ils devraient percevoir une rémunération de fonctionnaires de catégorie A.

Nous pourrions continuer comme cela longtemps à faire le procès d'une telle politique contraire aux intérêts des agents de l'administration des ponts et chaussées mais, pour ne pas prolonger ce débat, je me bornerai, monsieur le secrétaire d'Etat, à vous demander quelques précisions complémentaires à la suite des déclarations faites à l'Assemblée nationale par M. le ministre des travaux publics, notamment à propos des revendications des petites catégories de personnels.

« Il n'est pas question — a dit le ministre — de réduire le recrutement des agents de travaux. » Pourquoi alors réalisez-vous une économie de 13 millions de francs au chapitre 31-13 sous prétexte que l'effectif des agents de travaux en service est inférieur à l'effectif budgétaire autorisé ? Vous allez ainsi priver environ 1.800 auxiliaires routiers d'une titularisation attendue depuis de nombreuses années par près de 20.000 d'entre eux employés dans le service où leur présence est indispensable à la réalisation des travaux.

Le ministre a dit encore qu'il n'était pas question de réduire ; mais il ne suffit pas de ne pas réduire, il faut encore augmenter le recrutement des agents de travaux. A moins que l'on dise honnêtement que le but poursuivi est de favoriser les grosses entreprises de travaux publics en leur confiant le maximum de travaux même, et c'est le cas, si cela coûte plus cher que lorsqu'ils sont effectués en régie par le personnel des ponts et chaussées.

M. Marc Jacquet a fait état de l'amélioration de la situation des conducteurs des travaux publics de l'Etat, d'une part, par

leur intégration au compte 33-006 en matière de rémunération des concours qu'ils prêtent aux collectivités locales, d'autre part, par l'institution d'une prime de rendement en leur faveur. D'abord, je voudrais souligner que les deux problèmes n'ont rien de commun et je me propose à ce sujet de poser des questions écrites au ministre. Ensuite, ce que demande le personnel c'est que soient prises rapidement des dispositions pour qu'au sein du compte 33.006 les conducteurs des T. P. E. perçoivent des rémunérations correspondant effectivement à leur classement indiciaire et à la part importante qu'ils prennent dans la réalisation des travaux des collectivités. Le montant de ces rémunérations doit donc se situer au niveau de celles des assistants techniques.

Le personnel demande, en outre, que le crédit nécessaire au paiement des primes de rendement soit au moins suffisant pour permettre d'appliquer les taux moyens que vous avez prévus et qui nous semblent bien modestes.

A ce propos, nous trouvons absolument anormal que la prime de rendement ne soit pas étendue aux agents de travaux. Nous vous demandons de procéder à cette extension car ne pas prendre une telle mesure constituerait une injustice à l'égard de ces petits fonctionnaires qui seraient les seuls dans cette administration à être exclus du bénéfice de cette prime.

Par ailleurs, nous aimerions savoir ce que vous comptez faire pour améliorer la situation des personnels. A l'Assemblée nationale, le ministre a déclaré avoir fait promesse aux syndicats que cette situation serait examinée à l'occasion de la deuxième étape de la réforme. Fort bien ! Les syndicats, la C. G. T. en particulier, sauront bien rappeler cette promesse.

Mais quelles sont les intentions du Gouvernement ? Si elles sont réelles et réalisables, il est souhaitable que le Parlement et le personnel les connaissent officiellement, ce qui est loin d'être le cas actuellement. Tout au plus, les syndicats ont-ils entendu parler de ces projets. Ils voudraient bien être fixés, car, avec nous, ils craignent que cette deuxième étape de la réforme n'intervienne que dans un avenir lointain, sous le prétexte habituel et bien connu du plan de stabilisation.

Nous estimons que seule l'adoption, immédiatement possible, des mesures suivantes améliorera véritablement la situation de ces petites catégories de personnels : ouverture d'un crédit « heures supplémentaires » pour le paiement des auxiliaires routiers ; agents de travaux prenant l'appellation d'agents techniques des ponts et chaussées avec un classement indiciaire normal en échelle ES 2 ; création du grade d'agent spécialisé classé, suivant la nature des spécialisations, en échelle ES 3 ou ES 4 ; classement de l'agent de travaux breveté — qui est un véritable chef d'équipe — en échelle ME 1 ; classement du corps des conducteurs des T. P. E. dans la catégorie B de la fonction publique ; prise de dispositions nécessaires pour que le grade de conducteur principal devienne la fin de carrière normale de celui de conducteur des T. P. E.

Si de telles mesures étaient adoptées, alors, nous en sommes persuadés, les services des ponts et chaussées n'auraient pas — comme dans le département d'Ille-et-Vilaine, par exemple — à recourir à la rubrique des « petites annonces » d'un quotidien régional pour rechercher des surveillants de travaux.

Je voudrais dire un mot, enfin, à propos de la situation des ouvriers des parcs et ateliers d'entretien des ponts et chaussées. Ces ouvriers sont les seuls à ne pas être fonctionnaires et bien des problèmes se posent à eux, qui exigent une solution rapide : statut, salaires, titularisation. Où en est la publication du statut en discussion depuis le 5 mars 1963 ? Quand ce texte sortira-t-il enfin ?

En ce qui concerne les salaires, fixés par référence aux minima garantis par la convention des travaux publics de la Seine, il faut rappeler que ces minima n'ont pas été rajustés depuis le 1^{er} avril 1963. Les intéressés estiment à 25 p. 100 le retard qu'ils ont pris. Le Gouvernement compte-t-il leur accorder l'indemnité compensatrice qu'ils réclament légitimement ? Mais alors, aucun crédit supplémentaire, nous sommes obligés de le constater, n'est prévu pour cela au budget.

Quant aux titularisations, c'est un grave problème puisque, sur 12.000 ouvriers des parcs et ateliers, 4.000 seulement sont titulaires. Le ministre des travaux publics a donné son accord pour les titulariser, mais rien ne vient. Où en est cette question ?

Enfin, tout en soulignant que la solution de ces trois problèmes améliorerait grandement la situation de ces personnels, il n'en reste pas moins vrai que leur situation ne sera définitivement résolue que par leur fonctionnarisation. Cette réforme sera rendue tôt ou tard nécessaire, car la position de ces ouvriers est anormale. Ils dépendent du secteur privé pour les salaires et du secteur public pour les indemnités diverses, les congés, etc. D'autre part, ils travaillent avec les agents de travaux qui sont des fonctionnaires. Cette gestion très différente de personnels

occupant pratiquement la même fonction ne facilite pas la bonne marche des services.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que je tenais à présenter, au nom du groupe communiste, sur le budget des travaux publics et les questions précises que je tenais à vous poser et pour lesquelles je veux espérer des réponses non moins précises. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur quelques bancs à gauche.*)

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

M. Raymond Bossus. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, une fois de plus, à l'occasion du débat budgétaire, il est question de la Régie autonome des transports parisiens et une fois de plus une très forte majorité de nos collègues, de province surtout, en arriveront peut-être à suivre l'opinion émise par les rapporteurs des commissions.

Selon les rapporteurs, l'aggravation de la situation est due essentiellement au refus de l'Etat de majorer les tarifs des transports parisiens. Ils ajoutent que le blocage des tarifs des transports parisiens fait apparaître la différence qui existe entre la capitale et les villes de province où les prix sont constamment rajustés pour équilibrer le budget des sociétés exploitantes.

Je voudrais, une fois de plus, rappeler que les collectivités locales — conseil municipal de Paris, conseils généraux de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne — doivent d'abord et obligatoirement « éponger » le déficit de 177 millions de francs prévu pour 1965, alors que le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine ont été dépossédés de la gestion des transports parisiens.

Le rapport indique que le district de la région de Paris est invité par le Gouvernement à partager 100 millions de francs d'engagement pour la modernisation et l'extension du réseau. Cela dit pour essayer de convaincre nos collègues que la grande majorité des Parisiens usagers des autobus et du métropolitain, c'est-à-dire de la Régie autonome des transports parisiens, non seulement paient bien cher leur ticket de transport mais, comme contribuables, participent trois fois au paiement du déficit : tout d'abord, comme tous les Français, par l'impôt général, ensuite, comme contribuables des villes et départements desservis par les transports de la Régie autonome des transports parisiens, enfin, par l'imposition complémentaire du district appelée « taxe d'équipement ».

Une fois encore nous allons tenter de démontrer qu'il est possible de trouver des ressources afin d'améliorer les transports parisiens et, bien sûr, la situation du personnel de la régie, car s'il y a stabilisation c'est bien sur les conditions des salaires et de travail d'un personnel insuffisamment rétribué et duquel un plus grand rendement est exigé.

Au lieu de souhaiter l'augmentation des tarifs des transports parisiens, qui porterait évidemment atteinte au budget des familles des travailleurs les plus pauvres, les plus déshérités, nous vous demandons, mes chers collègues, de soutenir l'avis maintes fois exprimé par le conseil municipal de Paris et les vœux unanimes du conseil général de la Seine qui préconisent, pour la R. A. T. P., service public, les mesures suivantes :

Premièrement, dispenser la R. A. T. P. des taxes qu'elle supporte pour le courant électrique et le carburant qu'elle utilise. A ce sujet veuillez noter que pour une consommation de 332 millions de kilowatts en 1963, la R. A. T. P. a payé le courant électrique sur la base de 0,49 franc le kilowatt alors que le trust Péchiney le paie 0,275 franc. Quant au carburant consommé — 530 millions d'hectolitres — la R. A. T. P. supporte 0,35 franc de taxes par litre.

Deuxièmement, rétablir, ce qui serait normal, la taxe progressive payée par les entreprises occupant cent ouvriers et plus et desservies par la R. A. T. P. En 1958, cette taxe avait rapporté 14 milliards d'anciens francs qui, d'ailleurs, n'ont jamais été versés à la R. A. T. P.

Troisièmement, autoriser la R. A. T. P. à contracter des prêts de très longue durée, sur soixante, soixante-quinze ans et plus, et ce sans intérêt.

Mes chers collègues, telles sont quelques-unes des mesures que préconise une fois de plus le groupe communiste. Comme élu de la région parisienne, je crois devoir rappeler les vœux exprimés à maintes reprises par le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine, vœux acceptés par tous les groupes et la commission mixte des transports.

Nous pensons également qu'il n'est pas bien, à ce sujet, de toujours dresser Paris contre la province ou *vice versa*...

M. Raymond Guyot. Très bien !

M. Raymond Bossus. ... et qu'au contraire il serait préférable d'essayer d'obtenir pour l'ensemble des services publics de France, de meilleures conditions de gestion.

Permettez-moi également de noter une certaine contradiction dans le rapport de notre collègue, M. Billiemaz. Celui-ci demande le relèvement des tarifs et, après en avoir sérieusement étudié les raisons, souligne le mauvais état des transports parisiens.

Quelques améliorations — c'est vrai — ont été apportées. Elles ont d'ailleurs été savamment orchestrées par la propagande gaulle, la presse aux ordres, la radio et la télévision. On a évoqué des allongements de quais et la mise sur pneus de la ligne n° 1 du métro, la création et le prolongement de rares lignes d'autobus, l'innovation des autobus bleus — qui auraient pu être rouges ou verts ! — l'installation de quelques rares et inconfortables abris supplémentaires pour les usagers, la mise en service d'un tapis roulant à la correspondance du Châtelet — cette dernière réalisation est d'ailleurs excellente car les voyageurs sont heureux d'utiliser ce mode de locomotion pour changer de ligne.

Tout à l'heure j'ai parlé de la taxe imposée aux établissements employant plus de cent ouvriers. Ceux qui connaissent un peu Paris savent bien que de la station Châtelet sortent entre autres des dizaines de milliers de personnes qui se rendent dans les grands magasins voisins : la Samaritaine, la Belle Jardinière, Ino. Ces entreprises pourraient de ce fait payer une taxe importante, car elles bénéficient de cet apport de clients qui utilisent les transports en commun.

Tout cela ne peut faire oublier ce que supportent les centaines de milliers d'usagers. Si vous en avez l'occasion, mes chers collègues de province, rendez-vous au Château de Vincennes, à la Porte Maillot ou à la Porte des Lilas. Vous y verrez des centaines, parfois des milliers de travailleurs, exténués par leur journée de travail à la chaîne à l'usine ou sur un chantier, et faire, et cela par tous les temps, la queue pour prendre l'autobus.

Il vous est sûrement arrivé de prendre le métro le soir, à l'heure de pointe. Les gens y sont entassés comme des harengs au point qu'il est impossible de fermer les portes sans les pousser longuement dans des conditions parfois scandaleuses, sans compter les bousculades qui se produisent dans les couloirs et dans les voies d'accès.

Je conseille à nos collègues de province de demander à leurs amis de Paris et de la banlieue de leur procurer quelques numéros du *Bulletin municipal officiel*. Ils trouveront dans chaque numéro des questions écrites posées au préfet de la Seine par des élus appartenant à tous les groupes qui transmettent à longueur de colonnes les revendications justifiées des usagers, qu'il s'agisse des lignes souterraines ou des lignes d'autobus. Inlassablement, ils demandent l'aménagement de lignes nouvelles ou le prolongement du métro en banlieue, de même que l'amélioration du service existant sur différentes lignes.

Ce n'est pas en cinq, en dix ou en quinze ans que les transports parisiens doivent être améliorés ; c'est tout de suite. C'est pourquoi il est nécessaire de donner des moyens accrus à la R. A. T. P. Aussi le groupe communiste, comme le conseil général de la Seine dans ses vœux et résolutions, réclament ces moyens. A cet égard nous voudrions savoir si nos collègues de la commission des finances et de la commission des affaires économiques ont été saisis de tous ces vœux du conseil général et dans quelle mesure ils les ont examinés et approfondis.

A ce sujet, je désire poser à M. le secrétaire d'Etat une question précise concernant la prolongation de la ligne n° 3 du métropolitain, de la place Gambetta à la porte de Bagnole, puis à Bagnole et à Romainville. L'histoire mérite, en effet, d'être contée, car elle explique comment on réalise la stabilisation.

Depuis 1935, les élus représentant le parti communiste au conseil municipal de Paris et au conseil général de la Seine, prévoyant l'accroissement des besoins de la région Est de Paris, ont déposé une proposition tendant à prolonger la ligne n° 3 sur le trajet que je viens de définir. Malgré l'avis favorable du conseil général et du conseil municipal, les préfets de l'époque ont répondu — sans doute sur le conseil du Gouvernement — qu'il était impossible de prolonger cette ligne de métro pour des raisons « techniques ».

Puis, un beau jour — certainement à la suite de l'action des élus soutenant inlassablement les revendications des usagers — le Gouvernement qui, en fait, dirige la R. A. T. P., décide que la ligne n° 3 sera prolongée, mais il prend à son compte cette perspective. Immédiatement, la presse, la radio, la télévision s'efforcent de faire croire aux Parisiens de la région Est de Paris que cette réalisation sera prochaine. C'est si vrai que nous recevons à l'Hôtel de Ville, une lettre émanant des ponts et chaussées dont je vous donne lecture :

« Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les informations que vous m'avez demandées au sujet de la situation future des stations du prolongement de la ligne de métropolitain n° 3 à Bagnole.

« Le prolongement sera effectué à partir d'une station Gambetta nouvelle située entre les stations actuelles Martin-Nadaud et Gambetta qui seront supprimées. Cette disposition est tout d'abord imposée en raison des modifications du profil en long de la ligne nécessitées par son prolongement qui devra passer sous les galeries d'accès aux ateliers de la R. A. T. P. que l'on doit conserver. En outre, elle permettra de supprimer l'anomalie, préjudiciable à une bonne exploitation, que constituait le rapprochement exagéré des deux anciennes stations. Toutefois, comme l'axe de la nouvelle station Gambetta sera situé seulement à 78,50 mètres de l'axe de l'ancienne station Martin-Nadaud... »

Je lis plus loin que « le prolongement comprendra deux stations nouvelles : Porte-de-Bagnolet, située à 810 mètres de la station Gambetta, et Gallieni, située à 515 mètres de la station Porte-de-Bagnolet ».

Cette lettre date du 8 avril. Or, le 15 avril, dans un rapport relatif au district de Paris, on pouvait lire : « Le 15 avril, à quinze heures trente, M. Giscard d'Estaing a reçu longuement et courtoisement le président et le rapporteur du budget du district. Le ministre a été formel sur la nécessité de réduire le volume des autorisations de programme. Parmi les différents abattements, figure une somme correspondant à l'ajournement de la ligne n° 3. »

Ainsi, d'une part, on dit, on écrit, on fait croire par la parole, par l'image, par la presse que l'on va améliorer la situation des transports au profit des usagers parisiens, notamment ceux du vingtième arrondissement, de Bagnolet et de Romainville, d'autre part, sous prétexte d'austérité et de stabilité, et s'agissant de l'administration du district pour laquelle les contribuables doivent déjà payer 17 milliards, on annule, tout au moins on retarde — et jusqu'à quand ? — la réalisation du prolongement de la ligne n° 3.

Je pose alors la question précise à M. le secrétaire d'Etat : quand les travaux relatifs à cette prolongation de la ligne n° 3 vont-ils commencer ?

S'il est vrai qu'il faut plus de lignes de métro en banlieue et plus de lignes d'autobus, un meilleur matériel est également indispensable ainsi que du personnel qualifié en nombre suffisant. Or, vous savez qu'on constate actuellement une pénurie d'effectifs ainsi que de nombreuses démissions d'agents, ceux-ci trouvant parfois dans le privé des situations plus rémunératrices.

Pour tout cela, il n'y a pas de solution miracle. Il est nécessaire d'améliorer les conditions de travail, d'aménager les horaires du personnel, d'éviter le surmenage, cause d'accidents, d'en finir avec les autobus à un seul agent devant à la fois conduire et assurer la recette. Il faut également, et sans retard, relever les traitements du personnel.

Telles sont, mes chers collègues, les questions et les remarques que nous voulions présenter à l'occasion de l'examen du budget de la R. A. T. P. qui ne peut être voté en raison de son insuffisance et des menaces d'augmentation des tarifs qu'il fait peser sur les usagers de la région parisienne.

Je vous remercie d'avoir écouté un porte-parole de cette région. Ici, il n'y a pas de patriotisme régional et les commissions choisissent les rapporteurs comme elles l'entendent.

Mlle Rapuzzi peut nous parler de la R. A. T. P. tout comme les collègues du Gard ou de l'Ain, mais s'agissant d'une question d'une telle importance intéressant un important service public de la région parisienne, il semble qu'une discussion avec ses élus aurait été utile. C'est là une remarque que je me permets de formuler très amicalement.

Pour ma part je me trouverais en difficulté si je devais vous décrire la situation des transports de Marseille ou de Lyon sans avoir eu un entretien préalable avec nos collègues représentant ces départements, et surtout, sans tenir compte des avis émis par les collectivités locales intéressées.

Il s'agit ici des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, essentiellement de toutes les communes de la région parisienne. Le conseil municipal de Paris et le Conseil général de la Seine ont également un avis à émettre quant aux solutions à apporter. Nous aimerions bien qu'il fût tenu compte un jour des avis des élus de la région parisienne. (*Applaudissements à l'extrême gauche ainsi que sur divers bancs à gauche.*)

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

M. Jean Nayrou. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon propos a trait à la situation des personnels des chemins de fer et des ponts et chaussées. Je pourrais, pour les uns et les autres, reprendre mot pour mot ce que je disais ici même l'an dernier.

Pour ce qui est de la S. N. C. F. je rappellerai que, durant les quinze dernières années, l'activité de cette entreprise s'est

accrue de 40 p. 100, passant du coefficient 71 au coefficient 100. Pendant cette même période, les effectifs ont diminué de 25 p. 100, passant de 477.000 à 356.000.

On peut à bon droit penser que les ouvriers, agents et cadres devraient profiter dans une mesure raisonnable de l'accroissement de la productivité. Belle occasion de mettre en pratique l'intéressement des salariés à l'entreprise. (*Très bien ! à gauche.*) Hélas ! la commission Grégoire s'est trouvée dès l'abord dans l'impossibilité, sinon dans l'incapacité de constater — alors que tel était à notre avis l'un de ces objectifs — l'évolution des salaires des cheminots par rapport à l'évolution du coût de la vie ainsi que la disparité des rémunérations du secteur industriel privé et de celles des travailleurs du rail.

En effet, du 1^{er} janvier 1963 au 1^{er} juillet 1964 — c'est cette période que je prends comme référence, je tiens à le préciser étant donné que les chiffres que je vais citer peuvent différer très légèrement de ceux qui seront cités par d'autres orateurs — à une augmentation de 7 p. 100 de l'indice des 259 articles correspond une progression de 5,61 p. 100 seulement des rémunérations. Pendant ce temps, les salaires de l'industrie augmentaient de 12 p. 100.

J'entends bien que vous risquez de chanter victoire sur ce dernier chiffre, mais votre triomphe serait purement factice, car toutes les ménagères savent combien est irréal et largement minoré votre fameux indice. En réalité, c'est à 7 p. 100 environ qu'on doit fixer le retard du pouvoir d'achat des travailleurs des chemins de fer par rapport aux autres catégories de l'industrie. Je sais bien qu'à l'Assemblée nationale M. le ministre des travaux publics a balayé tout cela d'une chique-naude. « Manifestement, dit-il, ces chiffres sont ceux qui ont été donnés par les syndicats ». Vous me permettrez de faire plus confiance à ceux-ci qu'à ceux qui nous sont fournis par le Gouvernement. Il est un fait que ce dernier ne saurait nier : plus de 100.000 cheminots touchent moins de 600 francs par mois.

J'ai eu l'occasion, à diverses reprises, d'évoquer le problème de la double campagne des cheminots anciens combattants. Des engagements ont été pris par le Gouvernement, ce dont nous le remercions, mais nous pensons que le rythme de mise en train de cette petite réforme est trop lent. Songeons en effet qu'au 1^{er} janvier 1965, seuls les retraités âgés de 75 ans en bénéficieront. Il est évident que le nombre des ayants droit diminue sans cesse, malheureusement. L'application de cette mesure devrait donc être accélérée, en particulier en ce qui concerne les veuves pour lesquelles la constitution des dossiers est parfois difficile.

M. Marcel Darou. C'est exact !

M. Jean Nayrou. C'est d'autant plus logique que les crédits, au lieu de figurer au budget des charges communes, figurent au budget « retraites » de la S. N. C. F. Par une solidarité bien comprise, les anciens bénéficieraient de l'accroissement de la productivité dû aux actifs.

Je voudrais enfin rappeler la situation des anciens cheminots des chemins de fer algériens. Si la S. N. C. F. honore pensions et retraites sans espoir de remboursement par la Société nationale des chemins de fer algériens — 10 milliards d'anciens francs, soit dit en passant, jusqu'à ce jour — les rentes d'accidents ne sont plus payées. Il faut penser en toute justice aux blessés et mutilés du travail, aux orphelins et aux veuves de cheminots français victimes d'accidents en service sur les lignes des chemins de fer d'Algérie.

J'en viens, à présent, au personnel des ponts et chaussées. Dans ce corps de métier, le système de l'auxiliarat est largement utilisé au détriment de la stabilité de l'emploi et du niveau de vie des travailleurs. Nous sommes au regret de constater que le nouveau budget ressemble comme un frère aux précédents. En effet, si une bien timide satisfaction est donnée par la prime de rendement octroyée aux conducteurs de travaux publics de l'Etat, en oubliant les agents de travaux, la plupart des autres revendications sont purement et simplement ignorées du Gouvernement.

J'observe d'abord que l'effectif des agents de travaux est inférieur aux besoins, certes, mais aussi à l'effectif budgétaire ; 1.800 postes ne sont pas pourvus et cela retarde, par voie de conséquence, la titularisation des auxiliaires. Ceux-ci, au nombre de près de 20.000, continuent à être payés sur les fonds de travaux et non sur un crédit spécial, ce qui serait à la fois plus honnête et plus logique. La plupart d'entre eux sont employés en permanence, alors que très peu sont classés ouvertement dans la catégorie des « permanents ».

Pourquoi retarder davantage diverses mesures comme le classement des agents de travaux dans l'échelle ES 2, la création du grade d'agent des travaux spécialisés à intégrer selon la spécialité dans les échelles ES 3 ou ES 4, le classement des agents brevetés, vocable sous lequel sont désignés de véritables chefs

d'équipe, dans l'échelle ME 1 et le classement des conducteurs de travaux publics dans la catégorie B, le grade de conducteur principal devenant leur fin de carrière normale ?

Les ouvriers des parcs et ateliers d'entretien, qui ne sont pas considérés comme fonctionnaires, devraient bénéficier d'un rajustement de salaire et être traités comme leurs homologues des P. et T. ou des services publics. Notons que, là aussi, l'auxiliarat est la règle.

Sur 12.000 postes, 8.000 environ sont occupés par des auxiliaires payés par les départements. Titularisation, affiliation aux régimes de retraites de l'Etat, questions sans réponse à votre budget ! Quant au personnel de bureau, il a, lui aussi, ses problèmes : celui des commis qui piétinent en échelle E S 3 pendant que leurs homologues de l'administration ont accédé à l'échelle E S 4 ; celui des auxiliaires, question qui se perpétue, auxiliaires sous-rémunérés pour le travail qu'ils accomplissent et qui, comme ceux des chantiers, d'ailleurs, devraient obtenir des garanties de travail, de salaires, de congés et d'assurance accident.

Il est aussi notoire que les techniciens des ponts et chaussées sont loin d'avoir une situation comparable à ceux des P. et T. tant pour les traitements que pour les déroulements de carrière.

Il me sera permis aussi de rappeler la vétusté et le renouvellement au ralenti des véhicules du service. Vous vous servez de l'existence de ces véhicules pour justifier la diminution de 600.000 francs prévue au chapitre 34-13, article 1^{er}, indemnités pour usage de bicyclette, vélomoteur et motocyclette. Economie de bouts de chandelles qui ne peut se justifier par le maintien pur et simple d'un crédit pour achat et entretien d'un matériel identique à celui de 1964.

Et comment paierez-vous les heures supplémentaires alors que le travail sera plus fort et que vous envisagez des comptages plus nombreux de circulation ?

En résumé, le Gouvernement semble se préoccuper de la situation matérielle des routes et des chemins de fer. Il s'en préoccupe d'ailleurs insuffisamment, comme l'ont fait remarquer d'autres orateurs, mais je tiens à faire observer au Sénat qu'il se préoccupe moins du problème humain ; cantonniers et cheminots sont pourtant les agents indispensables des réseaux routier et ferroviaire ; votre budget est loin de refléter cette évidente vérité. (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

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

M. Ludovic Tron. Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, je ne vous assassinerai pas avec des chiffres, ce ne serait pas charitable à cette heure tardive. Cependant les ponts et chaussées sont du domaine du polytechnicien et, dans ce domaine, il y a bien longtemps que les chiffres sont rassemblés, commentés, supputés, torturés, triturés ; on leur a fait dire tout ce qu'ils avaient à dire. Mais leur discours, qui est important, tient en réalité en deux données : 15 p. 100 d'augmentation de la circulation par an et 40 p. 100 d'augmentation des crédits en dix ans.

Tout cela ne serait rien s'il y avait seulement le problème de la route ; mais à ce problème est attaché celui de l'une des industries fondamentales du pays. C'est un point sur lequel je voudrais revenir, tout en reconnaissant que le budget de cette année traduit en effet un effort qu'on regrette seulement de voir tardif et insuffisant.

On connaît bien, au Sénat, les heurs et malheurs du fonds d'investissement routier. On en a voulu beaucoup à l'administration des finances de son mauvais fonctionnement. Il y a quelque chose d'injuste dans ce sentiment, parce que l'administration des finances ne fait, après tout, que son devoir quand elle essaie de rattraper dans le budget général une recette importante qui a trouvé une affectation qui ne lui convient pas. L'administration fait de l'administration !

Mais le ministre des finances, lui, doit faire de la politique. A lui, il appartient de savoir si l'affectation doit ou non être maintenue et quand il s'agit d'une affectation qui précisément, a pour objet une dépense fondamentale, essentiellement rentable, il devrait non seulement la respecter, mais la préconiser, l'inventer même si elle n'existait pas.

Quant au ministre des travaux publics, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est évidemment un terrain sur lequel il devrait se faire tuer. (*Sourires. Mouvements divers.*) Entendez-moi : je ne veux aucun mal à M. Marc Jacquet. Je n'en veux pas non plus à son honorable collègue qui le représente ici aujourd'hui. Ce que je veux dire par là, c'est que je voudrais être assuré que, dans la discussion avec les finances, on a en effet fait valoir toute l'argumentation possible. Je ne parviens pas à me faire à cette idée que vous n'avez pas pu triompher de la sottise politique qu'on vous fait faire. Je ne parlerai pas des accidents, encore que

cent mille morts en huit ans, ce soit pourtant quelque chose : c'est deux fois plus qu'en Angleterre, trois fois plus qu'en Amérique. Je sais bien que l'armée française a aussi l'habitude d'avoir trois fois plus de morts que les armées étrangères, mais ceci ne nous console pas du tout de cela. (*Sourires.*)

La route, la belle route de France, la route qui ouvre vers les vacances et vers l'évasion est en train de devenir véritablement une route assassine.

Je suppose que vous aurez fait ressortir que l'entretien retardé est un entretien ruineux, que lorsqu'on économise dix millions cette année sur les routes, on est souvent conduit à faire 50 millions de dépenses sur le même tronçon l'année suivante.

Je suppose aussi que vous aurez souligné que c'est une politique follement malthusienne, parce que moins on circule, moins on dispose de ressources, moins on fait de routes, et, par conséquent, moins on circule ! C'est exactement le contraire de ce que font tous les autres pays civilisés.

Enfin, je pense encore que vous aurez montré que la voie dans laquelle on s'est engagé depuis trop longtemps est sans issue, parce qu'elle aboutit à une crise redoutable de tous les secteurs d'une économie devenue très vulnérable.

Le secteur de l'automobile est certainement le plus touché. Les observateurs, vous le savez, cherchent à déceler actuellement dans lequel des pays du Marché commun apparaîtront les premiers indices de la catastrophe. Un effort sérieux s'impose si l'on ne veut pas que la France donne le signal.

C'est un problème qui n'aurait jamais dû se poser dans ces termes si l'on avait suivi les assemblées parlementaires dans une politique d'investissement un peu plus hardie, mais c'est un problème que je crois heureusement encore soluble.

Je ne suis aucunement de l'avis de ceux qui disent que toutes les recettes provenant de l'automobile doivent être consacrées à la route. J'entends bien que le ministre des finances a besoin de recettes pour alimenter le budget général et que l'automobile et l'essence sont un des éléments taxables, qu'à ce titre elles doivent fournir leur contribution au budget général. Mais c'est une question de mesure et de proportion. Or, au cours de ces dernières années, les ressources de cette nature se sont considérablement développées. On a cru pouvoir disposer à l'intérieur du budget général des plus-values qui apparaissent ainsi. C'est là qu'est l'erreur fondamentale, celle que j'ai essayé de dénoncer l'autre jour dans la discussion générale, sur laquelle je reviens parce que nous avons là un exemple saisissant. Si des plus-values se dégagent grâce à la circulation, évidemment aussi les besoins augmentent et vous comprenez bien que les plus-values ne sont pas réellement disponibles. La logique et le bon sens voudraient qu'on les affectât aux secteurs qui ont contribué à ces plus-values.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui. On nous dit que pour faire une mise au point convenable de notre réseau routier, il faudrait environ une vingtaine de milliards de dépenses, mais au cours des années qui vont venir, une vingtaine sinon une trentaine de milliards supplémentaires proviendront du produit des taxes de circulation. Il n'est même pas besoin de demander à M. le ministre des finances de faire un effort exceptionnel, de revenir sur ce qu'il a fait, mais simplement de lui demander qu'une partie substantielle, presque les neuf dixièmes, des plus-values a attendre des taxes de circulation soit effectivement réservée aux dépenses que provoque cette circulation, c'est-à-dire à l'investissement routier sous toutes ses formes.

Voilà l'essentiel de ce que je voulais dire. Je voudrais ajouter quelques brèves observations sur les déclarations faites par M. le ministre des travaux publics à l'Assemblée nationale. Celui-ci a exprimé son désir de donner la priorité absolue aux dépenses de modernisation ou plus exactement au revêtement des routes en aggloméré. Je comprends très bien cette position, mais alors, que vont devenir les routes qui ne sont pas inscrites dans les premiers programmes d'entretien ? Elles sont déjà dans un état assez lamentable. Je crains qu'on n'ait là de sévères désillusions.

Voici ma deuxième observation. M. le ministre a souligné, avec juste raison, le déséquilibre qui existe parfois entre des voies de communication, selon qu'elles relèvent d'un régime administratif ou d'un autre. Il a souligné le déséquilibre existant parfois entre les routes nationales de second ordre, qui enregistrent une grande circulation, et les routes départementales de second ordre mais qui se trouvent beaucoup mieux entretenues que les routes nationales. La bonne solution consisterait à mettre les routes nationales secondaires au niveau des routes départementales les mieux entretenues.

Je comprends aussi que c'est une solution qui présente quelques difficultés. En tout cas, ce qui serait nécessaire, c'est que certaines péréquations soient faites à travers tout le territoire, quelles que soient les régions et quels que soient les régimes administratifs

de la route. Et ceci m'amène tout naturellement à citer, en conclusion, l'exemple d'un département pauvre que vous connaissez bien, monsieur le secrétaire d'Etat. La charge des routes locales y est telle qu'elle a imposé des emprunts successifs qui donnent aux habitants de ce département le redoutable privilège d'être les plus endettés. Quant aux routes nationales de ces départements, elles sont dans un tel état que la prudence élémentaire va commander cet hiver de mettre une limite de circulation de vitesse à soixante kilomètres à l'heure !

M. André Dulin. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Ludovic Tron. Bien volontiers.

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

M. André Dulin. Mon cher collègue, vous avez fait allusion aux charges de nos collectivités pour les routes communales et départementales, en particulier aux charges d'emprunts des départements en ce qui concerne la voirie. Vous le savez, le budget comporte une diminution des crédits du fonds routier affectés aux routes communales. Tout à l'heure, M. Billiemaz, dans son rapport sur la R. A. T. P., indiquait que le budget général apportait à la R. A. T. P. une aide de 41 milliards d'anciens francs. C'est absolument injuste, car l'ont fait de ce fait payer à l'ensemble de la nation et aux collectivités un déficit qui devrait être pris en charge par la région parisienne, qui profite déjà d'un certain nombre d'avantages par une péréquation sur le plan national.

Si nous admettons parfaitement que le déficit de la S. N. C. F., service public qui fonctionne très bien et qui rend des services à tout le pays, soit supporté par l'ensemble de la nation, il n'en est pas de même de la R. A. T. P., qui est un service local.

Lorsque nous avons dans nos départements une régie départementale, qui est presque toujours déficitaire, nous sommes bien obligés de considérer qu'elle assure un service public et, par conséquent, de participer à son déficit et d'accorder des subventions pour son bon fonctionnement.

En contrepartie, la région parisienne devrait supporter la totalité du déficit de la R. A. T. P. et l'on ne devrait pas diminuer les crédits routiers en faveur des communes rurales. (*Applaudissements.*)

M. Ludovic Tron. Le problème dépasse d'ailleurs le différend région parisienne-province...

M. Camille Vallin. Très bien !

M. Ludovic Tron. ... et, en fait, les différences de traitement sont extrêmement choquantes entre les départements. Au surplus, je me permets de me référer à un excellent rapport des services administratifs du ministère de l'intérieur pour souligner auprès du Gouvernement l'effort qu'il est nécessaire ou souhaitable d'entreprendre dans ce sens.

J'en reviens pour terminer, en quelques mots, à la question des routes nationales de mon département. Elles sont toutes dans un état tel que la prudence commande de limiter à 60 kilomètres à l'heure la vitesse sur la moitié du réseau au moins. Voilà où nous en sommes !

Je sais bien que cela se passe au bout du monde, mais ce n'est pas une raison pour expédier les usagers dans l'autre monde. (*Rires et applaudissements.*)

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Madame le président, je propose une suspension de séance, la commission des finances devant examiner un certain nombre d'amendements et procéder à l'audition d'un ministre et du directeur général de l'Office de la radiodiffusion et télévision françaises.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Il ne reste qu'un seul orateur inscrit !

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je ne voudrais pas que nous fassions attendre le ministre ou que les travaux de la commission soient retardés.

M. Guy Petit. Je n'en ai que pour quelques minutes.

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Dans ces conditions, je donne bien volontiers l'accord de la commission pour que nous entendions M. Guy Petit.

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

M. Guy Petit. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je remercie tout d'abord M. le rapporteur général de me permettre de m'expliquer à la fin de cette discussion générale.

Je vais essayer de schématiser mon propos. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais d'abord poser une question intéressant non seulement mon département et ma région, mais l'ensemble des départements qui souffrent — j'ai retenu les propos de M. Tron — des inégalités choquantes de la répartition et de la distribution des crédits affectés aux routes.

L'administration des ponts et chaussées a élaboré depuis dix ans un programme jugé, non seulement nécessaire, mais indispensable, tendant à construire un second pont sur l'Adour à Bayonne, en amont du pont actuel, et une route de dégagement joignant directement Bayonne à la frontière de l'Espagne, de façon à diminuer — notamment pendant la saison estivale — le trafic sur la route nationale n° 10, seule route servant à la fois de grand itinéraire international et de desserte d'une région touristique encombrée. Le résultat, c'est que nous étouffons littéralement ! Il faut deux heures ou deux heures et demie pour se rendre, pendant l'été, de Saint-Sébastien à Bayonne ou Biarritz. Les touristes sont de plus en plus déçus par de pareilles attentes et il est indigne d'un pays comme le nôtre de contraindre les automobilistes au passage de la frontière, à circuler à l'allure du pas pendant des kilomètres comme ils le feraient à l'intérieur d'une grande agglomération ou à Paris.

M. Coquand avait promis l'année dernière à une délégation de parlementaires de mon département qu'au moins une partie de cette route serait mise en chantier en 1965. Il est maintenant question de fin 1965 ou de 1966 ! Cette partie de la route, c'est la déviation autour de Saint-Jean-de-Luz.

Ce refus permanent, sous le prétexte du manque de crédits, est d'autant plus choquant que nous avons vu se glisser dans un budget des charges communes, où cette opération ne paraît pas être à sa place, une dépense considérable pour l'infrastructure routière de la région touristique nouvelle du Bas-Rhône-Languedoc ; rien que pour les routes, certains économistes disent qu'il faudra investir 600 millions de francs et, dans le programme qui nous est présenté dès l'abord pour l'amorçage par le Gouvernement, il est question d'un minimum de 300 millions de francs.

Il est scandaleux, alors que toute la France étouffe dans un réseau routier que tout le monde condamne, et le Gouvernement lui-même, alors que l'on ne peut circuler dans certaines régions touristiques, particulièrement en été, de créer de toutes pièces — et à quelles fins on ne sait ! — une région touristique nouvelle avec un argent que l'on refuse aux régions touristiques traditionnelles.

M. Raymond Brun. Très bien !

M. Guy Petit. J'éleve une véhémement protestation et je vous demande, à vous, le secrétaire d'Etat chargé du tourisme, si cette création à caractère essentiellement touristique, celle du Bas-Rhône-Languedoc, ne devrait pas être financée sur les crédits collectifs du tourisme ? Pourquoi a-t-on inscrit les crédits dans le budget des charges communes ? Ne serait-ce pas pour qu'ils échappent à l'examen du Conseil supérieur du tourisme et à votre propre examen en qualité de tuteur du tourisme car il aurait certainement été impossible de recueillir, je ne dis même pas l'unanimité, mais une majorité au sein de ce Conseil pour une opération de cette nature ?

J'éleve donc une protestation véhémement ! Qu'il s'agisse de la Savoie, de la Bretagne ou de toute autre région, les régions touristiques traditionnelles sont de moins en moins fréquentées à cause de l'insuffisance de leur réseau routier, surtout lorsqu'une grande voie internationale les traverse. Alors que l'on prétend n'avoir pas de crédits, n'avoir pas un centime pour développer et améliorer les routes dans nos régions touristiques, on va créer de toutes pièces une nouvelle région touristique qui demandera, dès l'abord, 600 millions de francs pour y créer un réseau routier, plus 800 millions pour y amener l'eau et l'électricité. C'est inadmissible ! Nous avons absolument besoin d'explications sur ce point.

Un dernier mot. Je comptais intervenir sur le tourisme, mais je ne le ferai pas car tout a été dit et les rapports de la commission des finances sont suffisamment éloquentes. Vous avez reconnu vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, au cours de l'assemblée générale des hôteliers, que la situation était inquiétante. Nous avons essayé objectivement les uns et les autres, à Evian, d'examiner le problème mais, je vous en supplie, mettons-nous autour d'une table pour rechercher les solutions, une table où vous serez, mais où sera aussi celui qui se cache, cet interlocuteur qui s'appelle le ministre des finances ou son secrétaire d'Etat ! A ce moment-là, avec des gens qui ont depuis de longues années l'habitude de ces problèmes, nous trouverons des solutions pour que l'effort qu'il est indispensable d'accomplir en faveur du tourisme français soit payant. Tant que nous aurons un ministre des finances fantôme, qui se dérobera à ses obligations, tant que vous n'aurez pas obtenu qu'il participe réellement aux débats, nous n'arriverons à rien !

Je n'en dirai pas plus parce que fournir d'autres chiffres serait faire des redites. Sur ces divers problèmes, les conclusions dégagées à Evian se sont trouvées absolument vérifiées par les faits. Vous avez la loyauté de reconnaître la réalité des problèmes, aidez-nous à les résoudre et nous vous donnerons tout notre concours. Nous devons avoir la possibilité d'en discuter ailleurs qu'ici ou qu'entre nous car, nous le savons bien, cela ne sert pas à grand-chose. Ce n'est qu'en discutant ces questions en présence des responsables des finances que nous pourrions avoir, peut-être, une lueur d'espoir.

Pour conclure, j'insiste à nouveau sur le scandale inadmissible d'affecter des crédits à la création de routes nouvelles, alors que les routes anciennes sont laissées dans un état assez lamentable et abandonnées à leur triste sort. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Marcel Pellenc, rapporteur général. J'en reviens à ma proposition, madame le président. Nous pourrions suspendre la séance maintenant pour la reprendre à vingt et une heures trente.

Mme le président. Il n'y a pas d'opposition à la proposition de M. le rapporteur général ?...

Il en est ainsi décidé.

— 6 —

ELECTION D'UN JUGE TITULAIRE DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

Mme le président. Avant de suspendre la séance, je dois vous donner le résultat du scrutin pour l'élection de deux juges titulaires de la Haute Cour de justice.

Nombre de votants.....	145
Bulletins blancs ou nuls.....	2
Majorité absolue des membres composant le Sénat.....	137

Ont obtenu : MM. du Halgouet, 139 voix ; Namy, 107 voix ; Raymond Brun, 12 voix ; divers, 4 voix.

M. du Halgouet ayant obtenu la majorité absolue des membres composant le Sénat, je le proclame juge titulaire de la Haute Cour de justice.

Un siège restant à pourvoir, il y aura lieu de procéder à un nouveau tour de scrutin. Le Sénat sera appelé ultérieurement à en fixer la date.

La séance est suspendue.

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

PRESIDENCE DE M. ANDRÉ MERIC, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 7 —

LOI DE FINANCES POUR 1965

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée nationale [n° 22 et 23 (1964-1965)].

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS. — CHEMINS DE FER RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (*suite*)

M. le président. Le Sénat poursuit l'examen des dispositions concernant le ministère des travaux publics et des transports.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mademoiselle, messieurs, après avoir entendu cinq rapporteurs, six si l'on tient compte de ce que Mlle Rapuzzi est intervenue à deux titres différents, après tant d'interventions dont nous avons tous apprécié la

substance et la compétence, on pourrait se demander s'il est encore quelque chose à dire sur le budget des travaux publics ; mais la matière recouverte est si vaste, si variée, les questions posées ont été à la fois si nombreuses et si pertinentes que j'éprouve encore l'embarras du choix et que, pour me conformer à la règle qui a voulu que chacun cherche à limiter son intervention, je vous demanderai l'autorisation de limiter mon sujet aux points essentiels, de renvoyer au débat sur le tourisme qui fera suite à celui-ci certaines questions le concernant qui m'ont été posées notamment par M. Guy Petit et de renvoyer enfin à la discussion du budget de l'intérieur les problèmes ayant trait à la voirie locale ou aux tranches locales du fonds spécial d'investissement routier, problèmes sur lesquels mon collègue secrétaire d'Etat chargé du budget vous donnera toutes précisions utiles.

Je voudrais regrouper mes observations de ce soir en trois chapitres essentiels : la politique des transports, l'effort d'investissement pour les infrastructures et les problèmes de personnel.

L'objectif de la politique des transports est connu : c'est de parvenir à une meilleure satisfaction des besoins des usagers au moindre coût pour la collectivité. Pour atteindre cet objectif, le ministre des travaux publics dispose de deux moyens : son action en matière de coordination entre modes de transports publics et privés et l'orientation qu'il donne aux investissements des entreprises publiques soumises à sa tutelle.

La coordination des transports doit d'abord créer les conditions d'une égalité entre les divers modes de transports grâce à une tarification qui reflète le prix de revient. C'est pourquoi la politique de rapprochement des tarifs et des prix de revient a été poursuivie. Au mois de juillet dernier a été mise en œuvre une nouvelle tarification de la navigation fluviale complétant celle qui avait été instaurée en 1961 et en 1962 pour le fer et pour la route.

Ainsi les trois modes de transport appliquent-ils des tarifs fondés sur des principes analogues. Le même souci d'équilibre se retrouve dans la politique pratiquée par le ministère des travaux publics en matière de niveau et non plus de structure de tarif ; cette politique tend à harmoniser dans toute la mesure du possible le niveau des tarifs de la batellerie et des transports routiers avec celui des tarifs marchandises de la S. N. C. F.

L'extension de la coordination tarifaire permet de desserrer l'étreinte des contingents et d'assouplir la réglementation. C'est dans le domaine des transports routiers que ce deuxième aspect de la politique de coordination a été particulièrement sensible en 1964. M. le ministre des travaux publics a fait tout d'abord procéder à un premier élargissement de fait du contingent dans le cadre de la transformation des anciens droits de coordination en licence de transports. En outre, je puis rappeler qu'il étudie pour les premiers mois de 1965 l'ouverture d'une nouvelle et important contingent de zone longue.

Une organisation professionnelle nouvelle a été mise en place dans le secteur de la location. Sur ce dernier point, M. le ministre des travaux publics a obtenu que l'exonération de la surtaxe de zone longue dont bénéficiaient les transporteurs publics soit étendue aux loueurs qui supportaient les mêmes charges et adhéraient à des groupements de même nature.

L'utilisation de principes de tarifications analogues permet aussi de rechercher une coopération entre les modes de transport.

En 1964, cette coopération s'est traduite par une réforme de la tarification de détail de la S. N. C. F. Cette réforme permettra une économie importante et procurera un meilleur service à l'usager.

Elle engagera la S. N. C. F. et la route, unies pour ce trafic de détail, dans un processus de spécialisation et de coopération.

En ce qui concerne la S. N. C. F., bien des problèmes ont été si parfaitement traités par vos divers rapporteurs, M. Billimaz et Mlle Rapuzzi parlant au nom de M. Courrière, qu'il en est peu sur lesquels j'aurai à revenir.

Je voudrais tout de même répondre à la question très importante qui a été soulevée par M. Billimaz lorsqu'il a évoqué l'extension au Sud-Ouest aux avantages tarifaires consentis à la Bretagne, rejoignant par là son collègue M. Pams qui a posé sur le même sujet une question n° 71, dans le courant de mai dernier, à laquelle il n'a pas été répondu et à laquelle je demande l'autorisation de fournir des éléments de réponse, en même temps que je répondrai à la commission.

Les avantages tarifaires consentis pour le transport des produits agricoles bretons portent sur les choux-fleurs expédiés exclusivement entre le 26 mars et le 31 mai et sur les pommes de terre de primeur expédiées exclusivement entre le 6 juillet et le 15 juillet. En fait, cela s'explique d'abord parce qu'il s'agit de productions particulièrement abondantes et d'un niveau de prix

bas. Ce sont des marchandises pondéreuses pour lesquelles l'incidence du prix de transport est importante. Leur commercialisation est souvent critiquée dans la région bretonne, du fait de son extrême spécialisation, de la faible valeur unitaire de ses produits et de la nécessité de commercialiser le gros de la production dans les délais très courts, ce qui aggrave les risques d'effondrement du marché. D'autre part, il est important de noter que la Bretagne a été considérée par la commission de la Communauté économique européenne comme une région insuffisamment développée et c'est à ce titre que des tarifs spéciaux ont été autorisés.

Ce sont ces considérations qui nous ont permis, non d'ailleurs sans difficulté, d'obtenir la possibilité sur le plan communautaire de réaliser les mesures en cause qui ne pourraient être étendues à d'autres régions françaises de production, telles que les Pyrénées-Orientales pour lesquelles les critères comparables à ceux de la région bretonne ne peuvent être avancés.

M. Auguste-François Billimaz, rapporteur pour avis. Pas pour les abricots.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Il y a au moins, mon cher rapporteur, cette différence, quelque opinion que nous puissions avoir sur la nature du marché, que la région des Pyrénées-Orientales n'a pas été retenue par la Communauté économique européenne comme région devant bénéficier de mesures dérogatoires...

M. Jean Nayrou. Il n'y a pas que les Pyrénées-Orientales.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Il nous serait d'autant plus difficile de faire abstraction nous-mêmes de cette discipline communautaire que les représentants du Gouvernement français se sont efforcés d'obtenir, dans le cadre du Marché commun, que soient supprimées les discriminations dans le domaine des tarifs de transports. Nous l'avons fait pour des raisons que chacun connaît bien et que notamment tous ceux qui s'intéressent au marché des fruits et légumes connaissent particulièrement et c'est ainsi que nous avons pu, grâce à cette action, obtenir que l'Italie renonce pour le trafic entre les pays membres de la C. E. E. à l'application du tarif n° 251.

Je dois toutefois préciser que l'Italie a été autorisée à maintenir le bénéfice de ces réductions aux produits agricoles du Mezzogiorno pour une période limitée au 31 décembre 1965.

Voilà, mesdames, messieurs, les raisons particulières qui nous ont permis de faire en Bretagne cet effort dont vous avez bien voulu reconnaître le bien-fondé et qui, pour le moment du moins, ne peuvent s'appliquer dans d'autres régions de notre pays.

L'action du ministre des travaux publics au niveau du marché des transports doit naturellement se compléter, pour ce qui concerne les entreprises publiques placées sous sa tutelle, par une orientation de leurs efforts d'investissement dans le sens qui paraît le plus favorable aux usagers.

C'est dans cet esprit que le budget d'équipement de la S. N. C. F. pour 1965 met l'accent sur les commandes du matériel roulant. Cet effort doit normalement se prolonger dans le cours du V^e Plan pour que nous puissions tirer le meilleur parti de l'excellent outil de transport que constitue la société nationale.

Le problème est un peu différent pour la R. A. T. P. Il s'agit aussi de tirer le meilleur parti d'un outil existant, mais, dans ce domaine, il est également indispensable de forger cet outil selon des dimensions nouvelles. Ces dimensions seront données à la R. A. T. P. par l'aménagement du réseau express régional. En attendant la mise en service de ce moyen nouveau de grande capacité, il convient de réaliser un programme d'amélioration rapide pour utiliser au mieux, en les réformant, les réseaux actuels. A ce souci répondent notamment l'allongement des stations sur les lignes 1 et 4 ; la commande de six cents autobus de grande capacité pour améliorer la fréquence des services sur le réseau de surface ; les essais d'autobus à impériale et, dans un avenir proche, ceux d'une ligne de métro porté dans la banlieue Est.

Je ne quitterai pas ce sujet sans indiquer à M. Bossus, dont j'ai été surpris qu'il ne le sût pas encore, car le district y tient beaucoup et est pleinement informé à cet égard, que le prolongement de la ligne 3 qui le préoccupe particulièrement sera entrepris au début de 1965 en liaison avec les travaux auto-routiers de l'antenne de Bagnolet, car il apparaît du point de vue technique particulièrement opportun de combiner les deux sortes de travaux.

J'en viens maintenant à l'équipement de l'infrastructure. A cet égard le budget des travaux publics de 1965 qui vous est présenté a suivi deux orientations majeures : la première tend à parvenir dans tous les secteurs à une réalisation correcte

du IV^e plan, la seconde tend à consentir cependant un effort particulier en faveur du réseau routier.

Quelle est notre situation à l'égard du IV^e plan ? Dans l'ensemble, je crois pouvoir dire que ses objectifs ont été atteints. Pour les voies navigables : 759 millions d'autorisations de programme auront été accordés contre 767 millions prévus, pour les ports maritimes, 568 millions ont été alloués contre 565 prévus.

Quant aux routes, les prévisions du plan atteignaient 3 milliards, tous réseaux compris ; les crédits accordés sur le budget du fonds routier et sur les emprunts se montent à 3.900 millions, ce qui est nettement supérieur aux prévisions.

Quant à la S. N. C. F., le plan sera réalisé à concurrence de 103 p. 100 ou 104 p. 100, selon l'enveloppe financière retenue par le F. D. E. S. pour 1965.

Bien entendu, et je serai le premier à le souligner, il s'agit de la réalisation du plan en termes purement financiers. Là, comme dans d'autres domaines, cela ne signifie pas nécessairement que tous les objectifs physiques auront pu être atteints. L'effort n'en a pas moins été dans son volume très proche de celui qui avait été prévu. Dans certains secteurs, spécialement celui de la route et des autoroutes, il est nettement supérieur. Ce résultat a pu être obtenu grâce aux efforts particuliers consentis dans le budget de 1965.

Il conviendrait maintenant d'étudier la répartition de ces efforts, secteur par secteur. Comme je l'ai indiqué il y a un instant et comme M. le sénateur Tron a bien voulu le souligner lui-même tout à l'heure au cours d'une intervention très remarquable à laquelle je n'ai rien à ajouter, un effort particulier et sensible a été consenti en faveur du réseau routier, dont par ailleurs tous les rapporteurs ont très légitimement souligné l'importance et les problèmes particulièrement aigus. En deux ans, les autorisations de programme pour le réseau routier national ont augmenté de 40 p. 100 et les dépenses effectives représentées par les crédits de paiement ont plus que doublé. Dans le même temps, pour les autoroutes, les autorisations de programme se sont accrues de 57 p. 100 et les crédits de paiement ont également doublé. Cela a conduit le Gouvernement à relever le taux du prélèvement du fonds spécial d'investissement routier de 7,7 p. 100 en 1963 à 11 p. 100 en 1965. Ce chiffre d'ailleurs ne traduit pas entièrement l'effort de l'Etat puisqu'une participation de 143 millions est versée au compte du fonds spécial d'investissement routier. En tenant compte de cet abondement, c'est une somme équivalant à 12,7 p. 100 des taxes sur les hydrocarbures qui est maintenant versée en faveur de la route.

Néanmoins, je l'ai compris, vos préoccupations demeurent vives. Malgré l'importance exceptionnelle de l'effort accompli ces dernières années, on soit reconnaître que, pour autant, tous les besoins énormes qu'une évolution très rapide du trafic a fait apparaître ne se trouvent pas également satisfaits. Je comprends fort bien, en particulier, les inquiétudes exprimées par vos rapporteurs et notamment par Mlle Rapuzzi en ce qui concerne notre situation face au réseau européen d'autoroutes.

Je voudrais simplement, sans entrer dans le détail des états que j'ai sous les yeux, dire qu'en 1965 nous pourrions effectivement mettre en service 176 kilomètres d'autoroutes répartis sur les autoroutes A. 1 Paris-Lille, A. 6 Paris-Lyon, A. 7 Lyon-Marseille, A. 25 Lille-Dunkerque, A. 35 Strasbourg-Bâle, A. 61 Bordeaux-Bayonne, et qu'en 1966 c'est 182 kilomètres que nous devons pouvoir mettre en service. Cela nous permettra-t-il de nous raccorder au réseau européen et de ne pas être isolés, comme le souhaitait tout à l'heure Mlle Rapuzzi ?

Je voudrais à cet égard souligner quelle est la situation, quels sont les projets. L'autoroute Strasbourg-Bâle sera raccordée directement au réseau routier suisse près de Saint-Louis-la-Chaussée. Les travaux de construction de la section Mulhouse-Bâle seront entrepris au cours du prochain plan.

L'autoroute Roquebrune—frontière italienne se raccordera à l'autoroute italienne des Fleurs un peu au Nord du point de franchissement de la frontière. Il est prévu, d'accord avec les autorités italiennes, de livrer cette autoroute à la circulation en 1965. En ce qui concerne la branche Comble—Valenciennes sur l'autoroute du Nord de la France, elle sera raccordée au réseau routier belge. Son inscription sera proposée au prochain programme quadriennal.

Je ne puis donner malheureusement aucune précision encore quant à la date de réalisation de raccordement de l'autoroute de la Côte basque au réseau espagnol. Enfin, au-delà du programme actuellement fixé et sans qu'une date puisse être envisagée, après Calais—Nice, nous devrions disposer d'une liaison Calais—Perpignan.

Puisque je suis entré dans quelques détails en ce qui concerne les autoroutes, qu'il me soit permis de dire à M. Guy Petit, à qui

je donnerai quelques précisions sur d'autres points tout à l'heure à l'occasion de la discussion du budget du tourisme, que la section de déviation de Saint-Jean-de-Luz reste inscrite au programme de 1962-1965 et que les premiers travaux préparatoires commenceront effectivement en 1965.

A M. Bouquerel, dont j'ai écouté tout à l'heure le rapport avec une extrême attention, je voudrais donner dès maintenant quelques précisions sur la route nationale n° 31 qu'il vient de citer et de retenir comme un exemple de sa démonstration. Cette route est classée comme itinéraire de deuxième ordre au plan directeur 1960-1975. Elle sera effectivement calibrée et élargie, M. Bouquerel avait raison de le suggérer.

Des réservations de terrains seront faites pour permettre sur certaines sections un aménagement futur à quatre voies, tel que l'a souhaité tout à l'heure M. le rapporteur Bouquerel. Je note d'ailleurs que des travaux ont déjà été effectués sur la route nationale n° 31 dans le département de la Marne et que les acquisitions nécessaires à la réalisation de la déviation de Beauvais sont en cours.

Abandonnant les travaux neufs, j'en viens aux crédits d'entretien, pour lesquels l'augmentation est de 10 p. 100 par rapport à l'an dernier et porte à 33 p. 100 l'augmentation de ces crédits en deux années. Dans le même temps, le ministre des travaux publics a institué de nouveaux critères d'utilisation des crédits d'entretien. Le premier objectif n'est plus de procéder à des réparations, urgentes certes, mais localisées; l'objectif prioritaire devient le renouvellement des enduits à un rythme normal pour éviter de nouvelles dégradations du réseau, compte tenu des moyens nettement accrus depuis deux ans, mais qui, évidemment, doivent faire face là aussi à l'accumulation des besoins non satisfaits pendant de longues années.

Par ailleurs, les méthodes scientifiques ont été mises au point pour mesurer les déformations de chaussées. Ces travaux permettront d'établir un diagnostic extrêmement précis de l'état du réseau et de répartir par conséquent les crédits en fonction d'une urgence, scientifiquement et donc objectivement contrôlée.

La mise hors gel des itinéraires Paris—Nord et Paris—Est entre dans la voie des réalisations, grâce à une aide de 10 millions du fonds d'investissement et d'aménagement du territoire (F. I. A. T.). Il a été possible d'entreprendre entre Sézanne et Sommessous la mise hors gel d'une section particulièrement vulnérable de la nationale n° 4 dont les travaux se poursuivront en 1965. En attendant l'aménagement de la totalité de cette artère, les travaux nécessaires ont été effectués sur la nationale n° 19 pour assurer la continuité de la liaison Paris—Nancy.

En ce qui concerne l'itinéraire Paris—Nord, l'autoroute A. 1 qui, bien entendu, est construite hors gel, sera terminée en 1967, ce qui explique qu'on ne cherche pas à dégager des crédits spéciaux pour mettre hors gel l'itinéraire actuel Paris—Nord, comme l'avait signalé tout à l'heure M. le président Bouquerel.

Après la voie routière, il me faut maintenant envisager certains des problèmes des voies navigables qui ont été évoqués par vos rapporteurs. M. Bouquerel a attiré spécialement l'attention sur l'aménagement de l'Oise. Le canal du Nord, dont la mise en service est prévue pour le mois d'octobre 1965, doit permettre, en effet, le passage de bateaux et de convois chargés à l'enfoncement de 2,50 mètres. La section Compiègne—Pont-l'Évêque du canal latéral à l'Oise, qui assure la jonction du canal du Nord et de l'Oise, va être assurée au titre du IV^e Plan. Les travaux y commenceront cette année et la navigation y sera possible à l'enfoncement de 2,50 mètres.

L'Oise, qui ne permet la navigation qu'à 2,20 mètres, constituera le dernier obstacle à une navigation à 2,50 mètres entre le Nord et la région parisienne, et c'est pourquoi votre rapporteur a eu raison tout à l'heure de souligner ce problème. Je suis heureux de lui répondre que la suppression de cet obstacle paraît tout à fait justifiée, que les études techniques et économiques du ministère des travaux publics ont confirmé que la modernisation de l'Oise est une opération qui présente une très grande rentabilité et que, par conséquent, mon collègue, M. le ministre des travaux publics, entend proposer cette opération pour le V^e plan.

Entre la S. N. C. F., la route et les voies navigables, une comparaison a été faite par M. Pinton, qui craint que nous n'ayons pas choisi les priorités convenables pour porter notre effort là où il est nécessaire. Craignant que son raisonnement ne repose non pas seulement sur une « petite erreur », comme il a bien voulu le déclarer à la tribune, mais sur un profond malentendu, je voudrais apporter quelques précisions sur cette comparaison entre les investissements de la S. N. C. F. et ceux des autres modes de transport.

En effet, la comparaison faite par M. Pinton entre les investissements pour les voies routières et pour la S. N. C. F. est

complètement faussée par le fait que, comme il a bien voulu le reconnaître, le matériel roulant est inclus dans les chiffres avancés pour la S. N. C. F. et ne l'est pas dans les chiffres avancés pour la route.

Or, cette différence est très importante et, pour la rectifier, nous avons le choix entre deux solutions. Ou bien on exclut du chiffre S. N. C. F. tout ce qui n'est pas infrastructure; le chiffre est alors réduit de plus de moitié, 3.000 millions environ pour tout le quatrième plan au lieu de 6.240 millions. Dans cette hypothèse, le chiffre des investissements S. N. C. F. est de 20 p. 100 inférieur au chiffre correspondant pour le réseau routier. Ou bien, au contraire, on ajoute aux dépenses de l'infrastructure routière les dépenses de matériel roulant et l'on aboutit alors pour l'année 1963, qui est la dernière connue, à 1.475 millions pour la S. N. C. F. et à 11.192 millions pour la route.

C'est dire que la dépense d'investissement de la S. N. C. F. est inférieure à celle de la route de 20 p. 100 si l'on adopte mon premier procédé et qu'elle est sept fois moindre si l'on retient le deuxième mode de calcul que j'ai proposé. Dans les deux cas, il serait anormal et non fondé d'assurer que les investissements de la S. N. C. F. ont été largement supérieurs à ceux de la route.

Puisque j'ai eu l'occasion ainsi, parmi tant de choses excellentes dites par les rapporteurs, de noter un ou deux points sur lesquels je redoutais un malentendu, qu'il me soit permis d'en dissiper un autre que je crains de déceler entre MM. Pinton et Billiemaz d'une part, et le Gouvernement d'autre part.

En effet, l'un et l'autre de vos rapporteurs ont affirmé que la S. N. C. F. exécute ses investissements avec l'aide de l'Etat. Or, je ne pense pas que cela soit entièrement exact. Contrairement à la route et aux voies navigables, et mise à part la reconstitution pour des sommes maintenant négligeables, aucun crédit budgétaire n'entre dans le financement des investissements de la S. N. C. F., non plus d'ailleurs qu'aucun crédit du F. D. E. S.

J'entends bien qu'on pourra nous dire que le fonds de renouvellement est en fait alimenté par la subvention d'équilibre qui supportera aussi les charges financières de l'emprunt. Mais je ferai observer, au contraire, que le total cumulé de l'annuité du renouvellement et des charges financières est très supérieur à la subvention d'équilibre. Par conséquent, il était nécessaire, je crois, de dissiper les appréhensions des rapporteurs. J'ai été heureux d'être en mesure de le faire.

M. Pinton, que je viens de citer déjà, s'est étonné du fait que l'Assemblée nationale, au cours de la première discussion de ce même budget, n'ait évoqué à aucun moment le très important problème de la liaison mer du Nord-Méditerranée. Je crois qu'il faut indiquer tout de suite que certains orateurs l'ont évoqué mais que si un débat ne s'est pas engagé c'est qu'il est vraisemblable que l'autre Assemblée a réservé ce sujet pour la discussion du V^e Plan dans le cadre duquel, en effet, plus que dans celui de ce budget 1965, le problème pourrait trouver sa solution.

Puisque cette question importante a été évoquée, qu'il me soit cependant permis d'en dire quelques mots tout de suite. Le Gouvernement avait décidé de faire porter ses efforts pendant le IV^e Plan en premier lieu sur des opérations qui étaient déjà en cours et dont la collectivité pouvait retirer les bénéfices au plus tôt. Ainsi se sont trouvées concentrées les opérations en matière de voies navigables sur les liaisons Dunkerque-Valenciennes, canal du Nord-Seine en aval de Paris, canal de la Marne au Rhin et canal du Rhône au Rhin.

Il est exact que, lors de la discussion par le Parlement de la loi portant approbation du IV^e Plan, le Gouvernement s'est engagé « à inscrire dans chacun des budgets de la période couverte par le plan les crédits nécessaires pour permettre l'exécution et l'achèvement des études techniques d'implantation et de méthodes de construction des ouvrages des deux tronçons de la liaison fluviale à grand gabarit Mer du Nord-Méditerranée et d'introduire les procédures de réservation ou d'acquisition des terrains ».

Le Gouvernement n'a donc pris, contrairement à ce qui est quelquefois affirmé, aucun engagement précis de dépenser telle ou telle somme. En fait, il a engagé les études comme promis: 19.500.000 francs ont été affectés jusqu'à présent à ces études spéciales des grandes liaisons fluviales.

La commission des grandes liaisons fluviales n'a pas encore déposé son rapport, les études qu'elle a entreprises n'étant pas encore achevées; elles se poursuivent activement pour être achevées en temps utile afin de permettre au Gouvernement de définir sa position quant à l'avenir des grandes liaisons fluviales dans le cadre du V^e Plan d'équipement, qui sera soumis à l'approbation du Parlement à la session prochaine, cette session étant réservée à la discussion des options.

C'est dire que la question que je viens d'évoquer recevra dans un avenir raisonnable une réponse plus précise encore.

Votre rapporteur, M. Yvon, nous a entretenus des ports de mer avec une compétence que nous avons déjà décelée hier, s'agissant du budget de la marine marchande.

M. Yvon a cru pouvoir relever une baisse des crédits d'entretien des ports. Je puis lui dire qu'il n'en est rien. A la vérité, je comprends sa réaction, qui est motivée par une présentation beaucoup plus compliquée du budget due à ce que ce budget a été conçu en tenant compte de l'intervention éventuelle, en cours d'exercice budgétaire, de la réforme du régime des grands ports dont le projet a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Mais si l'on rétablit la présentation des chiffres telle qu'elle a toujours été connue de vous jusqu' alors, on peut en termes comparables faire le rapprochement suivant: en 1964, chapitre 35-32, 39.658.520 francs; chapitre 44-31, pour les ports autonomes du Havre et de Bordeaux, 7.098.890 francs, soit un total de 46.757.400 francs.

En 1965, chapitre 35-32: 41.710.520 francs et chapitre 44-31: 7.298.880 francs, ce qui me permet de comparer le chiffre global de 1964 qui était de 46.757.000 à celui de 1965 qui est de plus de 49 millions, soit une augmentation de 5 p. 100 et non pas une régression des crédits.

M. Yvon a également et très opportunément souligné que les ports de pêche pourraient être souvent utilisés par la navigation de plaisance et par conséquent par le tourisme. Sa suggestion est si intéressante qu'en fait elle a déjà reçu quelque application. Je citerai l'exemple du port de Binic, dont le vaste bassin d'échange, jadis utilisé pour la pêche, va être transformé en bassin à flot pour la navigation de plaisance.

Répondant au désir exprimé par M. le rapporteur, je précise dès maintenant que j'ai entrepris depuis quelques mois l'inventaire que M. Yvon suggérait, avec le concours de toutes les administrations, dans le cadre d'une mission de coordination qui m'a été confiée par M. le Premier ministre, pour une meilleure utilisation de l'espace national pour le tourisme et les loisirs. Avec la collaboration des associations de plaisance dont les membres sont en mesure de juger avec l'œil de l'utilisateur, j'entreprends effectivement l'inventaire des ports et des voies navigables qui, tels quels ou moyennant des aménagements d'un faible coût, seraient susceptibles d'être utilisés par la navigation de plaisance, en constant développement.

Pour être complet, je dois souligner que les premières recherches établissent que beaucoup de petits ports de pêche désertés sont en fait des ports d'échouage assez peu favorables à la navigation de plaisance.

Je veux indiquer, en ce qui concerne les crédits d'investissement des ports de pêche, que toutes les opérations importantes d'investissements dans ces ports inscrites au IV^e plan d'équipement seront effectivement réalisées au cours de l'année prochaine.

J'en viens aux observations présentées par divers sénateurs qui sont intervenus sur les problèmes relatifs aux personnels des travaux publics ou, du moins, aux principales de ces observations, car en ce domaine, comme ce matin en ce qui concernait les P. T. T., on peut rencontrer tant de cas particuliers, tant de catégories, que je ne saurais les aborder tous sans abuser de votre attention. Je renvoie à d'éventuelles précisions écrites ceux que tel ou tel problème de détail préoccuperait particulièrement.

Toutefois, à M. Vallin qui s'est inquiété ou qui a cru discerner à travers une réduction de crédits des menaces de réduction du nombre des agents de travaux, je voudrais dire qu'il n'est pas question de réduire le recrutement des agents de travaux des ponts et chaussées. L'abattement de 13 millions qui l'avait alarmé sur le chapitre 11-13 correspond à une simple mesure d'ordre.

Je voudrais également dire, en ce qui concerne les ouvriers des ateliers et des parcs des ponts et chaussées, que le projet de statut qui les concernerait est effectivement l'objet des préoccupations du ministre des travaux publics. Un premier avant-projet a été soumis au ministre des finances par les travaux publics dont les services poursuivent avec ceux des finances la discussion de ce problème. Ce statut présenterait un caractère novateur sur de nombreux points importants, ce qui rend évidemment nécessaire une étude sérieuse de la part des divers ministères compétents et ce qui, malheureusement, suppose par conséquent un certain délai de mise au point.

A M. Nayrou qui a évoqué l'important problème de la discussion salariale au sein de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., je voudrais rappeler que, contrairement à ce qui a été dit et écrit quelquefois, les commissions dites « commissions Grégoire » n'avaient d'autre vocation que de constater les majorations des

masses salariales en 1963 par rapport à 1962. Les autres phases de la procédure, notamment les conversations qui vont s'engager prochainement avec le ministère de tutelle, doivent permettre d'aller plus avant.

Je tiens à cette occasion, sur cet important sujet, à affirmer que le Gouvernement ne cherche pas et ne cherchera pas à ruser avec les personnels de la S. N. C. F. ou de la R. A. T. P. et qu'avec eux, comme eux, il entend y voir clair, convaincu d'ailleurs qu'il n'a aucune raison de redouter cette clarté.

En conclusion, mesdames, messieurs, après vos rapporteurs qui ont eu la loyauté de le reconnaître, je soulignerai qu'un effort particulièrement important a été consenti dans ce projet de budget 1965, spécialement en ce qui concerne le réseau routier.

Encore une fois nous ne prétendons pas qu'il puisse d'un seul coup rattraper tout un retard mais nous prétendons qu'il représente un projet à encourager; par conséquent vous voudrez certainement vous-mêmes accorder au Gouvernement votre encouragement en votant les crédits qui vous sont demandés dans le cadre du budget que j'ai l'honneur de vous présenter pour les travaux publics. (*Applaudissements au centre droit, à droite et sur certains bancs à gauche et au centre gauche.*)

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis. Je formulerai simplement deux observations. En 1964, la subvention d'équilibre attribuée à la S. N. C. F., compte non tenu bien entendu des autres subventions, sera en fait de 1.112 millions de francs, chiffre supérieur à la somme consacrée par la S. N. C. F. à l'achat du matériel roulant, soit 1.058 millions. On peut donc dire que l'achat du matériel roulant a bien été payé par le budget.

Ma deuxième observation est relative à l'intervention de M. Pinton qui a comparé les charges d'investissement supportées par l'Etat. Or, si je me rapporte à la deuxième solution que vous avez mentionnée, monsieur le secrétaire d'Etat, l'achat de véhicules privés est supporté non par l'Etat mais par les particuliers.

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. Sans éterniser la discussion, je préciserai néanmoins que ce qui me sépare de M. Billiemaz c'est que j'ai raisonné sur des chiffres financiers qui comprennent non seulement l'achat des wagons mais l'ensemble de la charge des investissements de la S. N. C. F., qu'elle soit financée par l'annuité de renouvellement ou par l'emprunt. Mon raisonnement repose donc sur des bases beaucoup plus larges.

M. Jean-Eric Bousch. Je demande la parole.

M. le président. Compte tenu des décisions prises par la conférence des présidents, je ne devrais pas vous la donner, monsieur Bousch. Mais je suis débonnaire et vais vous la donner en vous demandant d'être bref.

M. Jean-Eric Bousch. Je profiterai donc de la bonne volonté de M. le président pour poser une question à M. le secrétaire d'Etat.

Dans mon département un problème entre autres nous préoccupe, c'est celui des ponts détruits par faits de guerre. Je comprends qu'il n'intéresse pas l'ensemble des Français, mais les régions concernées aimeraient le voir résolu.

Au rythme actuel et sauf efforts nouveaux du conseil général de mon département, les ponts ne seront pas reconstruits avant quinze, vingt ou même vingt-cinq ans. Nous ne vous demandons pas, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous apporter une solution immédiate, car c'est un problème que les ministres se passent les uns aux autres. C'est maintenant le ministre des travaux publics qui en est saisi. Nous aimerions seulement savoir si le Gouvernement a l'intention d'établir un programme de reconstruction de ces ponts dans un délai qui ne devrait pas dépasser un an.

Je poserai une deuxième question à laquelle je crains de ne pas recevoir de réponse, car vous ne pouvez répondre à toutes les questions ce soir. Cependant j'ai été enchanté de vous entendre dire que des autoroutes raccordant notre réseau national à la Suisse, à l'Italie et à l'Espagne allaient être construites.

M. Pierre de La Gontrie. Personne ne le croit.

M. Jean-Eric Bousch. Le maire de Forbach a eu l'honneur d'être invité, l'an dernier, à l'inauguration de l'autoroute Mannheim-Sarrebrück. Cette autoroute a été commencée après le vote des Sarrois les rattachant à l'Allemagne. Elle a maintenant deux cents kilomètres et elle est à deux ou trois kilomètres de notre frontière. Depuis quelque temps on parle d'une auto-

route Metz-Sarrebrück dont le premier tronçon Saint-Avold—Sarrebriick figure encore en pointillé sur tous les tableaux annexés aux rapports de nos éminents rapporteurs. Ce que je voudrais savoir c'est quand nous pourrions répondre à la question posée par les Allemands, à savoir : la France envisage-t-elle de se raccorder au réseau d'autoroutes allemandes en quel endroit et dans quels délais, délais qui ne sauraient eux aussi dépasser une année si nous ne voulons pas nous trouver dans une position peu confortable face à nos voisins du Marché commun.

M. Jacques Henriet. Je demande la parole.

M. le président. Je vous donne la parole, mais je vous demande d'être très bref pour respecter les décisions de la conférence des présidents.

M. Jacques Henriet. Puisque M. le président est débonnaire et puisque M. le secrétaire d'Etat est attentif (*Sourires*), je voudrais simplement m'étonner d'avoir entendu le représentant du Gouvernement nous dire que l'on comptait relier Mulhouse à Bâle par une autoroute prévue dans le prochain plan.

Je suis surpris de voir M. le secrétaire d'Etat envisager de diriger les touristes venant du Nord et allant vers Bâle sur cette future autoroute, alors que j'ai déjà signalé ici même, l'existence d'une route passant dans le département du Doubs et allant dans son département de Savoie et qui mérite autant que la voie Mulhouse—Bâle d'être améliorée.

Je voulais simplement attirer l'attention de M. le secrétaire d'Etat sur ce point.

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. Bien que M. le sénateur Bousch m'ait fait une réponse en forme de question, je vais tâcher de lui adresser une réponse qui soit une vraie réponse.

En ce qui concerne les ponts, 2.000 ouvrages ont été détruits par faits de guerre, 76 seulement ne sont pas encore reconstruits. (*Protestations au centre gauche et à gauche.*) La reconstruction de vingt-quatre ponts est commencée. Voilà les éléments du problème.

Si mes chiffres n'ont pas l'heur de plaire à certains d'entre vous, je n'insisterai pas pour vous les livrer. Vous me demandez quelles sont les statistiques du ministère des travaux publics, je vous les donne. Pour le moment, je parle des ponts dont la reconstruction est à la charge du ministère des travaux publics... et non de ceux qui intéressent la voirie locale. J'ai dit au début du débat que nous traiterions de la voirie locale lors de la discussion du budget de l'intérieur. C'est sous le bénéfice de ces observations que j'ai présenté mes chiffres.

Je disais donc que la reconstruction de vingt-quatre ponts est commencée grâce aux 20 millions d'autorisations de programme du présent budget. L'effort gouvernemental devrait être continué de telle sorte que le réseau national ne comporte plus qu'une trentaine d'ouvrages provisoires en 1966. Voilà pour la première question posée par M. Bousch.

Pour sa seconde question, qui rejoint en partie celle de M. le sénateur Henriet, j'ai indiqué tout à l'heure ce qu'est le plan de raccordement des futures autoroutes françaises au réseau européen. Il va de soi aussi que ce plan doit tenir compte de ce qui existe à l'étranger et qui n'est pas forcément conforme à nos désirs et particulièrement à ceux de M. le sénateur Henriet ni aux miens propres. Cela ne nous empêche pas de songer à d'autres opérations de liaisons routières.

Je précise à M. le sénateur Bousch que les études relatives à l'autoroute Metz—Sarrebriick sont poursuivies et que la mise en chantier est envisagée au cours du V^e plan au voisinage de Saint-Avold—Forbach.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports) figurant aux états B et C.

ETAT B

« Titre III + 29.453.393 F. »

La parole est à M. Dulin.

M. André Dulin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la région programme Charentes-Poitou a été particulièrement choquée par la décision du Gouvernement de ne pas retenir comme port pétrolier le port de la Pallice. Depuis deux années, à chaque inauguration de la foire-exposition de la Rochelle, je déclarais que la décision était prise. Je savais en effet que les crédits inscrits au budget étaient utilisés au Verdon pour approfondir la passe de l'Ouest. Je savais aussi que la décision était pratiquement prise car il est difficile de

lutter contre le président de l'Assemblée nationale (*Sourires*), contre le secrétaire d'Etat au budget et contre le délégué général à l'aménagement du territoire.

Chaque fois on me répondait que j'avais un mauvais esprit, que la décision n'était pas prise et que, dans ces conditions, on laissait à la Rochelle-la Pallice une lueur d'espoir.

Pourtant, dès ce moment j'indiquais que les usagers du pétrole avaient nettement marqué leur préférence pour le port de la Pallice, port naturel en eau profonde et que, lorsque le môle d'escale en construction serait terminé, les bateaux de tous tonnages pourraient y être reçus.

Notre collègue M. Yvon nous a confirmé que, par suite de l'évolution des tonnages, et particulièrement de la situation dans l'ensemble des pays, qu'il s'agisse des pétroliers ou des autres bateaux, le tonnage des navires serait fortement augmenté. Lors d'une réunion qui s'est tenue récemment au commissariat au plan on a même parlé de pétroliers d'un tonnage de l'ordre de 150.000 à 200.000 tonnes.

Je déclarais, d'autre part, que le port de la Pallice étant protégé par deux îles il pourrait recevoir en tout temps les bateaux. Comme président de la S.I.C.A. du silo de la Pallice, qui exporte quelque 300.000 tonnes de céréales, je donnais l'assurance qu'un bateau entrant à la Pallice pouvait être chargé et quitter le port avant qu'un bateau se rendant à Bordeaux atteigne ce port qui est souvent impraticable en raison du brouillard. Nous pensions donc avoir satisfaction. Pourquoi? Dans un document officiel qui n'a pas été encore distribué au Sénat mais qui l'a été à l'Assemblée nationale, c'est-à-dire le rapport général du conseil supérieur de l'aménagement du territoire présenté par M. Gaspard, président directeur général de l'E. D. F., on indiquait que, pour la façade Ouest de l'Atlantique, un seul port devait être choisi comme port pétrolier, celui de la Pallice, que dans ces conditions une raffinerie de pétrole devait y être installée et que deux oléoducs permettraient de recevoir alors le pétrole brut de Nantes et de Bordeaux. Malgré cela, le Gouvernement a pris la décision du 5 novembre. En réalité, elle était déjà prise depuis deux ans puisque les travaux avaient été entrepris dès cette époque à Bordeaux. On trompait par conséquent les Charentais et l'ensemble de la région Charentes-Poitou. (*Exclamations au centre droit.*)

Monsieur Bayrou, ce que je dis est la vérité. D'ailleurs je pourrais, si vous le désirez, lire la lettre que M. le maire de la Rochelle, un de vos amis, a écrite le 6 août 1963.

Nous pensions, je le répète, que le port de la Pallice serait retenu. Mais la décision a été prise le 5 novembre en faveur de Bordeaux.

Le plus beau, monsieur Bayrou...

M. Maurice Bayrou. Je ne m'adresse pas à vous, monsieur Dulin!

M. André Dulin. ... c'est que M. Guichard déclarait l'autre jour à la Rochelle que Bordeaux devant devenir une métropole régionale avait été choisie pour cette raison, mais il reconnaissait les avantages de la Pallice, port qui pouvait espérer — disait-il — dans quelques années, redevenir un port pétrolier.

Des crédits évalués à plusieurs milliards vont être ouverts pour le port du Verdon. Selon le projet de loi d'aide aux grands ports qui a été déposé à l'Assemblée nationale l'Etat accorderait jusqu'à 80 p. 100 de subventions aux six grands ports, les autres ne recevant que 33 p. 100 seulement. On veut donc la mort de l'ensemble des petits et moyens ports, comme la Pallice, Bayonne, etc. Ce qui est grave, je le répète, c'est que la Pallice, port en eau profonde, ne reçoive pas le tonnage auquel il a droit.

Monsieur le secrétaire d'Etat, cette région Charente-Poitou a été particulièrement oubliée par le F.I.A.T. et elle n'est malheureusement pas favorisée par les parlementaires de la majorité. (*Rires au centre droit.*)

C'est pourquoi nous nous trouvons dans une situation très délicate, qu'il s'agisse de l'agriculture, des marais de l'Ouest, de notre port de la Pallice ou de l'ensemble des problèmes de cette grande région qui vous le savez, est une région d'exploitation familiale, qui a besoin, elle aussi, de travailler et de vivre.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, au nom de cette région, protester énergiquement.

Lorsque le chef de l'Etat était venu dans notre département, je lui avais dit, au nom de l'ensemble des parlementaires de la Charente-Maritime et comme président du conseil général, que je pensais que le Gouvernement prendrait, s'agissant de choisir entre la Rochelle et Bordeaux une décision économique et non politique. Je répète que tous les usagers, que l'ensemble des rapports qui ont été faits, que le conseil supérieur de l'aménagement du territoire se prononçaient en faveur de la Pallice.

Quant à nous, nous ne voyons pas pourquoi Bordeaux en aurait subi les conséquences puisque nous étions prêts à conclure un accord avec ce port autonome de façon que l'un des deux ports soit complémentaire de l'autre.

Ce qui est certain, c'est qu'à l'heure actuelle les deniers publics vont être dépensés dans des conditions scandaleuses parce que, vous aurez à consentir, pour ce port de Bordeaux, non seulement des dépenses considérables d'installation, mais aussi des frais d'entretien qui, depuis longtemps, se chiffrent tous les ans par centaines de millions.

C'est pour cela que je vous demande instamment, monsieur le ministre, puisque le délégué général à l'aménagement du territoire nous a dit récemment qu'il pensait que nous aurions un jour raison, de faire en sorte que nous n'ayons pas raison trop tard, dans l'intérêt tant des deniers publics que de l'ensemble des populations. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Raymond Brun. Je demande la parole.

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

M. Raymond Brun. Représentant de la Gironde, et notamment de Bordeaux (*Sourires*) je me dois au nom de mes collègues sénateurs, et je dois le dire, de l'ensemble de la représentation parlementaire de la Gironde, de féliciter M. Dulin pour son plaidoyer en faveur de la Pallice, mais encore plus, bien sûr, de remercier le Gouvernement de sa décision. (*Rires.*)

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. J'entends bien que M. le sénateur Dulin ne pouvait pas intervenir autrement qu'il l'a fait. Qu'il me soit permis tout de même de croire qu'il ne pensait pas ce qu'il a dit lorsqu'il a déclaré que d'autres considérations que l'examen sérieux et technique du problème avaient pu emporter la décision.

Je lui accorde, certes, bien volontiers que la région d'Aquitaine a la chance ou la sagesse de se faire représenter par des hommes éminents. (*Sourires.*)

M. André Dulin. J'avais raison !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Mais je puis l'assurer également que, depuis des années, M. le député maire de la Rochelle, M. Sarladaine, multiplie les interventions sur le sujet et n'a pas manqué d'attirer l'attention du Gouvernement sur tous les aspects que vous venez d'évoquer et qui ont fait l'objet d'un minutieux examen.

En vérité, la décision du Gouvernement a été prise après une étude sérieuse et pour des raisons que je vais brièvement évoquer. Ce problème du choix des grands ports dépasse l'intérêt local, ce qui nous a conduit à une décision que M. Dulin ne peut que regretter. C'est une considération d'intérêt général.

Le Gouvernement était placé devant le problème suivant : ravitailler avec des pétroliers de 65.000 tonnes les raffineries de Bordeaux. Deux solutions se présentaient : ou construire un appointement à l'embouchure de la Gironde, au Verdon, ou édifier un port pétrolier à la Rochelle.

Les deux solutions étaient techniquement possibles, puisque des dragages effectués à l'embouchure de la Gironde, dans la passe de l'Ouest, avaient approfondi le chenal navigable de façon à permettre l'accès aux navires de fort tonnage.

Les deux solutions étaient économiquement très voisines, mais celle du Verdon présentait un intérêt majeur : elle évitait, dans l'immédiat, la construction d'un oléoduc, puisque l'acheminement depuis le Verdon jusqu'aux raffineries de Bordeaux peut s'effectuer par navigation intérieure.

Cet intérêt est d'autant plus évident que les raffineries de Bordeaux peuvent aussi bien être alimentées demain par du pétrole *off shore* de la région des Landes.

Enfin, il est autre raison majeure, que M. Dulin a lui-même évoquée : dans le programme élaboré par la délégation à l'aménagement du territoire et la commission spécialisée du Plan, un certain nombre de métropoles régionales sont envisagées, et ce n'est pas au défenseur de la Pallice que je dirai que c'est Bordeaux qui est la capitale de l'Aquitaine alors que la Pallice ne saurait l'être. Par conséquent, c'était également un élément important du choix que de permettre le développement des activités portuaires dans une agglomération urbaine qui a, de toute manière, d'ores et déjà, des moyens et des besoins considérables en matière industrielle et en main-d'œuvre. Nous devons, pour le bon équilibre régional, faire effectivement de Bordeaux une métropole.

Je peux assurer le Sénat que la Rochelle ne sera pas oubliée pour autant. Le Gouvernement a annoncé, récemment, l'ouverture

d'un grand programme de travaux routiers et portuaires dans cette ville en vue d'y permettre les nouvelles implantations industrielles qui y sont favorisées par l'aménagement du territoire.

Voilà, très rapidement exposé, ce que je pouvais dire sur l'ensemble du problème.

Des techniciens pourraient expliquer, dans un débat plus approfondi, comment a été prise en compte, dans les prévisions économiques, la découverte éventuelle de pétrole sur la côte des Landes.

Ils expliqueraient, en outre, comme je le disais tout à l'heure, comment le choix a été fait en fonction des possibilités techniques et de la sécurité de navigation qu'offre l'approfondissement de la passe de l'Ouest dans la Gironde.

J'ajoute enfin que les capitaux fixes à investir dans la solution du Verdon sont très limités puisque 15 millions suffiront alors que l'oléoduc que j'évoquais tout à l'heure, et qui serait nécessaire dans le cas de la Pallice, nécessiterait 50 millions de francs.

M. André Dulin. Je demande la parole.

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

M. André Dulin. Je répondrai simplement à l'affirmation de M. le secrétaire d'Etat selon laquelle, du point de vue technique, la passe de Bordeaux est sûre.

Tous ceux qui connaissent le port de la Pallice savent qu'il présente une sécurité absolue, qu'on peut y accéder par tous les temps. En revanche, dans la passe de Bordeaux, il en va comme dans le canal de Suez : si jamais un pilote se trompait et qu'un bateau se mette en travers — ce qui serait particulièrement à redouter en cas de conflit — l'accès du port serait interdit et il deviendrait inutile. Telle est la différence entre les deux ports.

La meilleure preuve de ce que j'avance, c'est que le port de la Pallice a été choisi pour les débarquements de matériel américain, tant en 1917 qu'en 1945.

M. Maurice Bayrou. C'est une contrevérité de la Pallice. (*Sourires.*)

M. le président. Monsieur Bayrou, vous n'avez pas la parole ! Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le crédit de + 29.453.393 francs pour le titre III de l'état B, en ce qui concerne les travaux publics et les transports.

(*Ce crédit est adopté.*)

M. le président. Titre IV, + 168.067.300 francs.

La parole est à M. Henriot.

M. Jacques Henriot. Je voudrais me permettre, monsieur le secrétaire d'Etat, au sujet de ce titre IV, de noter l'augmentation des crédits de 135 millions. Je les voterai, évidemment, mais, à ce propos, je voudrais attirer votre attention sur la nécessité qu'il y a d'améliorer la sécurité ferroviaire.

Je voudrais vous rappeler que le 26 juin, je crois, un train international, le Paris-Milan, a eu un grave accident qui s'est produit sur le territoire de mon département, dont furent victimes notre collègue M. Prélôt, ainsi que d'autres éminentes personnalités nationales, notamment MM. René Mayer, Lhuillier et le général Valluy.

Je n'ai pas l'intention d'épiloguer sur cet accident, mais je voudrais seulement vous signaler qu'il a eu lieu parce que le passage à niveau, qui n'était plus gardé, ne se trouvait annoncé que par une croix de Saint-André, ce qui est insuffisant sur une grande ligne internationale.

Je me suis informé et j'ai appris qu'il existait encore sur ce trajet neuf passages à niveau signalés seulement par des croix de Saint-André, notamment à Neuilly-Magny, Magny-Genlis, Genlis-Villers, les Pots, Villers-Champvans, Châtelet-Montbarey, Frasnès-Vaux et Vaux-Labergement.

Sur une grande voie internationale comme Paris-Milan, empruntée par un train comme le Cisalpin qui ne s'arrête qu'une minute à Dijon par gagner du temps et qui relie Paris à Milan en moins de huit heures, il n'est pas possible de maintenir de tels passages à niveau.

J'ai lu dans la presse qu'on avait imaginé, pour une commune des environs de Paris, une signalisation nouvelle en ce domaine. Je ne connais pas la technique à laquelle il est fait appel, mais je pense que, sur une voie internationale, un effort considérable doit être fait.

Récemment s'est tenue une réunion à laquelle participaient les hauts fonctionnaires des différents services de l'intérieur, des eaux et forêts et des travaux publics et la décision a été prise d'établir des niveaux différents pour la route et pour la voie. Le coût de l'opération sera peut-être élevé et je ne verrais pas

d'inconvénient à ce que vous choisissiez une autre solution, mais je voudrais vous signaler que la route en question ne dessert qu'une forêt domaniale, laquelle rapporte beaucoup d'argent à M. le ministre de l'agriculture, tout au moins à ses services. Je pense que le financement de cette modernisation de la signalisation devrait être assumé pour une part par le ministère de l'agriculture et, pour une autre part, par le ministère des travaux publics.

Je vous demande donc très instamment, monsieur le secrétaire d'Etat, d'une part, de vouloir bien prendre d'urgence une décision au sujet de ce passage à niveau qui aurait pu coûter la vie à de nombreuses personnalités nationales et notamment sénatoriales, d'autre part, d'améliorer la signalisation des passages à niveau que j'ai mentionnés tout à l'heure.

M. Pierre de La Gontrie. Quelle croix préconisez-vous ?

M. Maurice Bayrou. La croix de Lorraine. (*Hilarité.*)

M. Jacques Henriët. Je ne préconise de croix pour personne, monsieur de La Gontrie.

M. Raymond Brun. C'est un chemin de croix !

M. Jean Bertaud. Je demande la parole.

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

M. Jean Bertaud. Notre collègue M. Henriët a évoqué le problème des passages à niveau.

Je tiendrais à connaître exactement la position du ministère des travaux publics et de la S. N. C. F. en ce qui concerne le seul passage à niveau existant à Paris, dans le douzième arrondissement, boulevard Carnot, et qui a été la cause ces derniers mois de nombreux accidents.

M. Pierre de La Gontrie. Il y en a partout.

M. Jean Bertaud. Dans Paris, c'est le seul passage à niveau.

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

M. le président. Je vous prie de ne pas interrompre l'orateur.

M. Jean Bertaud. Je me suis permis à plusieurs reprises de poser une question précise à M. le ministre des travaux publics et je désirerais que l'on puisse me répondre que la suppression de ce passage à niveau est définitivement envisagée et qu'on n'attendra pas l'électrification de la ligne Paris-Bastille pour prévoir un passage inférieur ou supérieur.

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 ne puis envisager en cet instant le cas de tous les passages à niveau de France. Je peut simplement rappeler que la signalisation par la croix de saint-André est prévue par le code de la route. Lorsqu'elle n'est pas respectée, c'est le fait d'une défaillance humaine, laquelle d'ailleurs n'est pas plus exclue lorsqu'il y a un gardiennage. Toutes les autres solutions, passages supérieurs ou inférieurs, signalisations automatiques, sont extrêmement coûteuses, ce qui explique les difficultés et les lenteurs de leur mise en œuvre, mais les observations ici émises à la fois par M. Henriët et par M. Bertaud ont été soigneusement notées.

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

Je mets aux voix le chiffre de + 168.067.300 francs pour le titre IV de l'état B en ce qui concerne les travaux publics et les transports.

(*Le chiffre est adopté.*)

M. le président. Sur le titre V, la parole est à M. Bruyneel.

M. Robert Bruyneel. Mes chers collègues, à propos des crédits du titre V, je voudrais évoquer devant vous une situation qui est devenue particulièrement insupportable. Elle a d'ailleurs été évoquée par notre collègue Bousch dans son ensemble, mais je voudrais présenter devant vous un cas particulier. Je sais bien que M. le secrétaire d'Etat pourra me rétorquer qu'il ne peut pas examiner la situation de tous les ponts, comme il ne peut pas examiner celle de tous les passages à niveau. Mais la situation dont je vous parle est particulière : il s'agit du pont de Chaumont-sur-Loire...

Ce pont a été détruit par faits de guerre en 1940. Il reliait deux routes nationales et franchissait la Loire au pied du château de Chaumont. En 1951, il a été remplacé par une passerelle provisoire qui mesure environ 400 mètres de longueur et qui est à voie unique.

Il avait été prévu, quand j'ai inauguré personnellement cette passerelle, qu'elle serait d'une durée d'environ cinq ans, car son utilisation ne pouvait pas être étendue au-delà de cette durée pour des raisons de sécurité. Les années ont passé. Les inter-

ventions se sont multipliées de la part des municipalités, du conseil général. Et jamais nous n'avons pu obtenir du ministère des travaux publics l'assurance que ce pont serait reconstruit. Non seulement, cette laide et fragile passerelle enlaidit le magnifique panorama du Val de Loire dominé par le splendide château de Chaumont, mais elle est d'un entretien extrêmement coûteux. Elle a nécessité récemment des travaux de renforcement qui ont duré un mois et pendant lesquels la passerelle n'a pu être utilisée pendant la journée.

Le conseil général de Loir-et-Cher s'est ému et, en sa séance du 26 novembre 1963, a proposé une solution qui consistait à procéder au préfinancement des travaux en application de l'article 8 de la loi n° 55-139 du 2 février 1955. Tout semblait réglé ; malheureusement le ministère des travaux publics a répondu qu'il s'opposait à l'emprunt nécessaire, prenant prétexte du plan de stabilisation.

Les populations pourtant calmes de ces deux rives de la Loire s'irritent ; elles ne comprennent pas que la France consacre tant d'argent pour aider les pays sous-développés et ne puisse effectuer dans nos départements des travaux de première nécessité. Je demande à M. le secrétaire d'Etat de me donner au moins l'assurance que le préfinancement réclamé par le conseil général sera autorisé. Il permettra à cette passerelle d'être transformée en pont définitif et permettra également à cette région de grand tourisme de recevoir les visiteurs qui viennent en grand nombre pendant les vacances, notamment au mois d'août, où l'on a pu compter 1.500 voitures par jour se rendant au château de Chaumont. Certains conducteurs, las d'attendre pendant de longues minutes un passage difficile de la passerelle, continuaient leur route sans visiter ce magnifique château du Val de Loire. J'insiste auprès de M. le secrétaire d'Etat pour qu'il nous donne enfin l'assurance que ce pont, détruit par faits de guerre et qui est en grande partie à la charge de l'Etat, sera très prochainement reconstruit.

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 voudrais simplement rappeler que le problème qui vient d'être présenté par M. Bruyneel a déjà été exposé par lui dans une question orale n° 611 dont l'inscription est, je crois, envisagée à la séance du 1^{er} décembre. Je suis certain qu'il aura à ce moment-là une réponse détaillée. Je suis convaincu que son souci, que je partage avec lui, le conduira à me réserver quelques instants pour la discussion de mon propre budget. (*Sourires.*)

M. Robert Bruyneel. Je vous donne très volontiers mon accord, monsieur le secrétaire d'Etat, mais si vous aviez pu me donner les assurances nécessaires dès aujourd'hui, j'aurais retiré cette question orale.

M. le président. Sur ce même titre V, la parole est à M. Darou.

M. Marcel Darou. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, dans le rapport annexe n° 28 de notre collègue Mlle Irma Rapuzzi, je trouve à la page 39 les opérations en cours ou dont le lancement est prévu en 1965. Pour le financement des autoroutes, et en particulier de l'autoroute 25, Lille—Armentières—Dunkerque—Bergues, les mises en services prévues pour 1965 sont de 5 kilomètres. A cette cadence, combien d'années faudra-t-il pour que cette autoroute soit définitivement réalisée ?

Je suis déjà intervenu à ce sujet ici-même le 13 octobre dernier et M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre m'a répondu que d'autres tronçons avaient été inscrits au IV^e plan : le tronçon Lille—Nieppe, dont une partie Lille—Armentières est mise en service depuis 1963 et dont l'autre partie Armentières—Nieppe, en cours de réalisation, sera ouverte à la circulation en 1966 ; le tronçon Dunkerque—Bergues est en cours de réalisation et l'on a prévu que les travaux seraient vraisemblablement terminés fin 1966. Mais il reste toute la partie comprise entre Nieppe et Bergues, soit environ 70 kilomètres. Quand les travaux indispensables seront-ils exécutés ? Le V^e plan les prévoit-il ? Je suis quelque peu sceptique et je traduis ici, j'en suis persuadé, les inquiétudes de toutes les populations du Nord, car dans le plan annexe figurant dans le rapport de Mlle Rapuzzi, il semble indiqué que cette autoroute ne sera exécutée qu'après 1970.

Mes chers collègues, je suis persuadé que vous avez tous reçu comme moi, ces jours derniers, cette brochure « L'axe mer du Nord—Méditerranée » ; nous y trouvons, page 9, une carte des autoroutes de l'Europe occidentale. Il faut bien avouer que la France y tient une pauvre place, pratiquement la dernière, très largement devancée par nos voisins et alliés de l'Europe, l'Italie, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas.

Que peut-on lire page 10 ? « L'axe mer du Nord—Méditerranée doit comprendre des autoroutes dont l'absence entraîne le détour-

nement du trafic commercial et touristique correspondant à la position privilégiée de la France » — et aujourd'hui, Mlle Rapuzzi rappelait que les trois axes autoroutiers qui conduisent vers la Méditerranée les Européens du Nord ne passent pas, hélas ! par la France. Seule sera assurée, après 1970, la liaison Lille—Paris—Marseille.

Sur cette carte, je vois, en cherchant bien d'ailleurs, presque avec une loupe, tant elle semble modeste, la place réservée à notre port de Dunkerque qui, à plusieurs reprises, a bien mérité de la patrie ; troisième port de France, terriblement concurrencé d'ailleurs par les ports belge et hollandais d'Anvers, Amsterdam et Rotterdam, Dunkerque où l'on trouve aujourd'hui les Chantiers de France, Usinor, le pétrole et bien d'autres réalisations industrielles, Dunkerque est en pleine expansion économique et en progrès constant. Encore faut-il que le Gouvernement lui vienne en aide et lui procure tous les facteurs d'un succès permanent et continu.

Un effort a été fait — c'est vrai — pour l'électrification des voies ferrées reliant Dunkerque à Paris, d'une part, et à la région Est, d'autre part. Un autre effort est fait pour l'aménagement des voies navigables, mais il est à poursuivre particulièrement dans la région flamande et surtout pour le canal de l'Est.

Reste l'autoroute. Nous ne pouvons attendre 1970. C'est une échéance trop lointaine, surtout si, après 1970, on ne réalise que 5 kilomètres annuels d'autoroute. C'est l'intérêt de Dunkerque, du Nord, certes, mais c'est surtout l'intérêt national qui est en jeu. Je reçois comme vous tous, j'en suis persuadé, le bulletin de l'office de presse du Gouvernement fédéral d'Allemagne occidentale.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Nous le recevons aussi.

M. Marcel Darou. Je trouve dans le numéro du 11 novembre 1964 un article intitulé « Anvers et Aix-la-Chapelle sont reliés par une nouvelle autoroute. Cette autoroute est le symbole du travail, de l'espérance et de la paix ».

L'inauguration de cette autoroute a eu lieu le 6 novembre dernier. L'importance économique de cette liaison routière a été soulignée par le ministre belge, car elle relie les principaux centres industriels de la Belgique à ceux de la Ruhr.

Anvers est l'un des principaux ports de l'Europe ; nous n'avons pas la prétention qu'un jour Dunkerque puisse lutter avec ce concurrent à armes égales, mais nous souhaitons que tous les moyens soient accordés par le Gouvernement au port de Dunkerque afin qu'il puisse continuer à vivre et à prospérer. Nous souhaitons qu'à son tour il soit relié par une route à Valenciennes, Metz, Thionville et la Ruhr, que des relations terrestres et fluviales lui permettent d'étendre son action.

C'est l'intérêt, je le répète, de la France. Monsieur le secrétaire d'Etat, répondez-vous favorablement dans le budget de 1965 et dans le V^e Plan à l'appel pathétique que je vous lance au nom de la population nordiste en faveur du port de Dunkerque ? (*Applaudissements.*)

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

Mme Marie-Hélène Cardot. Mes chers collègues, dans ce budget, les rapporteurs MM. Pinton et Bouquerel ont évoqué le problème de l'axe fluvial mer du Nord-Méditerranée, rappelé les déclarations de M. Pompidou à Lyon et vous-mêmes venez de répondre, monsieur le ministre. Si M. le Premier ministre a réaffirmé à Metz le caractère indispensable de cette liaison, qui intéresse vingt-deux départements français et constitue l'espérance économique d'un quart du territoire français, je voudrais souligner qu'elle est intimement liée à la canalisation de la Meuse, artère qui fera la liaison avec la Belgique et la Hollande.

En effet, la Meuse apparaît comme le carrefour et la clé des liaisons fluviales qui réuniront demain le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest ; sa modernisation est inscrite dans l'application progressive du Marché commun ; l'aménagement de la Meuse ne peut être dissocié des réalisations prévues, il s'incorpore naturellement dans le projet général.

Lors de la discussion de l'ensemble du IV^e Plan, le Gouvernement avait déposé à ce sujet — vous nous l'avez redit, monsieur le ministre — une lettre rectificative qui donnait tous apaisements.

Des crédits devaient être dégagés dans les budgets couvrant la période du IV^e Plan, crédits nécessaires aux études d'implantation et des méthodes de construction des ouvrages et à l'introduction des procédures de réservation des terrains nécessaires et mon collègue M. Tinant et moi-même, monsieur le ministre, nous voudrions savoir quelles sommes sont réservées dans ce budget à l'étude de cette réalisation ? Par-delà les assurances verbales et les vagues promesses de construction, les inscriptions nécessaires seront-elles retenues dans le V^e Plan pour la poursuite des travaux et le projet concernant la Meuse figure-t-il toujours dans le programme des liaisons ?

Il me serait agréable, ainsi qu'à de très nombreux collègues, de recueillir le point de vue du Gouvernement. (*Applaudissements.*)

M. Michel Kauffmann. Je demande la parole.

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

M. Michel Kauffmann. Je voudrais simplement poser une question à M. le secrétaire d'Etat à propos de l'autoroute Strasbourg-Bâle. En étudiant le rapport de Mlle Rapuzzi, je me suis aperçu que cette autoroute qui, initialement, devait être terminée en 1970, ne sera entreprise qu'après 1970, cela en dehors des deux tronçons Nord et Sud de Strasbourg et de la liaison Mulhouse-Bâle.

Est-ce que le programme de construction a été modifié et quelles sont les raisons de cette modification ? Vous n'ignorez pas l'importance de cette autoroute qui longe le Rhin, surtout depuis qu'est terminée la liaison Hambourg-Bâle du côté allemand ; en effet, une grande partie des touristes n'empruntent plus le côté du Rhin français et, au contraire, empruntent le côté du Rhin allemand.

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. Au dernier intervenant, je veux dire que la section Mulhouse-Bâle est toujours prévue pour le V^e Plan.

A Mme Cardot, je voudrais indiquer que le crédit de 19 millions de francs mentionné tout à l'heure était suffisant pour l'étude de l'ensemble des problèmes des voies navigables et que nous incluons dans cette étude — qui n'est pas achevée — le problème exposé par Mme Cardot.

Au précédent orateur, je veux indiquer que la construction de l'autoroute que le préoccupe est entreprise par les deux extrémités à la fois, au titre de voie de dégagement, ce qui ne peut que hâter la solution.

A tous trois, je voudrais dire, comme au Sénat tout entier, que tous ces problèmes ne trouveront leur solution définitive qu'après l'adoption du V^e Plan. Attendant du Parlement même des directives quant aux orientations de ce V^e Plan, le Gouvernement ne saurait prendre un engagement catégorique ni donner des précisions dans ces divers domaines.

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

Je vais mettre aux voix les crédits des titres V et VI.

« Titre V :

« Autorisations de programme : 542.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 243.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI :

« Autorisations de programme : 134.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 21.980.000 francs. » — (*Adopté.*)

Commissariat au tourisme.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les services du Premier ministre (section X : Commissariat au tourisme).

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à une heure aussi avancée, il est à craindre que la discussion des crédits et, à travers ceux-ci, de la politique du tourisme de notre pays ne se trouve quelque peu handicapée. C'est vraiment jouer de malchance, puisque nous avons ce soir, en la personne de M. le secrétaire d'Etat, le responsable du tourisme dans notre pays et qu'ainsi, pour une fois, nous aurions eu la possibilité de discuter des crédits d'un budget avec le responsable des services auxquels ils sont attribués.

M. Etienne Dailly. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Les crédits inscrits dans la loi de finances pour 1965 sont d'un montant bien modeste ; ils s'élèvent à 21.852.824 francs et représentent seulement une majoration de 1,6 p. 100 par rapport aux dotations correspondantes de 1964.

Peu de modifications par conséquent : seuls quelques aménagements intérieurs permettent d'augmenter les dotations intéressant le personnel de 371.000 francs, alors que des réductions presque équivalentes sont opérées au titre du matériel ; une autre modification concerne les crédits affectés au fonctionnement des bureaux de tourisme à l'étranger, qui sont augmentés de 455.000 francs, avec une réduction à peu près équivalente de 540.000 francs pour les matériels de propagande imprimés.

Il est vrai qu'indépendamment de ces crédits inscrits en propre dans le budget du tourisme, on trouve dans les différents

fascicules budgétaires ou les documents annexes de la loi de finances des inscriptions dont l'utilisation relève bien du tourisme. A ce titre, il convient d'abord de rappeler — nous l'avons relevé cet après-midi au moment de la discussion du budget des travaux publics — que les crédits d'équipement pour les ports de plaisance figurent en 1965 pour un montant de 4.540.000 francs en autorisations de programme et de 910.000 francs en crédits de paiement. L'augmentation est très sensible par rapport à 1964 puisque nous n'avions, pour les mêmes postes, que 12 millions de francs en autorisations de programme et 400.000 francs en crédits de paiement.

Dans le budget des charges communes, une deuxième catégorie de crédits dont la vocation touristique est indiscutable figure au chapitre 55-00 ; il s'agit des crédits d'aménagement pour la région touristique du Languedoc-Roussillon. Vingt-cinq millions de francs sont inscrits en autorisations de programme et 18.800 millions de francs en crédits de paiement pour 1965, au lieu de 20 millions de francs en autorisations de programme et 11.200.000 francs en crédits de paiement pour 1964.

Enfin, des prêts consentis par le fonds de développement économique et social concernent pour 15 millions de francs l'équipement touristique et pour 170 millions de francs l'équipement hôtelier, 25 millions de francs étant réservés aux grands ensembles.

L'ensemble des crédits qui sont mis à votre disposition, monsieur le secrétaire d'Etat, pour imprimer à la politique touristique de notre pays une allure beaucoup plus dynamique et beaucoup plus compétitive face à la concurrence que nous enregistrons sont de médiocre importance et les résultats obtenus dans le domaine touristique sont, depuis quelques années, également très médiocres.

Nous sommes loin de l'époque où le tourisme représentait pour notre pays une des ressources essentielles et où il était sa deuxième industrie exportatrice. La dégradation de notre balance touristique, il faut la voir de façon précise dans les chiffres. En 1960, les recettes étaient de l'ordre de 500.200.000 dollars et les sorties de devises de 263.300.000 dollars, le solde créditeur s'établissant à 236.900.000 dollars. En 1963, les recettes ont atteint 716.800.000 dollars, mais les sorties de devises ont subi une même progression, puisqu'elles ont atteint 595.900.000 dollars, le solde créditeur n'étant plus que de 120.900.000 dollars. Pour 1964, on ne possède pas encore les résultats officiels, c'est vrai, mais les éléments en notre possession permettent d'évaluer les recettes — j'ai trouvé ces chiffres dans les déclarations très officielles — aux environs de 800 millions de dollars et les sorties de devises à 720 millions de dollars, ce qui laisserait un solde créditeur de 80 millions de dollars seulement.

Pendant ce temps, le tourisme de pays qui étaient beaucoup plus en retard que le nôtre dans ce domaine et qui n'ont pas une infrastructure plus favorable que la nôtre connaît un développement absolument extraordinaire. Vous l'avez sans doute deviné, je veux surtout parler de l'Espagne, qui espère terminer l'année touristique avec un solde bénéficiaire d'un milliard de dollars. Il est vrai que, parmi les millions de touristes qui ont séjourné en Espagne, les Français occupent un rang important et — pour nous — peu enviable puisque, à la fin de l'année, c'est 8 millions de touristes français qui auront franchi la frontière espagnole.

Que s'est-il passé pour que notre pays, où le tourisme était naguère si florissant par rapport aux pays européens, ne se trouve plus qu'au quatrième rang ? Faut-il donc, en face d'une crise aussi caractérisée, parler de déclin du tourisme français ? C'est M. Peyrefitte qui rappelait il y a quelques mois que les Français dépendent en un an pour leurs loisirs plus qu'ils ne produisent en un mois et les statistiques en notre possession nous montrent qu'il y a dans notre pays des possibilités de développement considérables du tourisme. En 1936, c'est seulement 25 p. 100 des Français qui partaient en vacances ; en 1958, le pourcentage des Français qui prenaient des vacances était passé à 31 p. 100 ; il est de 45 p. 100 en 1964 et on évalue à 52 et 53 p. 100 le nombre des Français qui, à la fin de la période d'application du V^e Plan, prendront des vacances.

Par conséquent, compte tenu de cette évolution dans la vie sociale et, parallèlement, de l'évolution de la démographie, compte tenu de la montée des jeunes, dont la passion pour les déplacements, les voyages, les activités de plein air, l'utilisation des équipements collectifs est également un facteur de développement dans le domaine touristique, il semble que l'on doive s'abstenir de parler de déclin. Tout au plus souffre-t-on actuellement d'un manque d'adaptation aux formes et aux conditions nouvelles du tourisme alors que des pays qui étaient peut-être moins bien placés que le nôtre, comme l'Italie ou l'Espagne, ont su faire avant nous cet effort d'adaptation, effort que nous devons nous imposer le plus rapidement possible.

En 1964, il faut substituer à un tourisme de minorité et de privilégiés un tourisme de masse, un tourisme social.

Les difficultés actuelles de notre tourisme sont connues ; on en a parlé dans un grand nombre de colloques et de congrès officiels, je ne les rappellerai donc que pour mémoire. Nous souffrons tout d'abord d'un équipement hôtelier qui ne s'est pas assez rapidement adapté aux exigences de la clientèle ; un effort de modernisation a certes été fait dans certaines régions mais il a été rarement conduit à bonne fin. Peu d'hôtels, y compris ceux dont la construction permet de les considérer comme des hôtels de grand confort, peuvent mettre à la disposition de leurs clients des salles de bains et des installations sanitaires indispensables, surtout jugées indispensables par les touristes de notre temps. Si l'on ajoute à cette adaptation insuffisante des locaux une crise grave de recrutement du personnel hôtelier, si l'on se souvient que la fiscalité — comme la législation sociale d'ailleurs — n'est pas adaptée au caractère saisonnier de l'activité hôtelière, si l'on considère aussi que bien souvent l'hôtellerie française n'a pas le même dynamisme que l'hôtellerie italienne ou espagnole, on peut facilement mesurer le dommage qui en résulte pour l'ensemble de notre tourisme.

Un autre facteur d'infériorité est l'état de notre réseau routier et on l'a dit plus particulièrement cet après-midi au moment de la discussion du budget des travaux publics. Notre réseau de routes nationales, grands axes ou voies secondaires, est trop souvent saturé ; quant à notre réseau d'autoroutes, il est encore à l'état embryonnaire. De surcroît, de tous les pays d'Europe, c'est la France où l'essence est la plus chère. L'automobiliste paiera le litre d'essence — en chiffres ronds — 93 centimes en France, 87 centimes en Italie, 76 centimes en Espagne, 75 centimes en Belgique, 70 centimes en Allemagne et 58 centimes en Suisse.

Quant à nos équipements collectifs, ils sont insuffisants. Ils ne sont pas, en capacité et surtout en qualité, capables de satisfaire aux besoins de notre clientèle. Il y a tout de même une situation paradoxale à voir les skieurs français partir pour la Suisse ou l'Italie où l'équipement des stations de montagne est généralement plus développé que dans nos propres stations de montagne. Je sais bien, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce que je dis là vous paraît sévère.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Et injuste en ce qui concerne les sports d'hiver.

Mlle Irma Rappuzi, rapporteur spécial. Je ne fais que constater cette tendance des skieurs à désertir nos pistes pour se rendre à l'étranger et je souhaite comme vous qu'il soit bientôt possible d'offrir un nombre suffisant de stations de montagne parfaitement équipées pour retenir les skieurs de notre pays.

Il en va de même, et je pense que vous ne me contredirez pas, en ce qui concerne le nautisme. La navigation de plaisance fait des progrès considérables. Nous essayons de mettre à la disposition des plaisanciers les installations portuaires indispensables. Les collectivités locales dans ce domaine font un effort encore plus important, mais nous devons avoir le courage de constater que bien souvent cet équipement nautique est jugé insuffisant. On va faire de la navigation à voile et du ski nautique en Italie et quelquefois en Grèce. L'organisation de la pêche sous-marine n'est pas non plus dans notre pays conduite avec le maximum de succès.

Je dirai enfin que le tourisme social et notamment les installations destinées au camping et au caravaning, qui ont fait des progrès très importants au cours de ces dernières années, ne sont peut-être pas encore aussi satisfaisantes qu'on pourrait le souhaiter. En tout cas, je vous convie, si vous vous intéressez à ce problème et si vous doutez de ce que j'affirme, à lire les registres d'observations qu'un certain nombre de collectivités locales déposent dans les terrains de camping qu'elles ont aménagés ; vous pourrez y constater l'état d'esprit des campeurs qui fréquentent ces terrains ; vous y verrez qu'il y a encore une croyance, c'est que les terrains de camping italiens sont supérieurs aux nôtres. C'est vrai que, il y a quelques années en tout cas, un effort plus important que chez nous a été fait dans ce pays. Etant donné le nombre considérable de campeurs — on en évalue le nombre à sept millions en 1964 — je crois que là aussi l'effort important qui a été accompli avec l'aide du secrétaire d'Etat au tourisme et le concours des collectivités locales doit être augmenté pour permettre de faire face à tous les besoins.

Je ne voudrais pas prolonger davantage cette intervention vu l'heure tardive, mais je souhaite ardemment, monsieur le secrétaire d'Etat, que les erreurs qui ont pu être commises, les fautes qui ont été commises, puissent dans la plus large mesure possible être rattrapées.

Lorsque nous avons discuté la loi de finances de 1964, nous avons tous déploré que disparaissent les crédits afférents à l'octroi aux touristes étrangers d'un contingent d'essence détaxée. Parmi les questions qui ont été posées lors de la préparation du budget au ministre des travaux publics, figurait la question suivante : doit-on considérer comme définitive la suppression de

la détaxation de l'essence pour les touristes étrangers ? Réponse : il n'est pas envisagé de rétablir la détaxation de l'essence pour les touristes étrangers. C'est là une réponse bien nette, bien laconique, mais on ne peut que regretter qu'elle soit négative car cette mesure a été ressentie comme particulièrement vexatoire et désavantageuse par les touristes étrangers. S'il est vrai que, durant ces derniers mois, une véritable campagne de dénigrement a été conduite dans certains pays étrangers contre la France sur les conditions dans lesquelles les touristes sont accueillis, il faut bien reconnaître que la mesure de suppression du contingent d'essence détaxée a contribué à donner à cette campagne un caractère de véracité que — j'en suis convaincue profondément — nous regrettons tous.

Que faut-il faire pour remonter la pente ? Il faut essayer de tenir compte le plus largement possible des désirs de la clientèle et plus particulièrement de celle dont les ressources sont limitées. Il est en particulier une revendication que formulent aussi bien les touristes étrangers que les touristes français : c'est celle qui consiste à souhaiter connaître à l'avance, au début des vacances, la dépense que l'on aura à supporter selon qu'on se rendra dans telle ou telle région.

Une enquête menée en Grande-Bretagne en 1963 et qui porte sur 4.500.000 touristes de ce pays partant pour l'étranger a fait ressortir que 50 p. 100 de ces touristes avaient choisi la formule des voyages organisés avec au départ la connaissance exacte de la dépense qui sera nécessaire ; 50 p. 100 de touristes qui adoptent cette formule en 1963 contre 30 p. 100 seulement en 1960. Vous voyez qu'il y a là une évolution très importante dont nous devons tenir le plus grand compte.

Certes, de nombreuses autres mesures devront être prises ; nous pensons en particulier que la S. N. C. F. peut jouer un rôle important dans l'incitation au tourisme dans notre pays et qu'une mesure particulièrement heureuse consisterait dans le rétablissement des billets touristiques avec réduction de 30 p. 100. Nous pensons aussi qu'Air France devrait pouvoir consentir des conditions meilleures de voyage aux touristes qui visitent notre pays, de même que les compagnies de navigation devraient, elles aussi, faire un effort d'adaptation.

Dans quelques jours, nous assisterons au lancement du premier *car ferry* construit par la Compagnie générale transatlantique et destiné, vous le savez, au transport, dans les conditions réclamées depuis longtemps, des touristes et de leurs voitures depuis les ports de la Méditerranée jusqu'en Corse. C'est là une réalisation très satisfaisante, qui permettra de compenser un peu l'insuffisance des liaisons entre le continent et la Corse, mais un seul *car ferry* ne saurait suffire à satisfaire à tous les besoins et nous souhaitons — nous comptons sur M. le secrétaire d'Etat chargé du tourisme pour plaider cette cause — que le ministre des finances autorise la mise en chantier d'autres *car ferry* que le *Fred-Caroni* qui sera lancé dans quelques semaines.

M. Guy Petit, s'adressant cet après-midi à M. le secrétaire d'Etat, a lancé un appel pathétique. Je ne saurais mieux faire que de reprendre sinon la lettre, du moins l'esprit de son intervention. M. Guy Petit souhaitait que tous ceux qui ont vocation pour aider au développement touristique de notre pays unissent leurs efforts. Il convient que le commissariat général au tourisme, que les services de l'aménagement du territoire, les collectivités locales, les associations professionnelles, les groupements d'usagers, les compagnies de transport en commun, unissent leurs efforts. Il faut préparer un statut, une charte du tourisme. Nous voudrions qu'on se mette sans plus attendre en mesure de doter le tourisme français, ceux qui en vivent comme ceux qui en seront bénéficiaires, des conditions les plus favorables possible. (*Applaudissements.*)

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

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget du tourisme se présente cette année avec une dotation sensiblement égale à celle de l'an dernier : elle s'élève à 21.852.000 francs, soit une augmentation globale de 347.909 francs par rapport à 1964. Il faut remarquer que cette augmentation n'intéresse que les crédits de personnel. En effet, 202.374 francs sont prévus pour l'amélioration de la situation du personnel et la modernisation du matériel ; 145.335 francs pour le relèvement des rémunérations de la fonction publique.

Bien sûr, nous n'ignorons pas que le tourisme bénéficie d'autres crédits qui ne figurent pas dans ce budget, par exemple 185 millions de prêts à provenir du fonds de développement économique et social pour l'équipement hôtelier, 4.500.000 francs pour les travaux d'équipement des ports de plaisance et 25 millions pour l'aménagement du Languedoc-Roussillon. Mais l'ensemble de ces crédits fait apparaître une insuffisance notable par rapport à l'effort qui s'impose, si nous voulons donner à notre

industrie touristique la possibilité de se développer pour satisfaire la clientèle et, ce qui est loin d'être négligeable, pour faire bénéficier notre pays de ressources nouvelles. Il est vrai que les investissements réalisés au profit du tourisme sont des investissements de haute rentabilité.

Comme les années précédentes, le tourisme français a été l'objet de certaines critiques dont il faut, sans doute, souligner parfois un manque d'objectivité mais qu'il est bon d'examiner pour en faire notre profit. Nous en examinerons quelques-unes et tout d'abord les prix. Les prix pratiqués sont trop élevés. Or, il faut remarquer que, dans ce domaine, des efforts incontestables ont été faits par les pouvoirs publics en vue d'harmoniser les prix et de les stabiliser.

D'autre part, en essayant de réaliser et de coordonner un étalement de la période touristique qui se limite actuellement au mois d'août, il est certain qu'il sera possible d'entrevoir une baisse des prix pratiqués. D'ailleurs, il est à noter que des pays comme l'Espagne et le Portugal, venus tardivement au tourisme et qui se trouvent aujourd'hui face au problème de leur développement touristique, accélèrent la hausse de leurs prix. Nous enregistrons une majoration de 5 p. 100 en Espagne, une majoration de 6 p. 100 au Portugal et même une majoration de 15 p. 100 en Yougoslavie.

Par ailleurs, les diverses formes du tourisme populaire se multiplient et permettent de passer des vacances agréables et à bon marché.

Ensuite, l'accueil a été mis en cause. Il ne serait plus conforme à notre courtoisie traditionnelle et dénoterait une certaine indifférence à l'égard du touriste étranger. Ces critiques ne sont pas injustifiées, il faut bien le reconnaître. A cet égard, il serait souhaitable que, notamment dans les grandes administrations publiques en contact avec les étrangers, le Gouvernement rappelle que la courtoisie et l'amabilité ont été de tout temps l'apanage des Français.

Enfin, votre commission des affaires économiques s'est surtout inquiétée de l'organisation du secrétariat général au tourisme. Elle estime qu'il ne dispose pas des moyens en personnel et en équipement lui permettant de remplir sa véritable mission qui est de promouvoir une politique d'ensemble du tourisme.

M. René Jager. Très bien !

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis. Une réorganisation s'est amorcée cette année, monsieur le secrétaire d'Etat, grâce à vos efforts. Elle est encore trop limitée car il est souhaitable que notre tourisme ait à sa tête une administration mieux structurée pour orienter l'évolution de cette importante industrie. Il nous paraît indispensable de créer un poste de sous-directeur qui aura à s'occuper des questions d'ordre juridique et de propagande.

Il faut réaliser l'organisation de nos régions. Or, quatorze délégués régionaux seulement sont actuellement nommés pour les vingt-deux régions qui existent et encore faut-il signaler qu'ils sont totalement paralysés car ils n'ont à leur disposition aucun moyen ni en personnel ni en matériel. Il faut aussi des cadres valables, en particulier dans le domaine essentiel de l'équipement.

Pour aboutir à une unité d'action, le commissariat devrait pouvoir procéder au regroupement de toutes les activités touristiques actuellement dispersées dans trop de ministères, sans aucune coordination. Est-il besoin de signaler la nécessité d'amplifier notre propagande à l'étranger et, pour cela, de renforcer nos bureaux en personnel compétent et en matériel.

Dans mon rapport écrit, j'ai traité de l'étalement des vacances, du tourisme social, de la modernisation de l'hôtellerie. J'avais déjà évoqué ces différents problèmes à cette tribune l'an dernier et je pense qu'il n'est pas utile à cette heure tardive de les traiter à nouveau, mais je voudrais, avant de terminer, parler d'une opération touristique de grande envergure qui prévoit la création de six unités touristiques le long de 80 kilomètres de rivage méditerranéen et qui a pour titre l'aménagement touristique Languedoc-Roussillon.

Pour la réalisation de cet aménagement, le Gouvernement a créé, par un décret du 18 juin 1963, auprès de la délégation à l'aménagement du territoire une mission interministérielle qui rassemble sous l'autorité d'un haut fonctionnaire les représentants des ministères intéressés ayant à intervenir dans cette opération. L'action de cette mission doit se développer sur trois plans, le plan des équipements généraux de la région, le plan de l'organisation des stations nouvelles, le plan de l'amélioration des stations existantes et du développement progressif de l'arrière-pays. Les crédits nécessaires sont inscrits au budget des charges communes du ministère des finances et transférés en cours d'exercice aux différents budgets ministériels à la demande de la mission, pour l'exécution du programme qu'elle a fait approuver par le Gouvernement.

Le programme d'ensemble prévoit des investissements de l'ordre de 600 millions à effectuer sur une période de dix ans.

Ces 600 millions se répartissent de la manière suivante : 300 millions pour les routes, 120 millions pour les ports de plaisance, 50 millions pour le boisement, 30 millions pour l'aménagement de certains étangs, 60 millions pour la « démoustication » et 50 millions pour l'alimentation en eau potable.

Il s'agit là d'une formule nouvelle qui présente des avantages incontestables d'unité d'action, de renforcement de l'autorité par une coordination des différents ministères et organismes locaux intéressés et dont l'efficacité se fait déjà sentir. Bien que sa création soit toute récente, elle tend, en résumé, à pallier les inconvénients de la dispersion et du manque de moyens que nous venons de signaler. Pour le commissariat au tourisme l'importance des investissements prévus imposera un effort d'équipement et de discipline qu'il sera intéressant de suivre au cours des dix prochaines années.

Enfin, bien que cela ne ressorte pas directement de notre compétence, certains de nos collègues d'outre-mer, membres de la commission, nous ont demandé d'attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le tourisme dans les départements et territoires d'outre-mer. Il semble qu'une formule originale permettant l'organisation de grands circuits touristiques avec l'appui des ministères intéressés, des collectivités locales et de la société d'investissement touristique outre-mer, devrait permettre de développer l'industrie touristique dans ces départements et territoires, ce qui ne pourrait avoir que des effets heureux et profitables en particulier pour leurs populations.

Pour conclure, votre commission des affaires économiques et du plan, après avoir présenté les observations contenues dans le rapport que j'ai rédigé et que je viens de résumer brièvement, donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1965 qui a été adopté par l'Assemblée nationale et qui concernent le tourisme. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Marcel Brégégère. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai quelque scrupule à prendre la parole à cette heure hivernale et tardive, et j'ai le regret de réveiller peut-être la nostalgie des vacances, la nostalgie de nos campagnes, de nos plages et du soleil. Cependant il est de notre devoir, je crois, de faire le point sur cette grande activité économique que procure le tourisme à notre pays au moment de la discussion du budget.

Appartenant à une région, l'Aquitaine, dont on a parlé tout à l'heure et à un département dont la vocation touristique est des plus grandes, vous me permettrez sur le sujet quelques réflexions et, puisqu'on a parlé de Bordeaux, de la Rochelle et du Val-de-Loire, je voudrais très rapidement rappeler la beauté des sites et la beauté des horizons de mon département. Il est inutile d'évoquer ici Lascaux, les Eyzies et Sarlat et si, comme l'écrivait notre regretté président Yvon Delbos, le tourisme trouve en Dordogne et en Aquitaine son lieu de prédilection, notre région souffre comme tant d'autres des difficultés de notre politique du tourisme.

Analysant la saison qui s'achève, ma première remarque se fera naturellement sur notre réseau routier qui n'est plus adapté à la vie moderne et qui l'est encore moins au moment des vacances.

Je ne veux pas ici faire le procès de ce réseau routier dont on a tant parlé dans la discussion du budget des travaux publics, mais nous devons, tout de même, souligner les points noirs de la circulation, nous devons déplorer de nombreux accidents qui endeuillent les joies du tourisme.

Comme en d'autres instances, nous insisterons sur le problème hôtelier qui est sans doute le plus irritant. Je ne me laisserai pas aller à ajouter à une campagne de dénigrement exagéré qui a entraîné et drainé nos touristes vers les pays étrangers. Il faut tout de même signaler que parfois un petit effort de gentillesse, « d'opération charme », de sourire, pourrait être observé.

Il est bon, je crois, de rappeler que la correction, l'amabilité de l'accueil sont pour beaucoup dans le souvenir que l'on emporte d'une région. Le touriste, s'il reconnaît les avantages d'une bonne table, recherche avant tout le confort et attache de plus en plus l'importance qu'il mérite au sanitaire. Sur ces questions nous regretterons donc l'insuffisance des crédits pour assurer la modernisation normale et souhaitable de l'hôtellerie. La première solution à apporter serait de l'encourager en diminuant sa part d'autofinancement qui est beaucoup trop importante et qui empêche beaucoup de réalisations. Les crédits supplémentaires que nous trouvons au budget ne permettront pas de progrès heureux dans le sens souhaité.

Nous regrettons enfin que le Gouvernement ne comprenne pas qu'il tue la poule aux œufs d'or en accablant l'hôtellerie sous des taxes et des charges excessivement dures et lourdes, charges que ne connaissent pas toujours nos concurrents étrangers. Nous sommes le pays où l'hôtellerie est la plus imposée

et où l'essence est la plus chère. Est-il donc impossible d'apporter un soulagement à cette industrie qui en a tant besoin ? Ce serait en tout cas souhaitable.

Je sais que l'impossible est fait pour respecter les sites, mais encore trop souvent des abus sont commis ou trop souvent tout n'est pas fait pour ajouter à leur beauté naturelle. Des subventions importantes devraient être accordées aux municipalités pour leur permettre d'assurer la conservation ou la restauration de leurs monuments historiques. De gros efforts sont sans doute effectués par l'Etat et les départements pour la sauvegarde et la restauration de ces monuments, mais l'importance des travaux entraîne parfois des dépenses considérables. Malgré les subventions allouées, les propriétaires de châteaux, de vieilles maisons de maître de nos campagnes ne peuvent plus assurer la part de financement restant à leur charge. Ne pourraient-ils pas obtenir des prêts spéciaux à faible taux pour que soit ainsi sauvé des immeubles qui constituent souvent des richesses architecturales et historiques d'une valeur considérable ?

Une nécessité urgente s'impose, celle de dresser l'inventaire de nos richesses artistiques. La création de commissions régionales devrait se faire rapidement pour conduire dans les meilleurs délais ce travail qui permettrait de sauver des trésors d'une grande valeur artistique. Combien de richesses étant inventoriées pourraient être sauvées ! Combien d'églises et de châteaux relevant du gallo-romain en Dordogne et de richesses préhistoriques souffrent d'un pareil drame !

Hélas ! la diminution des crédits est responsable du non-fonctionnement de ces commissions. C'est profondément regrettable.

En définitive, nous connaissons parfaitement les buts à atteindre, nous connaissons parfaitement les avantages pour notre pays des bienfaits du tourisme. L'amélioration de notre réseau routier, la publicité en faveur de nos richesses, les moyens de pénétration pour les atteindre par la construction de chemins touristiques, un financement normal pour la création de chalets de vacances, de bungalows, de logements, des facilités plus grandes, des avantages plus importants pour la création de gîtes ruraux qui permettraient à nos ruraux d'obtenir quelques ressources supplémentaires de leurs bâtiments et permettraient à des familles modestes de bénéficier sans grandes dépenses des avantages de nos campagnes, car le tourisme et les vacances ne doivent pas être le seul appanage des familles aisées, telles sont, brièvement résumées, les grandes lignes à observer pour aboutir à des résultats tangibles.

En terminant, vous voudrez bien m'excuser de revenir à ma région en signalant que la Dordogne convient particulièrement pour l'implantation d'installations de tourisme social, pour le fonctionnement des maisons de vacances, car elle répond parfaitement aux conditions posées par M. le ministre de la santé publique, notamment dans sa circulaire du 13 janvier 1964.

Vous me permettez encore de poser le problème de cette merveilleuse richesse qui s'appelle la grotte de Montignac-Lascaux. Cette merveille du monde qui a été visitée par des milliers de personnes est aujourd'hui fermée pour les raisons que tout le monde connaît. Je dois d'ailleurs reconnaître que les pouvoirs publics n'ont pas hésité à faciliter les recherches pour la sauvegarde de ces peintures préhistoriques sans égales dans le monde. Je dois aussi remercier les savants qui se sont penchés sur ces problèmes scientifiques, qui ont œuvré pour la conservation de ces trésors. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, que tous les efforts qui ont déjà été faits soient continués, soient encore poussés plus avant pour assurer la réouverture de cette grotte qui a été, qui reste le plus grand pôle attractif de notre tourisme, qui assure à notre pays une entrée de devises plus importantes que la plupart de nos industries et qui fait rayonner dans le monde entier le climat, la culture, la beauté de notre pays. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Victor Golvan. Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs, nous sommes si impatients de voir notre tourisme se hausser au niveau du tourisme de certains pays étrangers que nous risquons d'être trop pessimistes dans notre jugement et excessifs dans nos propos. Vous me permettez toutefois d'indiquer que ce budget apparaît plus comme une incitation de l'Etat aux collectivités locales que comme un élément producteur d'un grand tourisme national.

Nous savons que les méthodes artisanales et archaïques de notre tourisme nous relèguent à l'arrière-plan du tourisme international, et nous pensons que les actions et réformes à entreprendre nécessitent des moyens qui ne peuvent être pris en charge que par l'Etat.

Les communes isolées ont eu leur époque, leur belle époque, et l'on ne rendra jamais assez hommage à ces communes, à ces municipalités, à ces maires, à ces syndicats d'initiative, qui sont

à l'origine du tourisme français ; mais les investissements nécessaires sont souvent au-dessus des moyens des collectivités locales.

Le Gouvernement l'a bien compris puisqu'il a lancé l'ambitieuse et grandiose réalisation du Languedoc. Nous lui demandons de ne pas ralentir pour autant l'indispensable modernisation des autres régions et de consentir des moyens financiers suffisants.

Je suis intervenu maintes fois à cette tribune en faveur des petits ports de pêche ; mon collègue Yvon vient de le faire avec une grande compétence, et vous-même, monsieur le ministre, venez de donner quelques indications, quelques renseignements sur l'évolution de la question.

Je dirai simplement que ces petits ports sont la grande chance de nombreuses communes côtières.

Pour les ports de plaisance, j'aurais mauvaise grâce à me plaindre des décisions gouvernementales. Cependant, fort d'une certaine expérience personnelle, je voudrais serrer le problème de plus près et montrer que, tel qu'il est conçu, ses résultats seront médiocres.

La construction et l'entretien des ouvrages portuaires ont de tout temps été du domaine de l'Etat. Depuis quelques années, les gouvernements qui se sont succédé ont pris la mauvaise habitude de rejeter sur les communes la majeure partie de la charge. Celles-ci ayant des moyens insuffisants, les quais, les cales et les terre-pleins s'écroulent. Dans l'aménagement et la construction des ports de plaisance, l'Etat intervient par une subvention de 20 à 30 p. 100 ; 80 à 70 p. 100 restent à la charge de la commune qui peut emprunter à 5 p. 100 pour une durée de vingt ans. C'est une nette amélioration sur ce qui se passait voilà quelques années, mais le coût des travaux portuaires se chiffre par millions de francs actuels et l'annuité d'emprunt correspondant à la part de la commune constitue pour celle-ci une charge souvent disproportionnée avec ses moyens. Le Gouvernement doit comprendre que si un port est indispensable au développement du tourisme nautique il constitue un ouvrage dont se serviront plusieurs générations. Dès lors, des prêts devraient être consentis pour 45 ou 50 ans à 1 ou 2 p. 100. Maintenir les prêts à leur taux actuel, c'est agiter une carotte que peu de collectivités pourront saisir. (*Sourires.*)

Un grand nombre de canaux secondaires se trouvent dans la même situation ; ils ont été abandonnés. Leurs bords s'effondrent, ils s'ensavent et leur utilisation est de plus en plus difficile. Pourtant, ils peuvent nous procurer un moyen supplémentaire de ranimer l'économie de certaines régions intérieures, notamment en Bretagne. Remettre en état et entretenir nos canaux, c'est faire circuler dans certaines régions le courant vivifiant du tourisme.

Agissez, monsieur le ministre, avant qu'il ne soit trop tard ; établissez un grand programme, ne le laissez pas à la charge des collectivités locales, qui ne peuvent réagir que selon des moyens partiels ne débouchant nulle part.

Je me permets de répéter que le tourisme doit être et ne peut être que l'œuvre de la nation tout entière, l'Etat assurant le financement des gros travaux, la coordination des actions et la propagande internationale, les collectivités locales ne pouvant supporter que des charges compatibles avec leurs moyens, l'accueil restant de leur ressort exclusif.

Mes chers collègues, une zone touristique est un théâtre, avec d'un côté des spectateurs, de l'autre un décor, des figurants et des acteurs. Si dans un décor prestigieux évoluent des figurants rébarbatifs et des acteurs grincheux, la troupe ne fera pas recette. La France offre des décors multiples divers et magnifiques, mais la mise en scène est insuffisante et l'accueil n'est pas toujours souriant.

Un touriste est un client libre de son temps, libre de son argent ; il veut tour à tour se distraire et se reposer. Aux responsables locaux de le soigner, de le satisfaire. Nous tombons ici dans le domaine de l'activité des maires et singulièrement des maires des stations touristiques. Nous avons de grosses responsabilités que nous n'entendons pas éluder. Bien au contraire, nous les affirmons, mais nous demandons que des moyens soient mis à notre disposition. La gestion d'une station est une œuvre prenante et ceux qui l'assument volontairement ont la foi. Faites en sorte qu'ils ne soient pas déçus et qu'ils trouvent auprès du Gouvernement toute la compréhension nécessaire. Il est facile de rédiger des textes, de lancer des circulaires et des arrêtés ; il est plus difficile pour ceux qui se trouvent en bas de l'échelle, pour les maires, de les faire appliquer puisqu'ils n'en ont pas les moyens.

Quand les familles sont en vacances, elles veulent jouir du maximum de liberté, obtenir le maximum de satisfaction, tout en restant dans les limites d'un budget souvent préétabli. De leur satisfaction ou de leur mécontentement dépend le bon ou le mauvais renom d'une station. Un pêcheur à la ligne sera satisfait s'il a pu observer son bouchon sans être gêné par les évolutions d'un skieur nautique ou d'un pêcheur sous-marin. Certains campeurs seront heureux s'ils ont pu trouver un camp bien organisé. D'autres sont constamment à la recherche d'un

coin isolé, même sans confort. A l'époque où les touristes étaient peu nombreux, la plus grande liberté était de rigueur. Aujourd'hui, l'invasion de certaines zones exige une organisation de la part des responsables et un minimum de discipline de la part des visiteurs.

Le camping est une nécessité de notre époque. Nous avons créé les congés payés. Nous incitons tous les Français à voyager. La logique exige que nous leur donnions les moyens de s'abriter. S'il est permis d'espérer qu'un jour chaque famille française aura sa résidence secondaire, aujourd'hui les déplacements massifs dans un laps de temps réduit ne sont possibles que grâce au camping. Mais ce camping doit être organisé. On ne peut plus accepter que des gens plantent leur tente n'importe où. Dans l'intérêt de tous, des sites sont protégés, des promenades sont aménagées et on ne peut accepter que leur vue soit gâchée par quelques inconscients ou quelques égoïstes. Le paysage privé doit être respecté sous peine de voir se détériorer les relations entre les étrangers et les autochtones.

En un mot, mes chers collègues, les migrations estivales nécessitent la mise en place d'éléments de police. Quand la population d'une station de 2.000 habitants passe, pendant deux mois, à 45.000 ou à 50.000 âmes dont le plus grand travail est la recherche de distractions, ce ne sont pas un malheureux garde champêtre et une brigade de gendarmerie, même doublée, qui peuvent maintenir l'ordre et la tranquillité, notamment la nuit.

Mon propos déborde un peu sur les attributions du ministère de l'intérieur, mais, monsieur le secrétaire d'Etat, comme à l'occasion du budget vous êtes polyvalent (*Sourires*), vous saurez ventiler entre chaque département ministériel la part qui lui revient.

Un gros effort a été fait pour la surveillance des plages et je tiens à dire combien je suis personnellement satisfait de la collaboration des C. R. S. qui savent allier à l'égard des baigneurs gentillesse et sévérité. Les gendarmes font leur service mais leur nombre est insuffisant et l'on parle de le réduire. Nous aimerions savoir comment les maires, responsables de la police en vertu de la loi de 1884, peuvent, dans certaines stations touristiques qui ne sont pas de grandes villes, faire face actuellement à leurs obligations.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous êtes responsable de notre tourisme. Je me permets de vous demander de bien vouloir étudier cette question de très près. De grandes choses peuvent être décidées de Paris mais, à l'échelon local, nous butons sur des questions de détail. La présence de quelques képis au voisinage des boîtes de nuit peut éviter bien des ennuis. La vue de quelques uniformes, dans le champ d'un site classé, peut décourager un campeur en quête d'un coin tranquille.

Il est de mon devoir de vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que les maires les plus dévoués à la cause du tourisme risquent d'être découragés s'ils ne se sentent pas soutenus autrement que par des circulaires. Ils ne doivent pas perdre leur temps dans des actions mineures car, en définitive, l'accueil dépend d'eux et la qualité de l'accueil classe le tourisme d'une station. La manière de donner ou de présenter vaut souvent autant que ce que l'on peut offrir ou donner. (*Applaudissements.*)

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

M. Bernard Lemarié. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention sera relativement brève. Etant donné les conditions dans lesquelles se déroule ce débat, il n'entre pas, en effet, dans mes intentions d'analyser systématiquement le budget du commissariat au tourisme.

Avant de faire la critique des trop faibles moyens dont il dispose, il conviendrait d'ailleurs, pour la présenter en toute objectivité, de rassembler tous les crédits qui, épars dans les différents fascicules budgétaires, intéressent en définitive le tourisme. Je n'épiloguerai pas davantage sur la dégradation de notre balance touristique depuis 1960, ni même sur les statistiques faisant ressortir le nombre des étrangers venus en France ou celui des Français, toujours plus nombreux, qui vont passer leurs vacances à l'étranger. Tout le monde sait, hélas ! que la place que la France détenait en Europe sur ce plan marque chaque année un inquiétant recul. Nos rapporteurs se sont d'ailleurs chargés d'établir ce bilan qui démontre l'acuité du problème et l'urgente nécessité d'une politique touristique à la fois cohérente et hardie.

Pour ma part, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, appeler votre attention et celle du Gouvernement sur un seul élément du tourisme qui, par son ampleur et ses possibilités d'avenir, mérite à n'en pas douter une attention toute particulière : je veux parler du nautisme et je m'excuse d'y revenir après tant d'autres collègues. Je vous demande de voir dans cette répétition l'intérêt que les uns et les autres nous attachons à cette question.

L'extraordinaire développement du nautisme depuis une décennie et plus particulièrement au cours des cinq dernières

années, ouvre en effet, sur le plan du tourisme tant hebdomadaire que de vacances, de telles perspectives et pose des problèmes si précis en même temps que variés qu'il convient désormais de penser cette question à l'échelon national et de coordonner les actions qu'elle nécessite. Le temps, en effet, est bien loin où seuls les plus fortunés pouvaient s'adonner à ce sport. Grâce à la généralisation des congés, grâce à l'évolution des moyens de transport, grâce aussi à l'intelligente adaptation de notre industrie nautique qui a su créer des types de bateaux légers d'un prix abordable, je pense aux types *Vaurien* et *Corsaire*, ce sport est devenu d'autant plus populaire que l'homme des villes condamné à une vie confinée et artificielle éprouve l'irrésistible besoin d'évasion et de détente. Notre jeunesse ressent la nécessité d'un retour aux sources d'une confrontation avec la nature et d'une lutte avec ses éléments tandis que les plus âgés désirent se soustraire à l'incessante et déprimante agressivité de la vie de nos cités.

Ce sont tous ces facteurs qui expliquent, à n'en pas douter, que des dizaines et des dizaines de milliers de jeunes hommes et de jeunes femmes sont devenus de fervents adeptes de ce sport qui constitue pour eux un excellent effort physique en même temps qu'un heureux facteur d'équilibre psychique.

Je ne reprendrai que quelques chiffres pour illustrer l'essor du nautisme. On évalue à environ 400.000 le nombre de ceux qui pratiquent actuellement le yachting lourd ou léger, 130.000 à 150.000 embarcations de plaisance de tous calibres sont en service. Il n'est qu'à voir l'engouement des visiteurs des salons nautiques — j'ai relevé 117.000 visiteurs au salon nautique de printemps en 1962 — pour juger de l'intérêt que suscite cette activité dans toutes les couches sociales.

Mais c'est peut-être en Bretagne, où la voile constitue une carte maîtresse de l'avenir touristique et contribue à rééquilibrer une économie, vous le savez, précaire, que les statistiques sont les plus éloquentes. Une soixantaine d'écoles de voile créées depuis la fondation du Centre nautique des Glénans, en 1947, ont formé à ce jour près de 50.000 élèves et tout laisse à penser que, dans les cinq prochaines années, ce chiffre doublera. Ainsi dans le seul département des Côtes-du-Nord, qui compte cinq centres privés, trois centres autonomes et huit centres de la jeunesse et des sports, soit au total seize écoles de voile, l'accroissement du nombre des stagiaires a été de 40 p. 100 en 1963 et de 52 p. 100 en 1964. Parallèlement, le nombre des journées de stagiaires est passé de 2.500 en 1960 à 13.298 en 1963 et à 21.968 en 1964, soit un accroissement de 65 p. 100 au cours de la présente année. Encore faut-il souligner que toutes les demandes n'ont pu être satisfaites et que le séjour de chaque élève a été limité à quinze jours alors qu'une formation satisfaisante réclame en principe deux stages de quinze jours.

Ces chiffres sont éloquentes. Mais si le nautisme intéresse peut-être plus spécialement la Bretagne aux rivages particulièrement propices, il s'étend aussi avec la même progressivité à tous nos départements côtiers. Il s'adapte même et s'adaptera chaque jour davantage à nos rivières, à nos canaux, à nos lacs. Il est ainsi devenu un élément de première importance dans notre tourisme national.

Une deuxième caractéristique, non moins capitale, me semble-t-il, réside dans le fait que le nautisme déclenche tout un réseau d'activités économiques. Il fait vivre non seulement l'hôtellerie et les commerces ordinairement intéressés par le tourisme classique, que je qualifierai, si vous le voulez, de gastronomique et de contemplatif, mais tout un ensemble de chantiers d'artisans, de menuisiers, de peintres, de voiliers, voire même de mécaniciens. De ce fait, il élargit considérablement le champ des personnes concernées par le tourisme.

Si la production de bateaux de plaisance n'était que de 300 unités en 1938, elle atteint aujourd'hui 15.000 unités par an, elle occupe 5.000 ouvriers, son chiffre d'affaires dépasse un milliard et demi d'anciens francs et son taux d'expansion est en moyenne de 20 p. 100 par an. A cela, il conviendrait d'ajouter toute une gamme de constructions qui, bien qu'annexes, n'en sont pas moins étroitement liées à la plaisance.

D'autre part, comment ne pas mentionner que le nautisme peut jouer un rôle décisif et essentiel dans l'étalement de la saison touristique puisque, contrairement aux jeux de la plage et du bain, il peut se pratiquer normalement de Pâques à octobre et attirer, notamment pendant les week-ends et les congés, la clientèle de nos villes tout au moins sur le plan régional.

Enfin, est-il besoin de souligner qu'à une époque où tous les Français vont passer leurs vacances à l'étranger, l'adepte du nautisme constitue un élément de stabilité, un fond de clientèle sûre et fidèle, car à chaque bateau enchaîné dans nos ports correspond en fait une famille qui y est également affectivement ancrée.

C'est pour toutes ces raisons réunies et concordantes qu'une priorité identique à celle consentie pour les sports de neige me paraît devoir être accordée au nautisme au sein des investissements touristiques. A tous ces jeunes qui viennent se former

dans nos écoles de voile il convient désormais de donner les moyens de pratiquer leur sport favori et cela nécessite une infrastructure que nos départements sont encore loin de posséder.

Vous me direz qu'un effort a déjà été fait dans ce sens et qu'il se poursuit. Le présent budget prévoit vingt-trois opérations nouvelles de reconversion de ports de pêche en ports de plaisance pour lesquels le Fonds de développement économique et social interviendra sous forme de prêts pour environ 12 millions et le ministère des travaux publics sous forme de subventions pour 4.500.000 francs. Je n'entends pas nier cet effort, j'y rends hommage et je m'en réjouis. Mais force m'est de constater que les investissements en ce domaine, qui ne doivent guère dépasser 1 p. 100 du chiffre d'affaires global qu'entraîne cette activité, reste hors de proportion avec les besoins. Or ces besoins sont énormes, je le répète. Un chiffre vous en donnera peut-être mieux la mesure.

Il y a maintenant trois ou quatre ans, le port de la Trinité-sur-Mer, dans le Morbihan, a été équipé avec l'aide du ministère des travaux publics pour recevoir 200 bateaux de plaisance. Plus du double y ont demandé abri en 1963 et 1964.

Il apparaît donc indispensable et urgent qu'en dehors et en plus des grandes opérations plus spécialement destinées à l'accueil des yachts d'un certain tonnage, un aménagement de nos petits ports côtiers soit entrepris rapidement. Ayant perdu une partie de leur flottille de pêche, ils retrouveront ainsi une nouvelle activité facteur d'équilibre économique. Il suffira le plus souvent d'un dragage, de la mise en place de mouillages et de pontons, de la création de postes d'eau et d'essence, parfois de la prolongation d'une digue ou d'un épi pour les adapter à leur nouvelle vocation.

Les départements et les communes n'entendent pas se soustraire à leurs obligations; ils ne demandent qu'à faire un effort proportionné à leurs moyens. Mais ces moyens sont bien souvent faibles et il convient dès lors que le Gouvernement, par l'appoint d'une aide indispensable, vienne apporter l'incitation, le stimulant nécessaires à cette rénovation.

En conviant le Gouvernement à faire un effort plus grand que celui jusqu'alors consenti puisqu'il se révèle à la fois impératif et rentable, je termine en formant le vœu que le V° Plan fasse une plus large place à notre industrie touristique dont le nautisme n'est sans doute qu'un aspect mais constitue néanmoins un atout merveilleux qu'il convient de ne pas laisser échapper. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mademoiselle, messieurs, j'ai constaté que d'une façon unanime tous ceux qui, avec beaucoup de compétence et de foi, se sont exprimés ici avant moi ont manifesté leur attachement et leur confiance en la vocation touristique française et leurs alarmes quant à la situation présente de cette activité.

Dans son excellent rapport, Mlle Rapuzzi estime à 10 millions le nombre des Français qui auraient passé leurs vacances à l'étranger. Je dois dire que si la situation comporte des inquiétudes à cet égard, elle me paraît moins sombre que cela. Je le dis non pas certes pour reprocher à Mlle Rapuzzi un chiffre qui est couramment utilisé, mais pour apporter une précision.

Ce chiffre, en effet, me donne l'occasion de préciser publiquement que les sorties de France comportent aussi bien les sorties de travailleurs frontaliers que les escapades que les Français vivant près d'une frontière peuvent faire de temps en temps, un après-midi ou une journée, pour procéder à quelques achats dans le pays voisin.

De telles statistiques ne donnent donc pas le nombre de Français qui effectuent dans un pays étranger un séjour prolongé pendant leurs vacances. Je n'en veux pour preuve que le recoupement effectué grâce à une récente enquête de l'I. F. O. P. sur les vacances de 1963. Je me permets de citer cet organisme car les méthodes qu'il utilise ont donné des résultats confirmés dans de nombreux domaines.

En 1963, 17 p. 100 des Français qui ont pris des vacances ont séjourné, je dis bien séjourné, à l'étranger. Il ne s'agissait donc pas seulement d'une excursion d'un après-midi. Or, comme 42 p. 100 seulement des Français ont pris des vacances, le nombre de ceux qui ont ainsi séjourné à l'étranger pourrait être de l'ordre de trois millions et demi ou, pour tenir compte d'une certaine marge d'erreur, de 4 millions. Je dis cela uniquement pour ramener le débat à de plus justes proportions.

Je crains que Mlle Rapuzzi ne soit trop optimiste lorsqu'elle évalue le solde positif de notre balance des paiements du tourisme à 80 millions de dollars. Je redoute fort, en effet, que les résultats définitifs, lorsque nous les connaissons dans quelques mois, ne soient inférieurs à ce chiffre.

Il est donc bien vrai qu'il y a un malaise du tourisme français. Ce malaise n'est pas nouveau. Ses causes le sont encore moins. Nous savons tous qu'elles se sont étalées sur une trentaine d'années au cours desquelles la clientèle a été profondément

modifiée, dans son nombre d'abord par l'institution des congés payés, leur généralisation et l'extension de leur durée, par l'évolution des goûts qui ont fait que, le tourisme se portant vers le plein air, le tourisme européen a glissé vers la Méditerranée, vers les zones qui offrent à la fois l'eau et le soleil, le plus souvent, le plus longtemps.

Enfin, le tourisme a été affecté par l'évolution fort heureuse du niveau de vie des Français. Ce qui est préoccupation pour nous en cet instant, quand nous songeons seulement au tourisme, est peut-être en fait une source de satisfaction et de fierté pour la France. Nous constatons, en effet, qu'après toutes les difficultés que notre pays a connues, il a aujourd'hui un niveau de vie élevé et il est capable, grâce à une balance des paiements équilibrée, de pouvoir laisser librement sortir ses nationaux sans rationner les devises qu'ils peuvent emporter, bref que les Français sont aujourd'hui en mesure de satisfaire une légitime curiosité de visiter les pays voisins.

Le problème est de savoir si c'est la curiosité seule qui les conduit au dehors ou s'ils s'y rendent parfois plutôt malgré eux, beaucoup ne trouvant pas en France ce qu'ils cherchent. Le problème est surtout de savoir pourquoi l'augmentation du nombre des touristes étrangers qui viennent nous visiter est moins rapide que celle du nombre des Français qui se rendent à l'étranger.

Vos excellents rapporteurs, Mlle Rapuzzi puis M. le président Bouquerel, ont tous deux parfaitement mis en valeur quels étaient les éléments de ce problème.

Il s'agit d'abord de l'hôtellerie, principale forme de l'hébergement et de l'accueil dans notre tourisme. Il est certain que cette hôtellerie subit un certain nombre de handicaps dont beaucoup sont, eux aussi, l'héritage d'une longue période pendant laquelle on s'est un peu désintéressé du tourisme. En effet, d'abord peut-être par une certaine insouciance avant la guerre puis du fait de la guerre, ensuite parce que la reconstruction s'imposait naturellement par priorité et enfin parce que les frontières qui protégeaient notre économie encore débile protégeaient du même coup notre hôtellerie de toute concurrence étrangère et les Français de toute tentation de sortie, bref, pour ces diverses raisons, pendant près d'une trentaine d'années, notre hôtellerie n'a guère évolué dans son équipement, dans son patrimoine immobilier et dans ses méthodes.

Telle est certainement l'une des premières causes des difficultés auxquelles nous nous heurtons aujourd'hui.

Il est d'autant plus ardu d'y remédier que — je me permets de le rappeler — l'hôtellerie et l'ensemble des activités du tourisme relèvent en France du secteur de la libre entreprise et que, par conséquent, nous n'y pouvons intervenir que par le conseil, par l'incitation, par l'orientation, mais je ne suis pas plus à même de décider pour les hôteliers de ce qu'ils ont à faire que mon collègue des finances et des affaires économiques de donner des instructions à tous les épiciers ou à tous les marchands de vêtements de ce pays.

Cependant, rompant précisément avec la tradition qui voulait que le commissariat au tourisme ne s'intéresse qu'à la propagande, le Gouvernement a depuis quelques années aidé l'hôtellerie à procéder très rapidement à l'adaptation que les circonstances rendaient nécessaires.

Ce fut d'abord le développement des crédits du F. D. E. S. Je signale qu'en effet, sur le fonds de développement économique et social, nous disposons de crédits pour consentir à l'hôtellerie des prêts à long terme à des conditions avantageuses. Ces crédits du F. D. E. S. qui, au total, aussi bien pour l'hôtellerie que pour les équipements collectifs — j'en parlerai dans un instant — s'élevaient à un milliard et demi d'anciens francs en 1958, étaient passés à 100 millions de francs en 1962, à 120 millions en 1963, à 155 millions pour 1964, et j'ai le plaisir d'avoir pu, dans le cadre pourtant d'un budget de stabilisation, les faire passer à 185 millions pour l'année prochaine.

Nous y avons ajouté, vous le savez, au cours de l'année dernière, par l'effet de la loi de finances de 1962, une ristourne de 10 p. 100 sur les investissements, sous la forme de remboursement de taxes. Enfin, pour que les hôteliers locataires des bâtiments dans lesquels ils exercent leur profession puissent bénéficier de ces diverses incitations, nous avons soumis au Parlement et vous avez bien voulu voter lors de la dernière session un texte relatif aux baux de l'hôtellerie.

Donc, dans ce domaine, une réaction est entreprise. Elle est sérieuse et le nombre sans cesse croissant des chambres neuves construites et des chambres modernisées nous donne à penser que l'élan est pris.

Ce qu'il convient de faire maintenant, c'est de poursuivre sur cette lancée, d'accélérer constamment ce mouvement. C'est ce que nous permettront les crédits du F. D. E. S. qui, rien que pour l'hôtellerie, nous permettront, accompagnées par les moyens propres du crédit hôtelier, de financer 40 millions de travaux de construction ou de modernisation dans l'hôtellerie française en 1965.

Autre élément fondamental de notre tourisme : les équipements collectifs.

En ce qui concerne les sports d'hiver, je suis désolé de contredire un peu Mlle Rapuzzi : je demeure convaincu, et pas seulement par attachement provincial, que nos équipements sont les meilleurs d'Europe. Nos stations, qui ont la chance d'être pour la plupart récentes, de dater de la période où l'on considérait déjà que le ski se pratique en altitude, là où l'enneigement est prolongé, nos stations, dis-je, sont bonnes.

Je puis ajouter que nous pouvons regarder l'avenir avec d'autant plus de confiance qu'une mission d'aménagement de la montagne que j'ai pu récemment faire constituer avec les fonctionnaires que mes collègues des travaux publics et de la construction ont bien voulu détacher, a réalisé le recensement des sites de montagnes susceptibles d'être équipés pour les sports d'hiver. Cette étude fait apparaître que nous disposons de la plus importante réserve d'Europe de très bons sites pour le développement des sports d'hiver.

En tête, d'ores et déjà en Europe, en matière de sports d'hiver, nous avons donc devant nous les plus grandes possibilités d'expansion et s'il n'y avait que ce domaine à considérer, je crois que notre débat aurait un ton plus optimiste.

C'est un fait que le nautisme est avec les sports d'hiver la pratique qui se développe le plus, la forme de tourisme dont les progrès, d'année en année, sont les plus stupéfiants.

Par conséquent, je comprends fort bien le sénateur Golvan et le sénateur Lemarié d'avoir, avec la compétence qui est leur dans ce domaine, insisté tout particulièrement sur la nécessité du développement des équipements dans le domaine du nautisme. Je suis donc absolument d'accord avec eux et je vais montrer dans un instant tout ce que mes moyens me permettent de faire.

Je souhaite sans doute comme eux que nous puissions enfin obtenir des trois autres administrations intéressées par le problème que, d'une façon ou d'une autre, pour aboutir vite et bien, on donne aux usagers qui ne demandent que cela la possibilité de participer au financement des installations par l'institution d'une redevance minimale qui serait la contrepartie, dans le domaine du nautisme, de ce qu'est la redevance que les usagers des remontées mécaniques paient volontiers pour les sports d'hiver et qui a permis aux équipements de se développer beaucoup plus rapidement que par la seule intervention de l'Etat et des collectivités locales ne l'aurait permis.

Enfin, on a eu bien raison — et c'est à Mlle Rapuzzi que nous devons également cela — de souligner l'importance des formes nouvelles du tourisme et, parmi elles, du camping et du caravaning.

Je suis obligé, une fois de plus, de rappeler que ma compétence est limitée aux terrains de camping ou de caravaning classés tourisme, c'est-à-dire répondant aux exigences des normes les plus sévères. Au début de 1964, ces camps de tourisme étaient au nombre de 66 ; quant aux autres terrains de camping et de caravaning, ils étaient, au début de cette année, au nombre de 3.106 sur l'ensemble du territoire, et ils relèvent du secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports.

Si je conviens volontiers qu'il s'agit d'une activité très liée au tourisme et auquel elle devrait peut-être être rattachée, je dois souligner que je n'ai ni les moyens financiers ni le personnel qui pourraient me permettre de m'occuper de l'ensemble de ces terrains si on me les confiait. Par conséquent, tout transfert de responsabilités ne serait concevable en ce domaine qu'avec un transfert simultané des moyens.

M. le sénateur Golvan a souligné les préoccupations et les responsabilités des maires des communes qui sont aussi des stations. Je lui rappelle que, pour donner aux maires les moyens d'accomplir les différentes tâches que cela implique, nous avons soumis au Parlement et vous avez bien voulu le voter au cours de la dernière session, un projet de loi permettant la création d'offices municipaux de tourisme qui peuvent se voir, en raison de leur caractère d'établissement public à caractère commercial, déléguer des ressources régulières et entreprendre un certain nombre de réalisations dans le domaine économique.

Il y aura là un moyen efficace mis à la disposition des maires qui ne disposeraient pas déjà de l'outil convenable. Je dis « il y aura » car il reste encore à publier les textes d'application. Nous avons élaboré ces textes. Ils sont en ce moment mis au point par les différents ministères compétents et je puis vous assurer qu'ils paraîtront bientôt.

Le sénateur Guy Petit, tout à l'heure, dans une intervention qui a été certainement la première de ce débat puisqu'elle a eu lieu à l'occasion du budget précédent, a posé un certain nombre de questions relatives à l'équipement du Languedoc-Roussillon, et s'est demandé plus spécialement pourquoi les crédits qui le concernaient figuraient au budget des charges communes.

Je puis tout de suite préciser, après le rapporteur M. Bouquerel, qui s'est fort bien exprimé sur ce point, que si les crédits figurent au budget des charges communes, ce n'est pas

du tout pour les dissimuler ou les faire échapper à un quelconque contrôle, mais parce que, par définition, l'aménagement entier d'une telle région pour le tourisme suppose des opérations de nature extrêmement diverses depuis les routes, qui firent l'objet de l'intervention de M. Guy Petit dans la discussion du budget précédent, jusqu'aux lotissements, en passant par l'assainissement et par certains équipements collectifs typiquement touristiques.

Nombreux seront les ministères susceptibles d'intervenir et c'est pourquoi une mission interministérielle a été constituée pour mener à bien l'opération. C'est pourquoi les crédits ne pouvaient se trouver inscrits sous la rubrique d'un seul ministère et le furent aux charges communes, pour être plus commodément ventilés dans les budgets des différents ministères compétents au fur et à mesure du développement de l'opération et de l'apparition des besoins.

D'autre part, pourquoi, a demandé M. Guy Petit, équiper une nouvelle région touristique alors que nous éprouvons des difficultés dans celles qui sont déjà équipées et organisées ?

Pour la raison que j'évoquais tout à l'heure, à savoir, que nous le voulions ou non, que l'heure est à la Méditerranée, qu'elle est à l'eau à température raisonnable sous un climat aussi ensoleillé que possible... (*Murmures sur un certain nombre de bancs.*)

M. André Dulin. Le mimosa pousse fort bien sur la côte atlantique !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. L'Europe tout entière se rue vers la Méditerranée chaque été. Il serait inconcevable, dans ces conditions, que la France laisse gaspiller plus de 150 kilomètres de plages de sable fin dont elle dispose sur cette côte. Il est donc normal que nous cherchions à tirer parti de cette région.

Bien entendu, cela ne doit pas nous amener à négliger d'autres régions dans le cadre de la compétition touristique actuelle. M. Golvan a voulu rappeler, à travers l'aménagement des ports de plaisance, ces établissements de thalassothérapie qu'il connaît bien pour les avoir développés dans son propre département. Nous cherchons à aider d'autres côtes, notamment la côte bretonne, à maintenir leur activité.

M. Yves Estève. Cette aide est maigre !

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Nous cherchons à utiliser l'ensemble de notre patrimoine. Ainsi, en ce qui concerne la Corse, que Mlle Rapuzzi a eu bien raison de rappeler à notre souvenir, nous constatons que le nombre des touristes, qui était de 185.000 en 1963, a déjà atteint 230.000 en 1964. Les possibilités de cette île sont certainement encore plus considérables. C'est pourquoi je suis heureux de confirmer qu'en plus du *Fred-Scamaroni* dont on a parlé tout à l'heure, il est bien prévu la construction et l'utilisation, pour la desserte de la Corse, de deux autres car-ferries.

Nous pouvons même aller plus loin outre-mer et M. le président Bouquerel nous l'a rappelé tout à l'heure.

Je lui signale que dans les territoires d'outre-mer, le développement du tourisme aussi bien que celui de toutes les autres activités dépend directement du ministre d'Etat compétent. Mais précisément, dans le but de regrouper les responsabilités et les activités du tourisme que M. Bouquerel a eu bien raison de souhaiter, nous venons récemment, dans certains de nos territoires d'outre-mer, de mettre en place des organismes mixtes composés de représentants à la fois des administrations et des professions intéressées. J'espère que, par là, s'amorcera une coopération plus étroite entre les services de ces territoires et ceux du commissariat au tourisme.

Enfin, bien plus divers encore peuvent être les domaines où se manifestent les besoins du tourisme. M. Brégégère nous a signalé combien la protection des sites pouvait être une condition première. Je lui signale à mon tour que nous en sommes tellement convaincus qu'au cours des dernières années nous avons créé en France les premiers parcs nationaux pour constituer de véritables réserves de paysages, de faune et de flore et rendre à certains secteurs de France le caractère original de la nature.

Je sais qu'il faut aussi considérer sous l'angle du tourisme la protection des richesses artistiques, voire celle des grottes dont M. Brégégère nous entretenait tout à l'heure. Mais tout cela est de la compétence du ministère des affaires culturelles. Là aussi, nous multiplions les contacts et je peux dire à M. le président Bouquerel que nous cherchons, par le moyen empirique de réunions interministérielles ; à opérer, sinon encore ce remembrement, du moins cette coordination des différentes responsabilités de l'administration du tourisme qui me paraissent, à moi aussi, être la condition du développement d'une véritable politique du tourisme.

Ayant ainsi répondu aux principales interventions, je voudrais revenir à mon budget. Nous nous sommes efforcés de

tirer des crédits que vous avez bien voulu voter en faveur du commissariat au tourisme pour 1964 le meilleur et le plus large parti. Je me permets, en effet, de souligner que, en ce qui concerne l'hôtellerie, le nombre des chambres créées dans des hôtels neufs a progressé de 35 p. 100 de 1963 à 1964 puisqu'il est passé de 1.946 à 2.630 ; le nombre des chambres créées par extension dans des hôtels existants est passé de 4.854 à 5.500, soit une progression de 15 p. 100 ; enfin, le nombre des chambres modernisées est passé de 10.438 à 11.200, soit une progression de 8 p. 100.

Dans le domaine de l'équipement collectif, nous avons également, je crois, tiré un large parti des crédits dont nous disposions au cours de cette exercice. Le nombre des opérations d'équipement collectif en montagne est passé de 2 en 1963 à 14 en 1964 ; j'ai par là honoré la promesse faite au Sénat que nous nous intéresserions non seulement à une ou deux grandes opérations, mais à de nombreuses opérations dans des stations de moyenne importance, comme M. le sénateur Tron l'avait réclamé.

En ce qui concerne le nautisme — et par là j'espère que MM. Golvan et Lemarié verront que nous partageons leurs préoccupations — le nombre des opérations réalisées n'était que de 3 en 1962 ; il est passé à 11 en 1963 et a atteint 20 en 1964, avec le concours des F. I. A. T. Même dans le domaine du tourisme social et dans les étroites limites du budget qui est le nôtre, une progression très sensible a été accusée, elle marque bien quelles sont nos intentions.

Le budget que nous vous soumettons aujourd'hui est à peu de choses près le même que celui que vous avez bien voulu voter il y a un an. En effet, au total et en moyenne, il ne progresse que de 1,61 p. 100. Le titre III progresse en fait de 1 p. 100. Cependant, les crédits de personnel progressent davantage, d'environ 6 p. 100, et ceux de matériel réduits par compensation de 2 p. 100, mais c'est le titre IV (Interventions publiques) qui progresse le plus sensiblement, d'environ 10 p. 100.

Dans les mesures nouvelles, vous avez pu remarquer les économies qui figurent sous la rubrique de la propagande, ce qui pourrait inquiéter certains d'entre vous. En fait, elles sont destinées à gager des mesures telles que l'amélioration de certains bureaux à l'étranger qui est, elle aussi, de la propagande. Par conséquent, il faut plutôt les considérer comme des virements à l'intérieur de notre budget.

A l'intérieur de ce budget, nous faisons aussi d'autres efforts pour 1965. Nous envisageons, en effet, dans le cadre des crédits de propagande, de financer deux campagnes auxquelles nous attachons la plus grande importance : l'une en faveur de l'étalement des vacances et l'autre en faveur de l'accueil.

Je crois qu'il n'est pas nécessaire d'expliquer que l'étalement des vacances est aussi utile pour que les vacances des touristes soient bonnes que pour que les équipements touristiques soient mieux amortis. Nous avons fait prendre par un comité interministériel du tourisme des décisions par lesquelles les pouvoirs publics créent les conditions de cet étalement des vacances et donnent l'exemple. Je ne les rappellerai pas. Elles sont maintenant connues de tous.

Nous avons depuis lors multiplié les rencontres à l'échelon national, puis maintenant à l'échelon régional, avec les responsables des professions qui peuvent nous aider à aboutir. Je crois pouvoir affirmer que l'effort pour 1965 de l'étalement des vacances sera ainsi complet, coordonné et sans précédent. Je souhaite qu'il nous permette enfin de renverser une tendance qui, en concentrant les vacances de tous les Français sur quelques semaines par an, nous conduit naturellement aux pires catastrophes, qu'il s'agisse de la satisfaction des touristes ou qu'il s'agisse de la rentabilité des équipements d'hébergement. Mais comme beaucoup d'entre vous, et notamment MM. Bouquerel et Brégégère l'ont souligné, il n'y a pas que des éléments matériels dans le tourisme, l'accueil est un élément psychologique d'une importance capitale. L'accueil français a une mauvaise réputation au dehors, sans doute est-il insuffisant. Mais le guide américain publié par M. Fielding, qu'on cite souvent, et qu'on a cité de préférence en prenant des extraits de guides anciens et dont les jugements étaient défavorables à la France, a dans son édition de 1964, page 434, déclaré : « Il semble que l'accueil reçu en France cette année sera le plus agréable depuis la dernière guerre ». Et un peu plus loin, page 590, le chapitre sur la France se conclut, après une description lyrique de cette France et de ses contrastes, par cette phrase : « Elle est maintenant partout capable de donner des vacances dignes des dieux ».

Je ne voudrais pas tomber par là dans un optimisme excessif, mais de tels propos sont réconfortants et encourageants, parce qu'ils montrent que l'observateur étranger, celui qui parcourt notre pays, se rend mieux compte de nos progrès que nous qui voyons les choses au jour le jour, et par conséquent des résultats que les efforts nouveaux déployés depuis quel-

ques années par les pouvoirs publics comme par les professionnels commencent à permettre de recueillir.

Ce nous est donc un encouragement à persévérer, un encouragement, particulièrement, à développer durant l'année 1965 une vaste campagne de l'accueil qui pourra non seulement nous donner l'occasion d'apprendre à tous les Français et non pas seulement à ceux qui sont dans l'hôtellerie, les devoirs du bon accueil, les méthodes par lesquelles on peut donner le maximum de satisfaction à nos fidèles étrangers, qui nous permettra aussi de ramener le projecteur sur ce qui va bien dans notre tourisme. Je suis convaincu qu'il n'y a plus à attendre d'une saine émulation, d'encouragements prodigués à ceux qui font quelque chose pour l'amélioration de notre tourisme, que de la création d'une véritable atmosphère de dénigrement pour ne pas dire de dénonciation.

Mesdames, messieurs, voilà ce que, sur ce budget du tourisme, je voulais vous dire. Il est toujours très doux au responsable d'un département ministériel d'entendre une assemblée parlementaire unanime dire que les crédits mis à sa disposition ne sont pas suffisants. C'est dire que ce soir j'ai été à cet égard comblé. (*Sourires.*)

Je dois vous remercier de l'encouragement que vous nous apportez sous cette forme, de l'appui aussi — je le sens bien — que vous voulez ainsi donner à nos demandes de moyens à la mesure de ce que nous avons l'ambition de réaliser. Merci également pour vos critiques qui sont, elles aussi, extrêmement fécondes et, si vous le permettez, merci enfin — je crois pouvoir risquer cette anticipation — pour le vote que je sollicite maintenant de ce budget, si modeste soit-il et peut-être justement parce qu'il est modeste. Nous avons bien besoin de ces crédits pour essayer de continuer à développer nos efforts en faveur de cette activité dont vous avez tous parfaitement compris et souligné qu'elle est très importante pour l'économie comme pour la vie sociale de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Henriët. Je demande la parole pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

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

M. Jacques Henriët. Monsieur le secrétaire d'Etat, il est incontestable que, depuis quelques années, vos services font des efforts importants pour la publicité et pour les incitations sous diverses formes en faveur du tourisme. Ainsi des communes et certains départements — dont le mien, bien sûr! — ont fait des efforts de compréhension et désirent faire des efforts d'équipement.

Dans mon département, par exemple, comme certainement dans d'autres, on a fait des projets d'équipement et, sur mon incitation, sur ma proposition, des projets d'équipement de plus d'un milliard ont été étudiés.

Nous avons soumis nos projets à des commissions d'équipement et il faudra bientôt les réaliser et les financer. Nous comptons sur l'aide de l'Etat, sur les prêts que pouvait nous consentir le F. D. E. S., sur les crédits que pouvait donner le crédit hôtelier ou d'autres organismes de prêt, comme la caisse des dépôts et consignations.

Or, nous apprenons que depuis quelques mois les robinets sont fermés, si bien que les beaux projets que nous avons faits, que les plans que nous avons dressés en commissions, en séminaires ou en tables rondes, se trouvent vains.

Et puisque vous avez la responsabilité du tourisme, je vous demande, Monsieur le ministre, comment nous devons faire pour payer ce que nous avons décidé de réaliser pour l'équipement de nos régions, pour améliorer le tourisme et donner à nos populations françaises et aux étrangers ce que vous appelez vous-même le plaisir des dieux. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat. Pour tout ce qui dépend du commissariat au tourisme, il n'y a absolument pas de robinets fermés. Nos prêts sur dotations du F. D. E. S. pour les équipements collectifs ou la construction d'hôtels demeurent les mêmes; nous pouvons même en consentir davantage puisque j'ai souligné l'augmentation des dotations du F. D. E. S. pour 1965 par rapport à 1964.

Je pense donc qu'à la vérité M. Henriët visait dans son intervention plutôt des crédits d'origine extérieure au tourisme, peut-être des facultés d'emprunt auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Si tel est le cas, je ne suis pas en mesure de lui donner personnellement des assurances, mais je puis toutefois lui indiquer que c'est avec plaisir que le commissariat au tourisme se saisira des projets formés à l'échelon départemental ou régional et que c'est certainement, après examen, de grand cœur qu'il les soutiendra de son mieux auprès des établissements de crédit susceptibles de les financer.

M. Jacques Henriët. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant les services du Premier ministre (Section X. — Commissariat au tourisme), figurant à l'état B.

J'en donne lecture.

« Titre III, plus 2.374 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets ce chiffre aux voix.

(*Ce chiffre est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, plus 200.000 francs. » — (*Adopté.*)
Nous en avons terminé avec les affaires inscrites à notre ordre du jour.

— 8 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 18 novembre 1964, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1965, adopté par l'Assemblée nationale [N^{os} 22 et 23 (1964-1965).]

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 :

Affaires culturelles :

MM. Joseph Raybaud et Edouard Bonnefous, rapporteurs spéciaux ;

MM. Charles Fruh, Georges Lamousse et André Cornu, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles.

Dépenses militaires :

1^o Rapporteurs spéciaux :

— Exposé d'ensemble. — Section Forces terrestres :

M. André Maroselli.

— Section Air :

M. Yvon Coudé du Foresto.

— Section Marine :

M. Antoine Courrière.

— Section commune :

M. André Maroselli (en remplacement de M. Jean Berthoin, empêché).

— Service des essences :

M. Gustave Alric.

— Service des poudres :

M. André Colin.

2^o Rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées :

— Section commune :

M. le général Jean Ganeval.

— Section Forces terrestres :

M. Pierre de Chevigny.

— Section Air :

M. Jacques Ménard.

— Section Marine :

M. André Monteil.

Articles 28, 29, 52, 70 et 71.

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 18 novembre 1964, à zéro heure quarante-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 17 NOVEMBRE 1964

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

4758. — 17 novembre 1964. — M. Alain Poher expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que pour l'assiette du prélèvement sur les réserves, institué par la loi du 21 décembre 1961, les sociétés ont pu déduire le montant des taxes de 3 p. 100 et 6 p. 100 qui restaient à payer à la clôture de l'exercice de référence (B. O. C. D. II-1868, paragraphe 11). Il lui demande : 1° si la réduction effectuée sur la base de cette instruction peut être remise en cause dans le cas où le montant des taxes de 3 p. 100 et 6 p. 100 payées en 1961 n'a été ni approvisionné, ni passé en frais à payer à la clôture de l'exercice 1960 constituant l'exercice de référence et a été porté, lors du paiement, au débit des comptes « Dotations sur stocks et réserve de réévaluation » ; 2° si les sociétés qui, à la clôture de l'exercice 1960, ont provisionné ou porté au crédit du compte « Frais à payer » par le débit de ces réserves le montant des taxes de 3 p. 100 et 6 p. 100 restant à payer à cette date, ont pu valablement déduire le montant desdites taxes de leurs réserves imposables. Il lui demande en particulier, si pour se retrouver dans la même situation que les sociétés qui ont approvisionné ces taxes par le débit de « Pertes et profits », les sociétés qui, afin de respecter le caractère non déductible des taxes de 3 p. 100 et 6 p. 100 ont passé ces taxes au débit des comptes « Réserve de réévaluation » et « Dotation sur stocks » ont pu pratiquement déduire à la page 4 de l'imprimé administratif le montant de ces taxes payées avant le 1^{er} janvier 1961 ou restant à payer à cette date, tout en s'abstenant naturellement de mentionner les comptes correspondants de provisions ou frais à payer dans la colonne de droite de la page 3 de l'imprimé susvisé. En effet, seule une telle façon de procéder permet de traiter ces sociétés de la même façon que les sociétés qui, ayant imputé les taxes en question au débit du compte « Pertes et profits » ont déclaré un report à nouveau plus faible.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N° 1917 Guy de La Vasselais ; 1918 Guy de La Vasselais.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 3972 René Dubois ; 4503 Roger Carcassonne.

AGRICULTURE

N° 3785 Maurice Lalloy ; 4159 René Tinant ; 4217 Louis André ; 4514 Yvon Coudé du Foresto ; 4547 Marcel Boulangé ; 4550 Octave Bajeux ; 4624 Paul Pelleray ; 4666 Guy Petit.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 2550 Jacques Duclos ; 3812 Raymond Bossus ; 4054 Raymond Bossus ; 4297 Raymond Bossus ; 4406 Jean-Louis Fournier ; 4592 Georges Rougeron ; 4661 Ludovic Tron.

CONSTRUCTION

N° 4579 André Armengaud.

EDUCATION NATIONALE

N° 2810 Georges Dardel ; 2923 Georges Cogniot ; 2995 Gabriel Montpied ; 3472 Louis Talamoni ; 3529 Georges Cogniot ; 3620 Georges Cogniot ; 3634 Georges Marie-Anne ; 3740 Emile Hugues ; 3973 Louis Namy ; 4401 André Maroselli ; 4479 Charles Laurent-Thouvery ; 4486 Guy de La Vasselais ; 4578 Roger Houdet ; 4650 Lucien Grand ; 4651 Lucien Grand.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

N° 2168 Guy de La Vasselais ; 2888 Georges Cogniot ; 3508 Francis Le Basser ; 3613 Octave Bajeux ; 3808 Eugène Soldani ; 3948 Michel de Pontbriant ; 4021 Maurice Vérillon ; 4128 Raymond de Wazières ; 4145 Roger du Halgouët ; 4218 Emile Hugues ; 4340 Louis Courroy ; 4382 Alain Poher ; 4383 Alain Poher ; 4386 Modeste Legouez ; Etienne Dailly ; 4405 Alfred Dehé ; 4434 Ludovic Tron ; 4522 Jacques Henriot ; 4548 Charles Fruh ; 4551 Octave Bajeux ; 4575 Modeste Zussy ; 4581 André Armengaud ; 4594 Alain Poher ; 4604 Antoine Courrière ; 4611 Bernard Chochoy ; 4614 Guy Petit ; 4620 Guy Petit ; 4625 Marie-Hélène Cardot ; 4632 Yves Estève ; 4634 Julien Brunhes ; 4640 ; André Picard ; 4646 Auguste Pinton ; 4647 Yves Hamon ; 4656 Fernand Verdeille ; 4657 Fernand Verdeille ; 4662 Ludovic Tron.

INDUSTRIE

N° 3042 Maurice Coutrot.

INTERIEUR

N° 4633 Marie-Hélène Cardot.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

N° 4667 Charles Durand.

TRAVAIL

N° 4508 Francis Le Basser ; 4623 Paul Pelleray ; 4629 Jean Bertaud.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

N° 4519 Jacques Henriot ; 4645 Guy Petit ; 4653 Fernand Verdeille.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats
de la séance du 5 novembre 1964.

(Journal officiel du 6 novembre 1964, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 1347, 1^{re} colonne, 15^e ligne, de la question écrite n° 4729 de M. Alain Poher, remplacer les cinq dernières lignes par le texte suivant :

« ... (à une personne exploitant un commerce différent) un droit au bail ainsi que des installations représentant en valeur le tiers du droit au bail et de se réinstaller dans d'autres locaux avec un personnel réduit des trois quarts consistant une cession ou une cessation partielle justifiant la taxation pour moitié de son montant de la plus-value résultant de la cession en cause ».