

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des **DEBATS DU SENAT** : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 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<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

COMPTE RENDU INTEGRAL — 21<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Vendredi 12 Novembre 1965.

#### SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1600).
2. — Dépôt de projets de loi (p. 1600).
3. — Loi de finances pour 1966. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1600).

##### *Marine marchande :*

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial; Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Jean Bardol, Henri Claireaux, Léon David, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

MM. le rapoprteur pour avis, le secrétaire d'Etat.

##### *Travaux publics et transports :*

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Pierre Garet.

MM. Antoine Courrière, rapporteur spécial, Amédée Bouquere, et Auguste Billiemaz, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques; André Dulin, Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Camille Vallin, Marcel Boulangé, Louis Guillou, Auguste Pinton, Roger Delagnes, Raymond Bossus, Adolphe Dutoit, Léon David, Louis Jung, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement; Antoine Courrière.

MM. Adolphe Dutoit, le secrétaire d'Etat, Louis Jung, Mme Marie-Hélène Cardot, M. François Schleiter.

Amendement de M. Auguste Pinton. — M. le secrétaire d'Etat, Auguste Billiemaz, Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances. — Irrecevabilité.

##### *Commissariat au tourisme :*

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

4. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 1630).
5. — Renvoi pour avis (p. 1631).
6. — Loi de finances pour 1966. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1631).

##### *Commissariat au tourisme (fin) :*

MM. Amédée Bouquere, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Maurice Vérillon, Léon David, Jacques Henriot, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement; Edouard Bonnefous, André Maroselli.

##### *Aviation civile :*

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial; Edouard Bonnefous, Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Raymond Bossus, Jacques Soufflet, Pierre Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. — Dépôt de propositions de loi (p. 1645).
8. — Dépôt d'une proposition de résolution (p. 1645).
9. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1645).

**PRESIDENCE DE MME MARIE-HELENE CARDOT,**  
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

**PROCES-VERBAL**

Mme le président. Le compte-rendu analytique de la séance du mercredi 10 novembre a été affiché et distribué.

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

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

— 2 —

**DEPOT DE PROJETS DE LOI**

Mme le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 29 de l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, relatif à la durée du service militaire.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 48, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant réorganisation de certains cadres d'officiers et de sous-officiers de l'armée de terre.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 49, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux corps des chefs et sous-chefs de musique de l'armée de terre et au statut des chefs et sous-chefs de musique des armées.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 50, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, en deuxième lecture, autorisant la ratification de l'accord entre la République française et la République algérienne démocratique et populaire concernant le règlement de questions touchant les hydrocarbures et le développement industriel de l'Algérie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 51, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la répression des infractions en matière de permis de construire.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 52, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

— 3 —

**LOI DE FINANCES POUR 1966**

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

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966, adopté par l'Assemblée nationale [N°s 30 et 31 (1965-1966)].

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 28 octobre 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, cinquante-cinq minutes ;
- Groupe socialiste, cinquante minutes ;
- Groupe de la gauche démocratique, cinquante minutes ;
- Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, quarante minutes ;
- Groupe de l'Union pour la Nouvelle République, trente-cinq minutes ;
- Groupe du centre républicain d'action rurale et sociale, trente minutes ;
- Groupe communiste, vingt-cinq minutes ;
- Sénateurs non inscrits, vingt minutes.

**Travaux publics et transports.**

**MARINE MARCHANDE**

Mme le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi de finances concernant la section « Marine marchande » du ministère des travaux publics et des transports.

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

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (marine marchande). Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, dans l'horaire qui nous est imposé je dois limiter mon intervention au développement des observations présentées par la commission des finances telles qu'elles apparaissent avec les chiffres cités dans mon rapport écrit.

Toutefois en ce qui concerne les pêches maritimes et pour éviter des redites, puisque nous sommes en parfaite communion de pensée avec la commission des affaires économiques, je remercie d'avance son rapporteur, M. le sénateur Yvon, dont chacun connaît la particulière compétence, du soin qu'il prendra d'éclairer le Sénat sur une situation qui reste préoccupante et qui relève sans doute plus de la politique du Gouvernement en cette matière — je songe en particulier à son aspect européen — que du volume des crédits inscrits à tel ou tel chapitre.

Mes chers collègues, le caractère spécifique du budget de la marine marchande est marqué depuis quinze ans par l'importance des interventions publiques, qui constituent en fait l'essentiel de son volume global. L'aide à l'armement naval, les subventions aux pêches maritimes, l'aide à la construction navale, les subventions à l'établissement national des invalides de la marine, les subventions à la Compagnie générale transatlantique et aux Messageries maritimes — transporteurs qui assurent les lignes dites d'intérêt général et les liaisons maritimes avec la Corse — j'en passe, représentent en permanence l'image tristement déformée du résultat de nos activités maritimes. Les chiffres que vous trouverez dans mon rapport écrit sont significatifs à ce sujet.

Il nous est arrivé depuis deux ou trois ans de constater avec infiniment de regret que, lassés sans doute par l'aspect quasiment incurable du mal, certains esprits s'appliquaient à donner un regain d'actualité à cette apostrophe de Rouher, cet ancien ministre d'Etat de l'Empire qui devint président du Sénat et qui, adversaire acharné de toute aide à l'armement maritime, s'écriait déjà à l'époque : « La marine marchande est une fille perdue, son mal est dû à son inertie, elle seule en est responsable. »

Comportement d'ailleurs d'autant plus inexplicable de la part des responsables de nos finances publiques — car chacun de vous a deviné à qui je voulais faire allusion — que, de 1959 à 1964, le déficit chronique de la balance des transports maritimes a constamment été négatif et il s'élève encore à 124 millions de dollars en 1964.

Quoi qu'il en soit, c'est contre cet état d'esprit qu'inlassablement depuis bientôt quinze ans, avec quelques collègues que j'aperçois sur leurs bancs, toujours les mêmes bien sûr — et comment ne pas évoquer avec respect et affection la grande figure du président Abel Durand — nous avons lutté dans des alternatives d'espoir et de déception, mais jamais dans le renoncement, pour conserver une vocation maritime à notre pays.

Et voici que, bien au-delà de l'arithmétique de ce budget, nous éprouvons enfin le sentiment que notre accord n'a pas été inutile, puisque nous pouvons lire en tête du plan de réforme de la marine marchande cette phrase qui traduit parfaitement ce que nous avons pu dire les uns et les autres, ou espérer depuis quinze ans, sur les bancs de cette assemblée : « Le plan de réforme de la marine marchande est fondé sur une constatation, la régression constante du pavillon français dans le commerce maritime de notre pays, et sur une nécessité, le maintien pour des raisons stratégiques, économiques et sociales d'une flotte de commerce française. »

Parce que ce n'est pas contraire aux usages et qu'il ne dépend pas de moi que le ministre de tutelle, qui doit être remercié également, soit absent de la place qu'il devrait occuper dans ce débat, je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, la permission d'adresser un très vif remerciement, celui des « maritimes » du Sénat — cette assemblée a toujours été unanime sur les questions maritimes — à M. le secrétaire général de la marine marchande. Condamné par l'horaire aux formules expressees, je dirai honnêtement qu'il a fait déjà ce que personne n'avait fait avant lui et que, quoi qu'il arrive, le nom de Jean Morin restera associé à cette ultime tentative, qui doit réussir, d'un renouveau de l'esprit maritime en France.

Mes chers collègues, j'en viens maintenant aux observations présentées par votre commission des finances, que je vais revoir rapidement devant vous. Je dois dire tout d'abord qu'elle a

enregistré avec beaucoup de satisfaction la disparition, dans la loi de finances, de cette majoration du prix du timbre de connaissance qui a fait verser tant de paroles à cette tribune et sur nos bancs.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

**Mme le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi, avec l'autorisation de l'orateur.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Mon cher collègue, je vous ai écouté avec beaucoup d'intérêt et je souscris pleinement à vos paroles. Vous traduisez admirablement et avec beaucoup de précision les préoccupations de ceux d'entre nous qui, représentant des départements maritimes, connaissent d'une façon toute particulière les éléments de la crise grave que notre marine marchande nationale vient de traverser. Comme vous, nous nous sommes tous inquiétés du fléchissement du pavillon national, qui a abouti en définitive, si l'on excepte le transport des minerais et du pétrole, à la situation catastrophique et aberrante que nous connaissons actuellement et qui fait qu'un pays comme le nôtre, ouvert sur toutes les mers, ne peut transporter les marchandises diverses sur des cargos battant pavillon français que dans une proportion ne dépassant pas actuellement, je crois, 12 p. 100 du trafic. Si l'on n'y prend garde, ce pourcentage se trouvera considérablement diminué d'ici la fin du V<sup>e</sup> Plan. Nous retrouverons la même situation en ce qui concerne le transport des passagers et cela malgré l'extraordinaire et la réconfortante réussite du paquebot *France*.

Il faut donc que chacun, dans le domaine qui lui est propre, recherche les moyens énergiques de remédier à une telle situation et nous avons suivi avec beaucoup d'intérêt la réunion en septembre à l'Élysée d'un comité restreint pour étudier précisément la situation de la marine marchande ; comme vous, je suis heureuse que M. Jean Morin ait déjà commencé à traduire en actes des intentions, dont nous nous félicitons, œuvre que nous voulons voir encore se développer davantage dans le cadre des budgets qui suivront celui de 1966, qui marque un point de départ et une étape.

**M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial.** Je vous remercie, mademoiselle, d'avoir apporté la démonstration de ce que je disais tout à l'heure, à savoir que sur tous les bancs de cette assemblée nous avons toujours été très attentifs aux problèmes maritimes.

Je reprends maintenant les observations de la commission des finances qui, après avoir enregistré avec satisfaction la disparition de la majoration du prix du timbre de connaissance, espère que le timbre lui-même disparaîtra dans la discussion du projet de loi portant réforme de la fiscalité des navires et des ports, dont nous aurons à connaître bientôt. Elle regrette toutefois le maintien de la taxe frappant le carburant utilisé par les navires de pêche. Cette obstination du ministère des finances pour une toute petite chose qui irrite passablement nos populations maritimes, prend presque un caractère désobligeant. Je supplie l'administration des finances de bien vouloir le comprendre et de faire en ce domaine un geste que nous attendons depuis longtemps.

Mes chers collègues, votre commission a souhaité par contre obtenir des indications plus précises sur les intentions prêtées au Gouvernement pour une dispense éventuelle de l'impôt cédulaire de 5 p. 100, par assimilation de l'industrie des transports maritimes aux industries exportatrices, mais en contrepartie d'un effort de concentration des entreprises. Qu'entendez-vous, monsieur le secrétaire d'État, par effort de concentration ?

En ce qui concerne les deux sociétés d'économie mixte, la commission estime indispensable des informations plus complètes sur ce qui peut demeurer en 1966 de la notion de service public définie par les conventions de décembre 1948 dans le cadre de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande.

Les deux questions sont différentes et cependant elles sont étroitement liées. Je dois dire tout de suite que la commission des finances attache moins d'importance à la question des fusions qui a été évoquée à différentes reprises, en particulier devant l'Assemblée nationale, qu'à celle d'une révision des charges imposées, au nom de l'intérêt public ou de l'intérêt général — on en a discuté souvent — à deux compagnies spécialement chargées en fait de desservir un empire qui n'existe plus.

Parmi d'autres, je vais en donner une raison précise. Il y a quelques années, les recettes effectuées par les Messageries maritimes, en contrepartie de ses services contractuels, atteignaient 79 p. 100 de ses recettes globales. D'une part, on empruntait moins l'avion ; d'autre part, un mouvement très actif de fonctionnaires, de militaires, y compris les familles, formait la clientèle de fond qui motivait bien en 1948 l'inter-

vention de l'État pour protéger les pavillons des deux compagnies dont il était devenu en fait le véritable maître.

Cette situation a évolué avec l'empire lui-même. Le résultat, c'est qu'aujourd'hui les recettes de la compagnie la plus touchée dans son trafic contractuel ne représentent plus que 20 p. 100 de ses recettes globales et qu'elles sont alors inférieures au déficit provoqué par l'exécution de ses obligations.

S'agissant d'un déficit couvert par les finances publiques, je préfère citer des chiffres pour être plus clair. Pour une recette escomptée de 72 millions de francs — 20 p. 100 des recettes globales — le déficit des Messageries maritimes qui ne sera que partiellement couvert par la subvention de l'État, atteindra cette année 76 millions de francs. La recette réelle ne sera alors pas seulement égale à zéro, elle sera au-dessous de zéro. Vous voudrez bien admettre que cette situation devra être éclaircie — j'imagine très bien qu'elle ne peut pas l'être dans cette discussion — avant la discussion du budget de 1967.

Je me refuserai à rapporter un centime de subvention aux sociétés d'économie mixte sans une mise à jour de leurs obligations contractuelles et, d'une façon générale, des objectifs qui leur sont assignés.

Cela paraît d'autant plus indispensable que le plan de réforme de la marine marchande soutient — et j'en suis bien d'accord — que la profession et l'État ont chacun leur part de responsabilité dans l'indispensable mutation de notre marine marchande.

Mon observation ne met pas en cause la responsabilité des deux grandes sociétés d'économie mixte qui ne peuvent d'ailleurs prendre aucune décision majeure sans l'accord de leur ministre de tutelle. Mais je dis que vous ne pouvez en même temps faire appel à un renouveau de l'esprit d'entreprise dans un regroupement raisonné et sans doute nécessaire parmi quatre-vingts pavillons et laisser ignorer, surtout du Parlement, que l'État, premier armateur de France depuis la loi de 1948, est condamné à s'écarter de ses voies d'origine s'il veut rester armateur lui-même.

J'ai le sentiment que les armateurs français répondront à votre appel mais que celui-ci sera d'autant mieux entendu qu'une explication loyale sera fournie sur les limites que l'État entend donner à l'aspect privilégié de ses activités d'armateur.

Mes chers collègues, bien d'autres aspects de la politique maritime devraient être évoqués : moyens des services, action éducative, formation professionnelle, recherche scientifique, incitation au progrès technique, retraite des marins, et en particulier, cet important problème du désenclavement de la profession qui mériterait à lui seul un très vaste débat. Nous n'en avons pas le loisir maintenant. J'espère que l'occasion se présentera peut-être au cours de notre session de printemps. Ce sont autant de problèmes qui seront, je l'espère, abordés par nos collègues puisque le rapporteur de la commission des finances n'a pas le loisir de le faire dans le temps de parole qu'il a le devoir de respecter.

Je ne puis cependant quitter cette tribune sans demander une réponse à cette observation de mon rapport écrit : les dépenses en capital sont marquées par une diminution régulière affectant principalement les autorisations de programme et les crédits de paiement du chapitre qui intéresse l'aide à la construction navale. Celui-ci continue à décroître selon le plan de dégressivité mis sur pied en 1962 pour aboutir par étapes successives à l'extinction de l'aide en 1972.

Parallèlement, les crédits figurant à la section III des investissements financés par le F. D. E. S. sont sensiblement augmentés, en particulier la ligne dotation « Industries », pour permettre, dit l'exposé des motifs, « de faire face aux charges importantes résultant des programmes en cours de conversion et de regroupement des chantiers navals ».

La situation des chantiers, vous le savez, mes chers collègues, reste préoccupante. Certains d'entre eux semblent disposer d'un carnet de commandes écartant dans l'immédiat tout risque de fermeture ; mais l'ensemble des bilans que j'ai eu la curiosité légitime d'examiner n'incline guère à l'optimisme. Pour l'exercice 1964, malgré le plein emploi apparent des chantiers, l'ensemble des sept chantiers en exercice totalise plus de 4 milliards d'anciens francs de pertes. Un résultat aussi tristement négatif est prévu pour 1965. Les pertes dépasseront alors 10 milliards pour les deux exercices.

S'il fallait y ajouter les 7 milliards de transposition de l'aide actuellement bloqués par l'État, qui utilise ce moyen de pression pour faire aboutir son programme de concentration, combien de cadavres resteraient sur le terrain ?

C'est là sans doute la zone qui reste la plus sombre au milieu des espérances que je me suis fait un devoir de souligner. Ce budget est au carrefour d'une révolution technique, comparable à celle qui a pu séparer la navigation à voile de la propulsion des navires par la vapeur.

Le responsable de son application ne dispose pas, hélas ! des tableaux presse-bouton qui simplifieront la tâche des équipages sur les navires de demain. Il lui a fallu, il lui faudra encore beaucoup de force de persuasion. Je souhaite qu'il ait aussi beaucoup plus de moyens.

C'est en hommage à cet effort exceptionnel, mes chers collègues, et aux résultats déjà enregistrés, que, sous la réserve de vos légitimes observations, je vous demanderai, au nom de la commission des finances, de bien vouloir adopter le budget qui vous est présenté. (*Applaudissements.*)

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le secrétaire d'Etat, madame le président, mesdames, messieurs, le temps imparti au rapporteur de la commission des affaires économiques ne me permet guère dans cette intervention à la tribune, d'analyser dans son ensemble le budget de la marine marchande, de présenter en détail ces différents chapitres dont la caractéristique première est peut-être la diversité et à travers l'examen des chapitres, de formuler une critique rigoureuse de la politique gouvernementale en ce domaine.

Mon rapport écrit, peut-être plus long cette année que les années précédentes, doit permettre à chacun des membres de cette assemblée de se rendre compte de l'importance que revêt la marine marchande dans notre économie nationale et du peu de cas que le Gouvernement semble devoir y attacher, au moins pour ce qui est de certains chapitres essentiels.

J'ai écrit en effet dans mon rapport qu'il s'agissait « d'un budget de misère ». C'est incontestable pour nos pêches maritimes dont les crédits sont réduits cette année au-delà de ce que nous pouvions craindre après les promesses faites dans les diverses instances où se traitent les problèmes de cette branche d'activité et où se rencontrent professionnels et représentants de l'administration.

Je partage pleinement les préoccupations dont vient de faire état, au nom de votre commission des finances, notre collègue M. Lachèvre. J'approuve les conclusions de son rapport dont l'essentiel a été plus particulièrement consacré aux transports maritimes. Pour éviter des redites, pour que mon propos ne fasse pas double emploi avec l'exposé du rapporteur de la commission des finances, j'entends limiter mon intervention aux seules pêches maritimes et dire au Gouvernement que dans ce domaine particulier, sa politique, si elle devait être maintenue, nous interdira de tenir dans le concert européen, la place que l'importance de nos côtes baignées par quatre mers, la qualité de nos marins, devraient nous permettre d'occuper.

La politique commune qui s'élabore à Bruxelles, dans la mesure où nous accepterons de reprendre notre place vide depuis le 30 juin dernier, suppose qu'il soit satisfait à trois impératifs qui sont les suivants : la modernisation de la flotte, l'organisation des marchés et la qualité de nos produits. Ce sont là les trois objectifs que prétendent poursuivre les responsables de notre politique des pêches.

Or, pour atteindre ces objectifs, il ne suffit pas, comme l'écrivait récemment un président de syndicat de marins, de faire de beaux rapports ou de beaux discours.

Le Gouvernement se doit de créer les moyens de sa politique. Ceux-ci peuvent-ils être compatibles avec une réduction des crédits destinés à l'intervention de l'Etat dans le double domaine de l'organisation du marché et de la modernisation technique de nos armements à la pêche ?

Alors que, partout dans le monde, des efforts sont faits en vue d'accroître l'expansion, ici, dans le domaine particulier de nos pêches maritimes, c'est vers une réduction considérable des crédits qu'on s'engage. Certes, les crédits de fonctionnement de personnel et de matériel augmentent chaque année régulièrement. Le titre III réservé aux moyens des services passe de 47.066.416 francs en 1965 à 48.111.098 francs en 1966, soit une augmentation de 1.044.682 francs.

Au titre IV relatif aux interventions publiques, nous constatons également une augmentation des crédits par rapport à 1965 de 25.897.628 francs, augmentation due essentiellement à l'accroissement des charges de l'établissement des invalides et au nouvel effort fait en faveur de l'armement au commerce au titre des allocations compensatrices. Mais, en même temps, on ne peut que regretter que les subventions aux pêches maritimes prévues au chapitre 44-01 aient été ramenées de 4.814.000 francs en 1965 à 2.994.000 francs en 1966.

Pourquoi cette réduction de 1.820.000 francs ? Le Gouvernement considère-t-il que les objectifs qu'il envisageait dès 1964 de réaliser sont aujourd'hui atteints, qu'il s'agisse du marché de la morue, du marché du thon ou du marché de la sardine ? Aucun problème ne se pose-t-il désormais dans ces différents domaines ? Il semble que ce ne soit pas l'avis des professionnels ; notamment en ce qui concerne la sardine, des crédits eussent

pu, je pense, être dégagés cette année pour aider certains armements et éviter que, si la crise de production qui a sévi au cours de l'été dernier doit persister, cette activité ne disparaisse complètement.

Mais c'est surtout dans la partie du budget intitulé « dépenses en capital », sous le titre « subventions d'investissements accordées par l'Etat », que s'est manifestée la rigueur des finances. Je n'ose croire que la marine marchande puisse avoir une responsabilité dans la réduction des crédits affectés, d'une part, à l'aide à la construction navale et, d'autre part, au programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.

Pour l'aide à la construction navale la différence entre 1965 et 1966 est de 27.582.000 francs en ce qui concerne les autorisations de programme et de 70.885.000 francs au titre des crédits de paiement. Ces diverses réductions ne manqueront pas de se répercuter sur le prix des navires.

Quant au plan de relance, les autorisations de programme qui doivent permettre de subventionner la modernisation des techniques de pêche, l'adaptation de la flotte et l'aménagement des structures économiques, passent de 4 millions à 2.850.000 francs. Les crédits de paiement, eux, fixés à 4 millions en 1965, sont purement et simplement supprimés. Et, pourtant dans le même temps, l'aide de la France se manifeste à l'endroit de certains pays sous-développés, qui entendent orienter leur activité vers les pêches maritimes. Cette aide affecte diverses formes :

C'est l'organisation d'un marché français protégé pour l'écoulement de la production thonière de certains pays africains à un prix supérieur aux prix mondiaux. Les subventions accordées de ce chef seraient de l'ordre de 6 millions de francs.

C'est une aide financière directe pour constitution d'armements nationaux africains avec du matériel français ; l'objectif à atteindre est de constituer une société sénégalaise d'armement à la pêche disposant de cinq navires congélateurs dont trois seraient en service et deux à livrer en 1966, et ceci grâce à des subventions et des prêts du Fonds d'aide à la coopération. La Côte-d'Ivoire elle-même, pour le même objet, aurait également bénéficié d'une subvention de 6 millions.

Enfin, une étude relative à la commercialisation du poisson sur les marchés africains aurait fait l'objet d'une aide de 200.000 francs.

Voilà des générosités que nous aurions aimé voir dispensées à nos propres armements. On peut ainsi se rendre compte que l'Etat, dans un souci de réaliser des économies ou, plus exactement, d'assurer le financement d'entreprises auxquelles il attache sans doute plus de prix qu'à l'industrie des pêches françaises, n'hésite pas à compromettre l'avenir de celle-ci.

C'est la conclusion, en effet, que je tire du document concernant le V<sup>e</sup> Plan destiné à l'information des parlementaires. Au chapitre des pêches maritimes, page 202 de cet ouvrage auquel il vous sera loisible de vous reporter, je lis : « La période couverte par le V<sup>e</sup> Plan... » — qui doit commencer le 1<sup>er</sup> janvier prochain — « ... doit amener l'économie des pêches françaises à prendre une position dynamique et à devenir plus concurrentielle, notamment au sein de la Communauté économique européenne, ou à s'infléchir dans le sens du déclin ».

Nous sommes donc en face de l'alternative : expansion ou déclin. C'est pour repousser cette idée même de repli et de malthusianisme que le même document estime que l'avenir de nos pêches implique un effort considérable de la profession et des pouvoirs publics.

Contrainte de constater le retard relatif de la flotte française, la quasi-inexistence des équipements de congélation, tant à bord qu'à terre, la faiblesse du pouvoir d'investissement de l'armement, la commission du V<sup>e</sup> Plan est amenée à envisager la mise en œuvre d'un certain nombre de moyens.

Parmi ces moyens figure l'aide de l'Etat, subordonnée certes à la rentabilité des navires et harmonisée avec les pratiques de nos partenaires européens. En même temps, elle envisage des subventions à l'armement, dont le montant, dit-elle, ne saurait être inférieur à 20 millions de francs par an.

Le projet de loi portant approbation du V<sup>e</sup> Plan, et qui doit venir en discussion devant notre assemblée dans les premiers jours de la semaine prochaine, s'exprime avec la même netteté. « Les aides importantes, lit-on à la page 100 de ce document, que les pouvoirs publics attribuent aux pêches maritimes dans les pays tiers et chez nos partenaires européens, justifient une attitude vigilante du Gouvernement pour éviter le maintien de ces disparités de concurrence. Une harmonisation est en effet nécessaire, à l'occasion de la définition de la politique commune européenne, pour éviter le déclin économique des pêches françaises. Toutes mesures seront prises à cet effet pour favoriser notamment la modernisation des équipements ».

Eviter le déclin de nos pêches, favoriser la modernisation des équipements, voilà un beau programme qui correspond, du reste, à toutes les déclarations officielles entendues ou lues dans la presse.

Est-ce avec un budget dont les crédits sont en diminution cette année par rapport à 1965 de plus de 50 millions que vous entendez réaliser vos objectifs ? Permettez-moi d'exprimer un doute ! Et, lorsque M. le secrétaire général de la marine marchande déclarait, devant le comité central des pêches maritimes, au début de cette année, en mars, je crois, que « 1965 devait être encore une année difficile, mais que 1966 devait marquer le début d'une période nouvelle », son optimisme au vu de ces crédits a dû, je pense, depuis être quelque peu ébranlé.

D'autres questions intéressant l'armement à la pêche méritent également d'être relevées ici, à l'occasion de cette discussion budgétaire. Leur évocation nous permettra de nous renforcer dans notre opinion que, malgré toutes les promesses faites, toutes les déclarations passées, l'avenir de nos pêches maritimes ne semble guère préoccuper les pouvoirs publics.

C'est ainsi que la taxe sur les carburants dont on nous a promis maintes fois la disparition est toujours maintenue, sa suppression restant subordonnée à la réforme de la fiscalité des navires et des ports dont le projet devait venir en discussion au début de cette année et n'est pas encore déposé.

Les dépenses occasionnées par l'application des dispositions de l'article 79 du code du travail maritime feront l'objet d'un remboursement partiel, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1966. Cette mesure figure, en effet, au chapitre 45-03 qui comprend, à cette fin, l'inscription d'un crédit de 8 millions de francs. Mais nous déplorons que seul l'armement au commerce en bénéficie, à l'exclusion de l'armement à la pêche qui demeure pourtant une activité où la main-d'œuvre est abondante et où plus nombreux sont les risques d'accident et de maladie.

On comprend mal cette différence de traitement alors que l'attention du Gouvernement est attirée depuis longtemps sur la disparité des conditions de concurrence des armements à la pêche à l'intérieur de la Communauté européenne.

Enfin, une dernière mesure critiquable découle du refus qui m'a été opposé, la semaine dernière, par M. le secrétaire d'Etat au budget, d'étendre le bénéfice de l'article 12 de l'actuel projet de loi de finances à l'armement à la pêche, article qui exonère de la taxe de 4,80 p. 100 les seuls contrats d'assurances maritimes sur corps et facultés souscrits pour les navires de commerce. Vraiment, la pêche maritime n'est pas gâtée cette année !...

**M. Jean Bardol.** Elle ne l'est jamais !

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** ... à telle enseigne que, si le projet de budget s'était limité à ce seul secteur, il est plus que vraisemblable que votre commission des affaires économiques l'aurait rejeté.

Elle consent néanmoins à lui apporter son approbation, sous le bénéfice des critiques formulées, avec l'espoir que la mise sur pied à Bruxelles d'une politique commune et l'adoption du V<sup>e</sup> Plan fixant l'orientation de la politique des pêches pour les quatre années à venir permettront d'atteindre les divers objectifs que je mentionnais au début de mon propos et de placer notre pays au premier rang des nations maritimes. (Applaudissements.)

**Mme le président.** La parole à M. Bardol.

**M. Jean Bardol.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention sera consacrée comme chaque année à notre industrie des pêches maritimes. Malheureusement, nous n'avons pas plus de raisons de nous réjouir que les années précédentes.

Lors de la discussion du même budget en février 1963, M. Lachèvre, déjà notre rapporteur spécial de la commission des finances, écrivait dans son rapport : « Si une action n'est pas entreprise, la condamnation à terme de notre industrie des pêches maritimes apparaît comme certaine. »

Or, la situation présente est toujours aussi critique et l'avenir toujours aussi sombre.

Loin d'entreprendre une action énergique en faveur de la pêche, le Gouvernement semble au contraire vouloir lui porter le coup de grâce. Le budget de la marine marchande en apporte la preuve.

Les subventions aux pêches maritimes s'élevaient en 1965 à 4.720.000 francs, elle seront de 2.900.000 francs en 1966. Les crédits destinés à l'adaptation de l'industrie des pêches sont ramenés de 4 millions à 2.850.000 francs. M. Yvon, notre rapporteur pour avis, peut justement écrire : « Le budget qu'on nous a présenté pour 1966 peut-il être considéré, après plusieurs années d'attente, comme une nouvelle amorcée de solution ? N'est-il pas, au contraire, la consécration d'une politique de stagnation sinon de recul ? Nous craignons, pour notre part, que cette dernière expression ne convienne mieux à notre politique des pêches. »

Je crois que M. le ministre des travaux publics l'avoue lui-même quand il déclare à la tribune de l'Assemblée nationale : « Je sais bien que ce budget n'est pas particulièrement brillant notamment en matière de pêche. »

Mais il faut bien voir que ce sont les marins pêcheurs en premier lieu et les travailleurs des industries annexes qui font les frais de la crise alors que les pays étrangers — M. Yvon s'est plu à le souligner — augmentent considérablement leurs flottes et leurs moyens de pêche. Il est bon, par exemple, de savoir que la production mondiale est passée de 10 millions de tonnes en 1948 à 48 millions de tonnes en 1963. La production de notre pays stagne alors que la consommation, lentement mais sûrement, ne cesse d'augmenter puisque M. le ministre a également annoncé à l'Assemblée nationale qu'il y avait une augmentation de 10 p. 100 d'une année sur l'autre.

J'ai déjà cité plusieurs fois l'exemple de Boulogne-sur-Mer. Je me permettrai de le reprendre puisqu'il s'agit de notre principal port de pêche. En 1950, on y comptait 110 chalutiers de pêche industrielle. En 1962, on n'en comptait plus que 63. Dans le même temps, le nombre des marins est tombé de 2.200 environ à moins de 1.500. Mais depuis, le nombre des chalutiers et des marins n'a cessé de diminuer. Aujourd'hui, il n'y a plus que 58 chalutiers en activité dans le principal port de pêche de notre pays. Mais, pour l'ensemble de notre pays, la régression est nette et continue : 71.341 marins en 1938, 51.185 en 1957, 44.290 seulement en 1963. On ne s'étonnera pas, dans ces conditions, que le nombre des chômeurs dans la région boulonnaise soit déjà supérieur à un millier, sans compter le nombre de jeunes de moins de 18 ans qui sont sans travail, car la crise a ses répercussions sur toute la vie économique de notre ville. Ce sont les industries de la marée, de la salaison, de la conserve, des glacières, des emballages métalliques — et j'en passe — qui sont fortement touchées et nous sommes encore plus inquiets pour demain, car aucune solution valable n'est offerte au stade de la production, si ce n'est la concentration. Et cette concentration, le pouvoir entend l'étendre au stade du mareyage et de la salaison. Je voudrais vous donner notre avis sur ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat.

Le ministre des travaux publics a en effet déclaré à l'Assemblée nationale, le 12 octobre, qu'il entendait favoriser la concentration des entreprises de mareyage. Les conséquences en seraient désastreuses, croyez-le bien, pour les marins-pêcheurs, les ouvriers et les ouvrières de la marée et de la salaison. Prenons à nouveau l'exemple de Boulogne-sur-Mer où l'on compte 190 ateliers de mareyage et 77 ateliers de salage et de saurissage employant environ 3.000 salariés. La concentration n'entraînerait pas seulement la disparition des petits mareyeurs, mais la perte de leur emploi pour des centaines d'hommes et de femmes, qui n'ont aucune possibilité de retrouver du travail ailleurs dans une région qui, comme je viens de le dire, est déjà fortement frappée par la crise.

D'autre part, quand il n'y aura plus que quelques gros mareyeurs sur la place de Boulogne, ils feront la pluie et le beau temps — plutôt la pluie ! — et ce sont les marins-pêcheurs qui en subiront les conséquences encore une fois, comme les langoustiers en Bretagne — M. Yvon l'expliquait il y a quelque temps — subissent les conséquences de la concentration au stade du mareyage des crustacés.

Nos marins ne sont pourtant guère gâtés par le régime ; plus ils travaillent, moins ils gagnent. Les cours de production n'ont cessé de dégringoler depuis plusieurs années. Le prix pondéré, le prix moyen du kilo de poisson dans nos cinq grands ports de pêche industrielle est tombé de un franc quarante-neuf en 1962 à un franc trente-cinq en 1964. A Boulogne-sur-Mer, la diminution a été plus nette encore : un franc treize en 1962, quatre-vingt-quatorze centimes pour les trois premiers mois de 1965. Comme les marins sont tous rémunérés au pourcentage ou à la part, leur salaire a subi la même chute et avec la hausse des prix, on peut considérer que la perte de leur pouvoir d'achat est évaluée à environ 25 p. 100.

Nos marins sont d'autant plus furieux que cet effondrement des cours n'a eu et n'aura aucune répercussion au stade de la consommation où le poisson est toujours aussi cher. Il y a un an, devant la colère des marins-pêcheurs, le Gouvernement a promis de changer tout cela. M. Giscard d'Estaing a même reçu une délégation de pêcheurs artisanaux dans son bureau. Mais depuis ces pêcheurs sont comme sœur Anne : ils ne voient rien venir et ne verront rien venir ! Le pouvoir ne prend pas, ne prendra pas les véritables mesures, les seules mesures capables d'organiser le marché et d'assurer une rémunération aux marins-pêcheurs.

Qu'a-t-il fait pour diminuer la marge bénéficiaire trop souvent exorbitante des conserveurs, des mareyeurs, des intermédiaires, des grossistes ? Rien.

Qu'a-t-il fait pour diminuer les taxes ? Rien. Au contraire, le poisson, qui jusqu'alors était exonéré de la taxe à la valeur ajoutée, subira désormais une taxe de 6 p. 100. Les poissons

fumés, dont nous avons déjà parlé il y a quelques semaines dans cette assemblée, les filets de hareng — qui ne sont pas un produit de luxe — seront frappés par une taxe à la valeur ajoutée de 16,66 p. 100.

Qu'a-t-il fait pour arrêter ou diminuer les importations ? Les marins-pêcheurs sont tous plus ou moins conscients que les importations sont la principale cause de leurs difficultés et se dressent contre le Marché commun et ses conséquences néfastes.

Les importations se sont élevées à 164.000 tonnes en 1964, ce qui représente 469 millions de francs, soit 43 p. 100 de la valeur du poisson français pêché. Ces importations, qu'il faudrait limiter, ne feront qu'augmenter. Il est inutile de rappeler le document douanier n° 5, qui permet aux chalutiers étrangers en particulier belges, hollandais, allemands, de venir vendre directement le produit de leur pêche dans les ports de la Manche. L'émotion est si grande chez les marins-pêcheurs que cette mesure n'a pas encore été appliquée. Il semble cependant que certains gros armateurs, après s'y être soi-disant opposés, seraient prêts à s'en accommoder. Mais cela ne trompe personne : ces armateurs étant à la fois conserveurs, importateurs et mareyeurs, ce qu'ils perdront d'une main, ils le regagneront de l'autre, et même deux fois !

Vous dites que cela ira mieux quand nous aurons une politique commune des pêches. Monsieur le secrétaire général de la marine marchande — je vous demande de me démentir si les informations de presse que je vais rapporter sont inexactes — vous avez récemment déclaré en Bretagne : « En ce qui concerne l'égalisation des charges, je crains que les délais pour y parvenir ne soient longs ». Oui, ils seront longs, très longs et nous ajouterons que nous avons la crainte justifiée que cette égalisation des charges, si elle se fait un jour, ne se fasse par le bas et que ce soit, une fois de plus, les équipages qui en fassent les frais, tant au point de vue des conditions du travail qu'au point de vue des rémunérations et des avantages sociaux.

Déjà dans ce qu'on appelle le plan Jean Morin — on lui a donné votre nom — il a été décidé que l'administration n'interviendra plus directement dans l'organisation du travail à bord et dans la détermination des effectifs. Nous considérons que pour la pêche, cela est extrêmement grave car, dans tous les ports, les armateurs tentent de diminuer les effectifs à bord des chalutiers.

Or vous n'ignorez pas, vous ne pouvez pas ignorer, monsieur le secrétaire général — je m'adresse à vous en l'absence de M. le ministre des travaux publics — que les conditions de travail à bord des chalutiers à la pêche industrielle, à la pêche hauturière sont arrivés à un point de rupture. Elles sont inhumaines. On connaît des marins-pêcheurs qui passent plusieurs jours et plusieurs nuits sans dormir, car la règle des huit heures de repos à terre sur vingt-quatre heures à la mer n'est pas appliquée pour les marins-pêcheurs.

Vous savez que la diminution des effectifs entraînera de surcroît des cadences de travail exagérées pour ces hommes déjà usés. C'est pourquoi nous vous demandons vivement d'aider à faire aboutir une solution permettant aux marins de bénéficier de six heures de repos à terre pour 24 heures à la mer.

Je voudrais traiter rapidement, maintenant, de la convention de Londres du 2 mars 1964, que le Gouvernement a signée sans prendre les garanties nécessaires pour nos marins-pêcheurs. Ceux-ci sont pratiquement exclus de la zone des 12 miles des eaux anglaises où ils pêchaient traditionnellement. Qu'attend le Gouvernement français pour demander lui-même que les eaux soient réservées à 12 miles ? C'est de l'auto-défense. Il ne peut faire moins.

Sur un autre plan, le juste souci de protéger nos frayères ne doit pas conduire à l'interdiction de tout chalutage côtier. Ce serait la mort d'une grande partie de notre pêche artisanale. Mais n'est-ce pas ce qu'on recherche ? Le ministre des travaux publics a déjà parlé, il y a quelques jours, de reconversion ; or reconvertir des dizaines de milliers d'artisans pêcheurs dans le Pas-de-Calais, en Bretagne et dans le Sud-Ouest, alors que ces régions sont déjà économiquement sous-développées est un leurre qui ne peut tromper personne.

Je voudrais traiter maintenant l'importante question des pensions. Celles-ci sont calculées sur les bases des salaires forfaitaires mais ces derniers ont pris un retard considérable sur le salaire réel, retard qui ne fait que s'accroître et que ne comblera pas l'augmentation de 4 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1965. La révision demandée par le rapport Forner n'est pas appliquée et notre assemblée serait surprise si on lui indiquait le montant misérable des pensions servies aux vieux marins et aux veuves. Vous me rétorquez qu'à dater du 1<sup>er</sup> octobre — à ce propos, je voudrais vous demander si le décret est signé — les marins de la troisième à la septième catégorie seront reclassés d'une catégorie, dès lors qu'ils cotisent depuis 20 ans dans leur catégorie actuelle.

Nous pensons que c'est une question importante. Ce reclassement, nous vous le demandons depuis toujours. Il n'est pas juste

qu'un marin classé par exemple à vingt ans, en troisième catégorie, s'il est artisanal, ou en quatrième catégorie, s'il est matelot de pont à la pêche industrielle, soit encore seulement en quatrième catégorie à 55 ans, c'est-à-dire après 35 années de navigation quand il a droit à pension.

La décision prise est loin de nous satisfaire et j'en donnerai deux raisons principales. La première raison, monsieur le secrétaire général, c'est qu'elle est trop limitée et ne permettra qu'un rattrapage très partiel. Les vingt années de cotisation constituent en effet un laps de temps bien trop long. Cela ne permettra aux marins que de bénéficier dans le meilleur des cas d'un reclassement d'une seule catégorie ; pour bénéficier d'un reclassement de 2 catégories — ce qui n'est pas exagéré — il faudrait 40 ans de navigation, ce qui est devenu pratiquement impossible. D'ailleurs, vos pensions elles-mêmes au taux plein sont calculées sur 37 annuités. Il faudrait donc, monsieur le secrétaire général, dans une première étape, ramener ce laps de temps à quinze ans, pour que les marins puissent, au cours de toute leur carrière, bénéficier d'un avancement de deux catégories.

La deuxième raison est peut-être encore la plus grave : cette mesure ne joue pas, n'a aucun effet pour les pensionnés actuels qui n'en retirent aucun bénéfice. Vous connaissez, monsieur le secrétaire d'Etat, l'émotion qui règne dans les milieux des pensionnés et des veuves. En fait, ces marins qui ont bénéficié d'un régime, je ne dirai pas de faveur, mais d'un régime établi depuis des années, se voient maintenant dépassés par de nombreuses autres corporations. Il est absolument injuste de ne pas faire bénéficier de cette mesure les pensionnés actuels. Cela l'est d'autant plus qu'en 1957 un surclassement d'une catégorie a été accordé aux hautes catégories : les seizième, dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième — et que la rétroactivité a joué pour ceux qui étaient déjà pensionnés. Alors, pourquoi deux poids, deux mesures ? Pourquoi refuser aujourd'hui cette rétroactivité, cet avantage aux pensionnés et aux veuves des basses catégories qui sont déjà par trop défavorisés ?

Nous désirerions, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous donniez une explication à ce sujet.

Pour les raisons que je viens d'exposer, le groupe communiste votera contre le budget de la marine marchande. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Henri Claireaux.

**M. Henri Claireaux.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à partir de faits précis je m'efforcerai de convaincre le Gouvernement, et plus particulièrement le ministère des travaux publics et la place Fontenoy, de l'intérêt que présente la situation géographique exceptionnelle des îles Saint-Pierre-et-Miquelon pour la recherche d'une solution à la crise grave que traverse actuellement l'armement à la pêche fraîche dans les ports de France.

Il y a effectivement crise. Pour s'en convaincre, il suffit de lire les revues spécialisées et d'entendre les armateurs eux-mêmes. Mais l'indice le plus révélateur de cette crise, c'est encore le nombre de chalutiers industriels vendus à l'étranger en 1965 mais non remplacés et l'on parle sérieusement de la vente de plusieurs autres !

Il est certain — les chiffres le prouvent — que la plupart des chalutiers de pêche industrielle ont débarqué en 1964 un tonnage de poisson supérieur à celui de 1963 ; mais, le prix moyen de vente au kilogramme ayant été inférieur, la recette globale a été plus faible.

En revanche — c'est significatif — les tonnages exportés par la Norvège en 1964 ont été plus faibles qu'en 1963, mais l'augmentation en valeur est de 10 p. 100 et ceci grâce surtout à la surgélation des filets de poissons.

D'autre part, il ne fait de doute pour personne que l'armement français à la pêche fraîche rencontrera de plus en plus de difficultés en raison de l'appauvrissement des fonds traditionnels, de l'extension des eaux territoriales et des importations sans cesse croissantes en provenance de nos partenaires du Marché commun.

Voilà pour la première série de faits précis, d'ailleurs connus de tous.

Je voudrais maintenant rappeler les prévisions de consommation de la France en poisson surgelé et en farine de poisson.

Les documents du V<sup>e</sup> Plan nous précisent que le rythme d'augmentation annuel de la consommation serait de 20 p. 100 pour les produits surgelés... mais que le retard relatif de la flotte française, la quasi-inexistence des équipements de congélation tant à bord qu'à terre, la faiblesse du pouvoir d'investissement de l'armement, ne permettent pas d'envisager que l'accroissement de la consommation soit entièrement pris en charge par la production nationale.

Mais a-t-on vraiment fait, le Gouvernement a-t-il vraiment fait tout ce qui est en son pouvoir pour accroître cette production ? Les armateurs de France, sans aucune hésitation, vous répondent par la négative. Pour ce qui regarde Saint-Pierre et Miquelon, je réponds « non » également.

Déjà, la France importe annuellement 15.000 tonnes de filets de poisson surgelé en provenance d'Allemagne, de Norvège et d'Islande. Ces importations feront plus que doubler d'ici trois ans.

Par ailleurs, les besoins français en farine de poisson sont assurés à concurrence de 85 p. 100 par l'importation, notamment du Pérou et de la Norvège.

Nous sommes donc en présence de la situation suivante : d'une part, une crise grave de l'armement à la pêche fraîche en France ; d'autre part, les besoins sans cesse accrus de la France en poisson surgelé et en farine de poisson, besoins qui ne peuvent être satisfaits que par l'importation.

C'est pourquoi il me paraît opportun de rappeler qu'au sud de Terre-Neuve et en plein centre d'une des régions les plus poissonneuses du monde sont situées les îles Saint-Pierre et Miquelon. La pêche dans ces régions est pour le moins deux fois plus abondante qu'en mer du Nord et les espèces pêchées sont celles qui permettent la fabrication des filets de poisson surgelé et de la farine de poisson.

Je voudrais rappeler également que la Communauté économique européenne a financé la construction à Saint-Pierre d'un nouveau port de pêche d'une valeur de deux milliards d'anciens francs et que le territoire prendra à sa charge la construction dans ce port d'un bâtiment frigorifique. Aussi, je tiens à bien le souligner, tous ces investissements seraient autant dire vains si les chalutiers nécessaires à l'approvisionnement de cette usine frigorifique n'étaient pas basés dans ce port.

Dans ces conditions, compte tenu de la crise que traverse l'armement français à la pêche fraîche, compte tenu des importations massives de filets de poisson surgelé et de farine de poisson pour satisfaire les besoins de la France, compte tenu enfin de l'excellente situation géographique des îles Saint-Pierre-et-Miquelon par rapport aux fonds de pêche, je demande au Gouvernement s'il ne juge pas opportun et urgent d'inciter les armateurs de France à baser dans ces îles quelques-uns de leurs grands chalutiers de pêche fraîche.

Les suggestions de la commission du V<sup>e</sup> Plan quant à l'aide de l'Etat en faveur de l'armement à la pêche me paraîtraient devoir très bien s'appliquer dans ce cas précis.

Ce transfert de chalutiers étant réalisé, la balance des comptes de la nation s'en trouverait améliorée du fait de la réduction des importations massives de filets surgelés et de farine de poisson et les difficultés que traverse l'armement à la pêche fraîche seraient en partie réduites.

Enfin, les îles Saint-Pierre et Miquelon pourraient alors véritablement vivre de l'industrie de la pêche. Ce serait le plus sûr moyen de garantir la paix sociale et de maintenir le drapeau français dans ces îles. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

**M. Léon David.** Madame le président, mes chers collègues, nous ne pouvons laisser passer la discussion de ce budget sans nous faire l'écho de la protestation des travailleurs des chantiers navals. Déjà nos deux rapporteurs y ont fait allusion, mais je voudrais insister auprès du secrétaire général à la marine marchande pour qu'il essaye de trouver les moyens permettant de donner du travail aux ouvriers et techniciens de ces chantiers.

Il y a quelque temps, un ministre nous avait dit ici même que les chantiers seraient amputés de 12.000 ouvriers. Je crois que vous êtes sur cette voie. Déjà à Penhoët-Saint-Nazaire et aux chantiers de la Méditerranée, notamment ceux de La Seyne-sur-Mer dans le Var et de Port-de-Bouc dans les Bouches-du-Rhône, les licenciements sont massifs. A Port-de-Bouc — peut-être pourrez-vous me démentir — paraît-il on irait jusqu'à la fermeture totale des chantiers.

Je sais qu'on invoque une crise mondiale de la construction navale mais je ne crois pas que ce soit tout à fait exact. Le trafic mondial augmente, il faut donc construire des navires et pour cela que les chantiers fonctionnent.

Un jour arrivera où notre flotte aura besoin d'être renouvelée et si nos chantiers sont démantelés vous passerez vos commandes à l'étranger. Les armateurs français ont d'ailleurs déjà commencé en s'adressant notamment au Japon.

Lorsque les chantiers sont démantelés, il est très difficile de les remettre en service. C'est comme pour les puits de mine. Lorsqu'un puits est abandonné et que l'on veut reprendre l'extraction les difficultés sont immenses pour ne pas dire insurmontables.

**M. Jean Bardol.** C'est pratiquement impossible.

**M. Léon David.** Je voulais simplement signaler ce fait. En conclusion, je demande à M. le secrétaire général à la marine marchande d'essayer de donner du travail à ceux que nous avons l'honneur de représenter ici. Je sais que M. Morin, car j'ai souvent fait partie de délégations qui se sont rendues auprès de lui, fait des déclarations rassurantes, mais les actes

ne suivent pas. Il est donc indispensable que des crédits soient affectés à la construction navale, afin que les travailleurs envisagent l'avenir avec moins d'inquiétude. (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et au centre gauche.*)

**Mme le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Madame le président, mesdames, messieurs, comme d'ordinaire mont travail a été extraordinairement simplifié par les rapports à la fois très complets, très clairs et très condensés de MM. Lachèvre et Yvon. J'essaierai de me montrer digne d'eux.

Je ne reviendrai donc pas sur un certain nombre de questions qu'ils ont parfaitement traitées. Je m'efforcerai simplement de mettre en lumière les principaux principes et objectifs de la politique du Gouvernement en matière de marine marchande, tout en répondant de mon mieux aux questions posées par les uns et les autres à cette même tribune.

La très sérieuse crise de la marine marchande ne peut être dissipée par la distribution de quelques millions supplémentaires, chacun s'en doute. Elle exige une modification radicale des structures de l'ensemble de ce secteur économique et du mode de vie de toute une profession.

L'action est nécessaire mais elle doit, bien sûr, être prudente. C'est dans cette perspective que le Gouvernement poursuit ses efforts, aussi bien dans les secteurs de la pêche que dans ceux de la construction navale et qu'il jette les bases d'une politique entièrement nouvelle pour les conditions de travail des gens de mer et des entreprises d'armement.

Je traiterai d'abord des pêches maritimes qui ont longuement retenu l'attention de plusieurs orateurs. En ce domaine, la politique du Gouvernement est dominée par le souci de développer les activités les plus rentables et d'adapter les structures périmées. Malgré la diminution apparente des crédits consacrés à l'aide économique comme au plan de relance, cette politique sera poursuivie et je vous dirai dans un instant comment.

L'aide économique en faveur de tel ou tel secteur a toujours été considérée comme provisoire et devait être relayée par la profession. Ces relais permettent donc de réduire la charge de l'Etat sans en diminuer l'efficacité. Ainsi en 1966 l'effort de propagande sera maintenu au niveau des 100 millions prévus pour 1965. L'aide en faveur du thon et de la sardine restera substantielle si l'aide en faveur de la morue est supprimée. Enfin, le crédit proposé est suffisant pour consacrer 170 millions au démarrage du marché de l'Atlantique.

J'insiste sur le fait, en ce qui concerne cette aide économique, que si les crédits proposés vous paraissent restreints et ne répondent que d'une façon imparfaite à des besoins considérables face à une importante concurrence internationale, il n'en est pas moins vrai que le Gouvernement a défini et poursuivi, sous l'autorité de M. le secrétaire à la marine marchande, une action déjà très nette et non sans efficacité en ce domaine.

C'est ainsi que l'institut scientifique et technique des pêches maritimes a vu sa dotation augmentée, que l'aide à l'enseignement spécial de la pêche a pu être développée, que la reconversion de la flotte de grande pêche est nettement amorcée, que la modernisation des unités dans les grands ports de Boulogne, de Concarneau, de Lorient et de La Rochelle suit un cours favorable, que l'organisation du marché a commencé à porter des fruits, soutenue par un effort de propagande destiné à augmenter la consommation du poisson et à faire connaître des espèces nouvelles pour mieux équilibrer la production et les prix.

Cela n'est pas négligeable — il est bon de le rappeler — ne serait-ce que pour soutenir l'espoir et par conséquent les efforts, ainsi que le disait M. Lachèvre, des marins pêcheurs.

Je puis de mon côté vous assurer que le Gouvernement persévérera, sa politique continuant à se développer selon les grands axes que je viens de rappeler. Je pense que les crédits qui vous sont proposés pour 1966, utilisés de cette manière, permettront certainement de continuer à favoriser et à aider d'une façon appréciable l'expansion, la modernisation et l'évolution de ce secteur.

Abandonnant maintenant l'aide économique, je voudrais parler du plan de relance qui tend à moderniser la profession et vous assurer qu'il ne sera pas affecté par la diminution des crédits en 1966. En effet, la nouveauté et la complexité des recherches n'ont pas permis de lancer toutes les opérations prévues antérieurement ; de ce fait, il y aura des crédits de report qui s'ajouteront aux crédits de 1966 et permettront de maintenir un effort substantiel dans ce domaine. Ainsi, contrairement aux craintes exprimées par M. Yvon, ce budget n'est pas fait que de crédits de misère, comme il le disait tout à l'heure. J'y reviendrai d'ailleurs dans un instant.

Les montants de l'aide ont été fixés en tenant compte des perspectives d'une politique commune des pêches dans le cadre du Marché commun. Bien entendu si, contrairement à nos

espoirs et à notre conviction, cette politique ne devait pas être poursuivie, alors, bien sûr, le Gouvernement devrait reconsidérer cette politique d'aide.

A M. Yvon, justement en raison de l'inquiétude qu'il exprime quant au montant des crédits, je voudrais indiquer, comme à M. Lachèvre, que s'il n'a pas été prévu de crédits de paiement en 1966, c'est précisément que, comme je le disais il y a un instant, compte tenu des prévisions de consommation en 1965, les reports sur 1966 seront relativement élevés pour certains chapitres du budget. Or, il importe d'éviter que le volume des crédits disponibles globalement sur ce budget ne s'accroisse par l'ouverture de crédits de paiement non nécessaires. Cela ne signifie pas qu'aucun crédit de paiement ne sera disponible sur ce chapitre, un virement devant être effectué à son profit au cours de l'année 1966, à partir d'autres chapitres du budget de la marine marchande. Ainsi s'explique mon information de tout à l'heure.

M. Bardol, toujours dans ce domaine de la pêche, a signalé le cas particulier de Boulogne. Il est vrai que dans ce port la situation économique de la pêche et des industries correspondantes pose de très sérieux problèmes.

M. Bardol a demandé ce qu'avait fait le Gouvernement. Il est aisé de répondre à cette question. Pour l'organisation de la production et du marché, le Gouvernement a déjà institué ses prix minima aux frontières pour certains poissons, et ce après accord avec Bruxelles, ce qui nécessitait naturellement d'assez longs délais. Il a mis en place un fonds de régularisation du marché ainsi que de nouvelles institutions régionales. Ce système, doté d'une subvention de l'Etat de 165 millions d'anciens francs, contribuera, par l'établissement de plans de pêche, à la réalisation d'une politique de qualité, à la création de meilleures garanties de prix et à une adaptation efficace de l'offre à la demande.

Pour l'aide aux investissements, je voudrais rappeler l'octroi aux sociétés interprofessionnelles de Boulogne de la grande majorité des crédits du F. D. E. S. C'est ainsi que, depuis deux ans, 10.220.000 francs nouveaux de prêts ont été consentis pour la construction de huit bateaux industriels modernisés, pour lesquels ont été versés également des prêts d'incitation; d'autre part, pendant ces deux dernières années, 2.220.000 francs de prêts ont été accordés à la coopérative de transformation des produits de la pêche, qui a réalisé la concentration de cette activité à Boulogne. C'est dire que le Gouvernement n'est pas indifférent aux problèmes particuliers de Boulogne puisqu'il a déjà pris de nombreuses mesures pour engager un effort considérable en faveur de ce port.

M. Claireaux vient d'exposer avec une compétence qui n'appartient qu'à lui le problème particulier à tous égards de Saint-Pierre et Miquelon.

Certes, le Gouvernement est conscient de ce que l'essentiel des activités y est constitué par le port et la pêche. Aussi a-t-il déjà beaucoup entrepris à cet égard.

En ce qui concerne le port, les travaux exécutés dans le cadre d'une convention de financement passée avec le fonds européen de développement, qui a ouvert à cet effet un crédit de 875 millions C. F. A., vont faire de Saint-Pierre un port de pêche et de commerce moderne. Les travaux seront terminés au cours du second semestre de 1966.

En ce qui concerne l'extension de l'activité de transformation des produits de la mer, le premier objectif recherché a été d'accroître la production de l'entreprise industrielle locale : la Société de pêche et de congélation.

Le concours technique et financier d'un groupe d'armateurs, de conserveurs et de frigoristes français est actuellement à l'étude. Cela permettrait de porter le tonnage annuel de poisson traité par cette société de 7.000 à 12.000 tonnes et de faire passer la masse des salaires à terre de 76 à 120 millions de francs C.F.A.

D'autre part a été également entreprise l'étude de l'implantation sur le nouveau môle d'une nouvelle unité frigorifique. Il y a tout lieu d'espérer que les études aboutiront incessamment, grâce à l'apport de capitaux privés européens des Six et à la constitution d'une société chargée de l'équipement et de l'exploitation d'un important ensemble froid, dont la fonction initiale de stockage pourra être complétée à tout moment par une fonction de production de filets surgelés.

Pour ce qui a trait au développement de la pêche, les efforts entrepris ont eu pour objet la modernisation complète des méthodes de pêche artisanale. D'abord, les doris ont été dotés d'un équipement permettant d'en accroître l'efficacité. Mais il est apparu qu'une amélioration réelle ne pouvait résulter que d'une transformation complète de la pêche côtière par la substitution aux doris d'unités de plus fort tonnage utilisant des techniques plus évoluées. M. Claireaux connaît d'ailleurs mieux que moi cette question. Cette transformation en est encore au stade expérimental mais c'est certainement la voie de l'avenir.

Quant à la pêche faite à partir de chalutiers industriels, il importe essentiellement, comme le soulignait l'orateur, de la développer et, pour cela, il faut assurer aux navires une meilleure rentabilité. C'est à cet effet que sera entreprise, en 1966, la construction d'un laboratoire de recherches de l'I. S. T. P. M., qui sera doté le plus rapidement possible et en tout état de cause au cours de la période du V<sup>e</sup> Plan d'un navire de recherches de 45 mètres.

Tous ces travaux ont pour but de favoriser la venue à Saint-Pierre et Miquelon de grands chalutiers industriels, comme le souhaitait tout à l'heure M. Claireaux à qui je crois pouvoir répondre que non seulement le Gouvernement est conscient de ce que la situation géographique de Saint-Pierre et Miquelon nécessite un effort particulier dans le domaine de la pêche, mais encore qu'il l'a déjà largement entrepris.

Mesdames, messieurs, en ayant ainsi terminé avec la pêche, je voudrais aborder le problème de la construction navale.

L'effort d'adaptation, de reconversion et de concentration de l'industrie se poursuit. Si la concentration des entreprises est encore insuffisante, on peut par ailleurs noter des éléments positifs : l'effort de recherche permet à la construction navale française d'être à la pointe du progrès technique pour certains types de navires, par exemple pour les transporteurs de gaz; d'autre part, le carnet de commandes — il faut tout de même le dire — s'est relevé cette année.

Cette évolution ne profite pas à tous les chantiers. Le Gouvernement en est conscient et il assumera comme toujours les responsabilités qu'il doit prendre pour aider les chantiers en position difficile à se reconvertir.

Tel est d'ailleurs essentiellement le problème du chantier de Port-de-Bouc dont M. David nous a entretenus tout à l'heure.

Déjà le Gouvernement a pu, répondant à une question orale n° 106 posée par M. David, exposer quelles étaient les grandes lignes de notre politique en la matière. Je rappellerai simplement qu'il est convaincu de ce que la société de Port-de-Bouc, si elle restait isolée, se verrait obligée, après la livraison du deuxième car-ferry pour la Corse — ce qui sera fait vers juillet 1966 — à moins d'un extraordinaire succès dans certains secteurs de conversion, comme les piscines métalliques ou les bâtiments préfabriqués, de licencier une partie de son personnel.

Seules certaines formules de regroupement peuvent assurer réellement l'avenir. En tout cas seule la reconversion peut, dès les plus prochains mois, assurer aux chantiers une activité suffisante, d'où la politique poursuivie en ce sens par le Gouvernement à Port-de-Bouc comme en d'autres endroits.

A M. Lachèvre qui, avec toute la compétence qu'on lui connaît, s'est alarmé dans ce domaine de la chute des crédits, je dois rappeler qu'effectivement ils doivent chuter peu à peu jusque vers 1972, mais nous espérons une aide communautaire qui pourrait être de l'ordre de 10 p. 100, ce qui fait qu'en 1972 il n'y aurait pas absence totale d'aide.

En ce qui concerne plus particulièrement les crédits de paiement, les chiffres sont moins importants en 1966, mais là aussi pour des raisons analogues à celles que j'ai déjà développées en détail au sujet de la pêche : il y aura des reports ce qui fait que les crédits figurant au budget de 1966 permettront de maintenir, grâce à ces reports, le programme d'aide au niveau prévu.

J'aborde maintenant le problème du statut du marin. Je confirme qu'en ce domaine le Gouvernement est en train de mettre au point un projet de réforme. Il est question par cette réforme, non de réduire les avantages sociaux dont bénéficient les marins, mais d'employer au mieux la capacité des personnels en fonction des navires modernes qui exigent des effectifs réduits à un niveau plus élevé de formation professionnelle et un personnel relativement jeune.

C'est à toutes ces conditions nouvelles qu'un nouveau statut doit nous adapter. Le Gouvernement entend donc favoriser les carrières courtes et la mobilité de la main-d'œuvre. Différents projets de loi dans ce sens seront soumis au Parlement au cours des sessions prochaines.

J'en arrive enfin à l'armement au commerce. Précisément en raison des difficultés évoquées à cette tribune par M. Lachèvre, puis soulignées par Mlle Rapuzzi, le Gouvernement veut donner à notre armement des conditions de compétitivité qui lui permettent de tenir tête à cette concurrence internationale qui se fait si durement sentir. Cette politique implique un effort de la profession et un effort de l'Etat pour faciliter les investissements en cargos de ligne et alléger les charges d'équipage des entreprises.

Je voudrais, à propos de l'armement tant privé que national, souligner qu'il doit accentuer l'effort de concentration commencé depuis quelques années. Le Gouvernement, d'ailleurs, subordonne certaines mesures d'aide au développement de ce mouvement de concentration.

A ce propos, M. Lachèvre a évoqué le cas particulier de deux compagnies et spécialement celui des Messageries maritimes.

Bien sûr, ce problème nécessitera entre M. le secrétaire général de la marine marchande, qui le connaît bien et qui le suit de près, et M. Lachèvre, qui ne le connaît pas moins, de nombreux échanges de vue. Je voudrais pourtant indiquer du haut de cette tribune qu'une commission présidée par M. le secrétaire général de la marine marchande, et dont les conclusions ont eu l'accord des représentants de M. le Premier ministre et de M. le ministre des finances, a déjà mis sur pied une série de mesures d'économie qui ont été adressées à la compagnie en question et à toutes les autres, afin de réaliser une meilleure coordination de leurs activités, notamment pour les voyages que leur impose le cahier des charges. Dès 1967, ces économies devraient être ressenties d'une façon très effective.

Naturellement, d'ici là, je le répète, M. le secrétaire général de la marine marchande ne manquera pas de suivre la question avec l'attention qu'elle mérite et il sera heureux de recevoir à ce sujet les suggestions de M. Lachèvre.

De toute manière, l'aide de l'Etat est accrue et se manifeste par trois dispositions essentielles : la suppression de la taxe de 4,80 p. 100 sur les contrats d'assurance corps ; l'augmentation à 80 p. 100 du montant des investissements de la quotité des crédits consentis aux entreprises d'armement ; l'institution d'une prime de modernisation pouvant correspondre à 12 p. 100 du prix des cargos de ligne et réservée aux seuls bâtiments très modernes construits au cours du V<sup>e</sup> Plan.

Une deuxième série de mesures doit contribuer à une meilleure utilisation de la flotte par les chargeurs. Enfin, deux mesures très importantes ont été prises pour alléger les charges sociales : la première, consiste à réduire partiellement les charges qui incombent à l'armement au titre des maladies et accidents survenus à bord ; l'autre, est la suppression du versement forfaitaire de 5 p. 100 sur les salaires, mesures toutefois subordonnées à la concentration effective des entreprises.

Enfin, pour les compagnies nationales qui n'échappent pas au problème commun que vos rapporteurs ont souligné, le Gouvernement a adopté les conclusions d'une commission qui a étudié pendant plusieurs mois les réformes susceptibles d'être apportées dans la gestion de la Compagnie générale transatlantique et de la compagnie des Messageries maritimes comme dans la structure même de leur trafic. Ainsi que je le disais tout à l'heure, il doit pouvoir en résulter un programme d'économie rigoureuse et susceptible d'atténuer très sensiblement le déficit de ces compagnies.

Ces quelques éléments de réponse, que j'ai eu l'honneur de vous apporter au nom de mon collègue le ministre des travaux publics, font assez ressortir qu'un effort très important a déjà été entrepris, mais qu'il reste effectivement beaucoup à faire.

Plusieurs orateurs ont bien voulu rendre hommage en cette occasion à l'action infiniment efficace de M. le secrétaire général de la marine marchande. C'est pour permettre aux uns et aux autres de disposer des moyens nécessaires à la poursuite de cet effort que je vous demande de bien vouloir voter les crédits du budget de la marine marchande. (*Applaudissements au centre droit et à droite.*)

**Mme le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Nous allons examiner les crédits concernant la section « Marine marchande » du ministère des travaux publics et des transports qui figurent aux états B et C.

ETAT B

**Mme le président.** « Titre III : plus 156.466 francs. »

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous poser deux questions, au sujet du titre III, sur les secrétaires administratifs et les syndics des gens de mer.

En ce qui concerne les premiers, j'avais déjà posé la même question l'an dernier, mais il ne m'avait pas été répondu. C'est la raison pour laquelle je vous demande, cette année encore, de bien vouloir m'indiquer quelles sont les intentions du Gouvernement à leur sujet. Ils demandent, en effet, à bénéficier de certains avantages qui ont été accordés par des décrets successifs à leurs homologues de la marine nationale. Ces avantages sont, d'une part, des indemnités de sujétion et, d'autre part, la création d'un grade de secrétaire administratif en chef dont l'indice terminal serait de 420. Telle est la première question que je voulais vous poser en ce qui concerne les secrétaires administratifs.

Quant aux syndics des gens de mer, ils souhaitent que soit créé un poste de hors classe dans toutes les directions et les quartiers importants où ils ont un travail particulièrement délicat à remplir. En outre, ils soulèvent de leur côté la question de leurs indices. Je voudrais savoir quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne ces deux catégories de fonctionnaires.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Madame le président, je voudrais répondre à M. Yvon, à propos de sa première question concernant les secrétaires administratifs, qu'une étude est effectivement en cours, ce qui prouve que le Gouvernement est conscient du problème, mais que cette étude n'ayant pas encore abouti à des conclusions, je ne puis dès maintenant lui répondre de façon précise.

En ce qui concerne les syndics des gens de mer, la modification de leurs situations que souhaite M. Yvon dépendra sans doute, dans l'esprit du Gouvernement, de la création ou non d'un corps de défense. Une suite pourra sans doute alors être donnée dans le sens indiqué par M. Yvon.

En tout état de cause, je crois que sur ces deux problèmes comme sur certains autres évoqués à la tribune tout à l'heure, un contact entre M. le rapporteur et M. le secrétaire général de la marine marchande sera toujours utile.

**Mme le président.** Personne ne demande plus la parole sur les crédits du titre III ?...

Je les mets aux voix.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

**Mme le président.** « Titre IV : plus 10.417.628 francs. »

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis.** En ce qui concerne ce titre, la question que j'entends poser au Gouvernement est relative à la situation du personnel des écoles d'apprentissage maritime. Je crois savoir en effet que ce personnel n'a pas de statut particulier et que ledit statut dépendrait d'une commission de l'apprentissage maritime qui devait se réunir dans le courant du mois d'octobre ou du mois de novembre. Cette commission s'est-elle réunie ?

J'aimerais entendre de la bouche de M. le secrétaire d'Etat si les instructeurs des écoles d'apprentissage maritime bénéficieront prochainement d'un statut du même type que les instructeurs des écoles d'apprentissage de l'éducation nationale et si, en raison de ce statut, ils pourront bénéficier d'une retraite à l'expiration de leur carrière.

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Là encore, aussi paradoxal que cela puisse paraître, c'est le fait même que la question posée par M. Yvon est tout à fait d'actualité qui m'empêche de lui répondre avec autant de précision que je l'aurais souhaité. En effet, ce problème est à l'étude. Le Gouvernement a lié, comme il le paraissait normal, les questions intéressant l'apprentissage maritime à la réforme de l'enseignement maritime. La commission compétente pour l'enseignement maritime s'est réunie il y a deux jours. Les travaux relatifs à l'apprentissage maritime doivent suivre et compléter ceux de l'enseignement maritime. Par conséquent, nous n'en connaissons pas encore les conclusions. C'est pourquoi, là aussi, je suis obligé de demander quelque peu de patience à M. Yvon.

**Mme le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre IV.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

ETAT C

**Mme le président.** « Titre V :

« Autorisations de programme, 9.150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 1.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 237.450.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 72.539.000 francs. » — (*Adopté.*)

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

**Mme le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant la section « Travaux publics et transports » du 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 (travaux publics et transports).** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je n'ai pas l'ambition, dans le cadre de ce rapport, d'analyser complètement ni dans le détail les différentes dotations de ce budget des travaux publics que j'ai l'honneur de rapporter au nom de la commission des finances. Je rappelle seulement que la masse totale de ce budget des travaux publics comprend pour les dépenses ordinaires 5.369.171.296 francs, en augmentation de 793.834.190 francs par rapport à 1964.

La plus grande partie de cette augmentation intéresse le chapitre des subventions aux organismes d'intérêt général, dont notre collègue M. Courrière est le rapporteur ; dans une

proportion moindre, 51 millions, des interventions de l'Etat, et la plus grande partie en application de la loi du 29 juin 1965 sur la réforme des grands ports français. Enfin, une augmentation non négligeable avoisinant 100 millions de francs intéresse les crédits d'entretien de notre réseau routier national.

Pour ce qui est des dépenses en capital, les autorisations de programme progressent, elles aussi sensiblement, puisque l'augmentation, par rapport à 1964 est de l'ordre de 107 millions. Les crédits de paiement atteignent 676.600.000 francs, en augmentation de 77 millions de francs par rapport à 1964.

Pour ce qui est des dépenses ordinaires, mention doit être faite comme chaque année des dépenses de personnel. J'ai rappelé dans mon rapport les différentes créations, transformations et suppressions d'emplois qui interviennent cette année encore. Pour la plupart elles sont motivées par une décision qui en elle-même est bonne et qui tend à l'unification du recrutement et des classements indiciaires des personnels des ports maritimes, des voies navigables, avec ceux des travaux publics. Des suppressions d'emplois interviennent encore et, il y aurait là matière, si nous en avons le temps, à procéder à un examen attentif.

Au demeurant, nos collègues de l'Assemblée nationale, qui disposaient peut-être d'un délai plus long que celui qui nous est imparti, ont fait à ce sujet un certain nombre de remarques et le Sénat, qui compte dans son immense majorité des responsables de l'administration des collectivités locales, qu'il s'agisse des départements ou des communes, ont souvent l'occasion de s'inquiéter de la réduction des effectifs des services extérieurs des ponts et chaussées, car bien souvent nous nous rendons compte que l'insuffisance du personnel, et notamment du personnel d'exécution dans les services extérieurs des ponts et chaussées, est responsable d'un défaut d'entretien de notre réseau routier. Cela est d'autant plus fâcheux que la pénurie des crédits risque encore d'aggraver les conséquences de cette insuffisance en personnel.

Indépendamment de l'insuffisance des effectifs parmi les agents d'exécution ou d'encadrement des services extérieurs des ponts et chaussées, la commission des finances estime que les revendications les plus raisonnables tout au moins de ce personnel devraient faire l'objet d'un examen plus bienveillant, en dépit de la rigueur de M. le ministre des finances devant toute nouvelle demande d'augmentation de crédits. Mais nous croyons, en dépit de cette rigueur, qu'il faudrait ouvrir un crédit nouveau pour les heures d'auxiliaires, afin de payer aux auxiliaires routiers les services qu'ils accomplissent effectivement.

Nous pensons aussi qu'il faudrait augmenter les effectifs des agents des ponts et chaussées et donner satisfaction à cette vieille revendication que l'on a promis à plusieurs reprises de satisfaire et qui tend à changer l'appellation du cadre des agents des ponts et chaussées en celle d'agent technique des ponts et chaussées.

Nous croyons aussi qu'un cadre d'agents techniques spécialisés devrait être créé, que tous les fonctionnaires du corps des T. P. E. devraient figurer dans la catégorie B des agents de la fonction publique, qu'un grade de conducteur principal des T. P. E. devrait être créé, que devraient être payées intégralement et normalement toutes les indemnités dues au titre des heures supplémentaires, que devraient être relevées les indemnités pour usage de véhicules personnels, d'autant plus qu'en dépit de quelques petites augmentations de crédits les dotations prévues au titre III sont nettement insuffisantes.

Ces revendications sont modestes et, si elles ne sont peut-être pas toutes de nature à influencer sur l'orientation générale du ministère des travaux publics, un effort dans ce domaine non seulement serait équitable, mais constituerait un encouragement suffisant pour aider ce personnel, astreint à des tâches souvent difficiles, à les accomplir avec plus de zèle, donc avec beaucoup plus d'efficacité.

Pour ce qui est des aspects généraux de ce budget des travaux publics, je voudrais, comme nous l'avons fait en commission des finances, souligner d'abord ce qu'il contient de positif et les progrès que nous y avons constaté, avec satisfaction, par rapport aux budgets des années précédentes.

Parmi ces aspects positifs, figure, en premier lieu, l'augmentation substantielle des crédits d'entretien de notre réseau routier national, qui concerne à la fois le titre III et les dotations du fonds routier et qui atteint 95 millions de francs par rapport à 1964.

De même, nous nous réjouissons de la majoration très sensible, 1.630.000 francs, des crédits consacrés à la recherche scientifique. Notre laboratoire central des ponts et chaussées sera doté des moyens qui lui manquent trop souvent pour développer l'excellente besogne qu'il accomplit depuis des années. L'utilisation systématique des calculs électroniques pour les études de tracés de routes et d'autoroutes ou les études de circulation sera également un facteur d'amélioration très sensible.

Enfin nous enregistrons comme un fait positif, dont nous félicitons le Gouvernement, la mise en application au 1<sup>er</sup> janvier 1966 de la réforme des ports maritimes. Ainsi, la loi du 29 juin 1965 entrera-t-elle en vigueur à cette date puisque les décrets d'application ont été publiés voici quelques jours.

L'aspect le plus spectaculaire de ce budget 1966 — M. le ministre des travaux publics a d'ailleurs tenu lui-même à le souligner à la télévision et à l'Assemblée nationale — concerne l'effort plus important accompli cette année par rapport aux années précédentes en matière d'autoroutes.

Au 1<sup>er</sup> janvier, 486 kilomètres d'autoroutes étaient en service; au 31 décembre, je l'espère, c'est 640 kilomètres qui le seront; en 1966, 172 kilomètres seront mis en service et il semble que l'on s'achemine vers la cadence de 250 kilomètres d'autoroutes par an, que les services ministériels escomptent vers 1970. Pour ce qui est du détail des tronçons d'autoroute en cours d'exécution ou en projet, je me permets de vous renvoyer, en raison de l'heure tardive, à la page 32 de mon rapport.

Après avoir souligné, à la demande de la commission des finances, les progrès enregistrés cette année par le budget des travaux publics, je me dois maintenant de vous faire part de nos inquiétudes. Si je suis amenée à formuler des critiques, c'est non dans un souci de dénigrement purement négatif, mais pour aider les services du ministère et le ministre lui-même à faire entendre davantage encore leur voix, dans l'intérêt général, au ministère de la rue de Rivoli.

Nos inquiétudes et nos critiques portent sur deux domaines voisins. Le cadre de la loi de finances pour 1966 et les dotations du V<sup>e</sup> Plan, et elles sont d'ailleurs liées puisque 1966 est la première année d'exécution du V<sup>e</sup> Plan.

Désirant me limiter à l'essentiel, j'attirerai plus particulièrement votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, sur deux domaines particuliers du ministère des travaux publics, les voies navigables et le réseau routier.

En ce qui concerne les voies navigables, dans les dotations de 1966, figure, au titre des crédits d'entretien, une somme de 67.460.960 francs. Apparemment, ce crédit est inférieur à celui de 1964 de 962.000 francs, mais ce n'est pas véritablement une réduction, car 2.962.000 francs intéressant les voies navigables sont transférés au chapitre des ports en raison de la transformation en ports autonomes de quatre ports maritimes. En fait, l'augmentation des crédits d'entretien est donc de 2 millions de francs.

Comme l'ont souligné les rapporteurs de l'Assemblée nationale où les rapporteurs pour avis de notre commission des affaires économiques, nous déplorons l'insuffisance de l'augmentation des crédits d'entretien.

En examinant le détail des travaux prévus pour 1966, nous sommes obligés, hélas! de constater qu'il ne s'agit que des travaux les plus urgents, des travaux d'entretien différé touchant les secteurs de notre réseau de voies navigables au point de rupture.

En 1966, nous ne pourrions pas encore faire cet effort d'adaptation, pourtant indispensable, de nos voies navigables, pour les rapprocher des normes et du gabarit des voies navigables du réseau international et pour utiliser, sur la plupart d'entre elles, les nouvelles méthodes de traction.

Quant aux dépenses en capital pour ces voies navigables, elles sont tout aussi insuffisantes à nos yeux, ne passant que de 200 millions à 202 millions de francs — et nous savons tous que les majorations enregistrées, en dépit des affirmations plus optimistes de M. le ministre des finances, sont bien supérieures à cette majoration d'un pour cent.

Nous avons enregistré avec intérêt qu'une enveloppe de 1.850 millions de francs était inscrite au V<sup>e</sup> Plan au titre des voies navigables, dont 1.500 millions de francs au titre du budget de l'Etat, mais nous n'avons pu obtenir jusqu'ici aucun échéancier précis sur l'utilisation de ces dotations. Force nous est alors de constater la différence considérable, presque du simple au double, entre l'annuité moyenne, 370 millions de francs, résultant de cette enveloppe générale et la dotation pour 1966, de 202 millions de francs seulement.

Dès lors, comment ne pas se montrer inquiets en constatant que l'effort prévu dans le domaine des voies navigables risque de ne pouvoir être totalement accompli dans la mesure où l'on n'accorderait pas, au cours des dernières années du V<sup>e</sup> Plan, des dotations plus importantes?

Avant moi, d'autres ont constaté que, parmi les mesures prévues dans le V<sup>e</sup> Plan au titre de la modernisation et de l'extension de notre réseau de voies navigables, une part bien faible était faite à un projet si souvent évoqué à cette tribune et ailleurs, je veux parler de la liaison mer du Nord—Méditerranée.

Je ne voudrais pas répéter ici inutilement ce que nous avons déjà exposé et ce que d'autres ont dit avec beaucoup plus d'autorité que je ne saurais le faire moi-même. Nous avons

lu avec intérêt la lettre rectificative au projet de loi concernant le V<sup>e</sup> Plan, qui prévoit un effort plus important que celui qui avait été initialement envisagé. Il ne nous est pas non plus indifférent de noter que le fonds d'intervention et d'aménagement du territoire a prévu assez récemment une dotation de 10 millions de francs pour des achats de terrains sur le parcours d'une partie de cette future voie d'eau.

Nous croyons pourtant que les dispositions prises jusqu'à présent sont trop timides. Nous ne pouvons pas différer plus longtemps la création d'un canal à grand gabarit, comparable à ceux qui sont en service ou en construction dans les grandes nations industrielles et de nature à répondre au développement des transports de produits lourds, dont la nécessité s'impose.

En Alsace, cette ouverture vers le Sud équilibrera l'attraction rhénane; la Lorraine sera en mesure d'accroître ses relations économiques avec le bassin rhodanien et les pays méditerranéens, où apparaît déjà la concurrence de la sidérurgie italienne; la Provence et le Languedoc, notamment Marseille, développeront leurs échanges avec les grandes concentrations urbaines de l'Europe du Nord; enfin les régions intermédiaires, Bourgogne, Franche-Comté, Rhône-Alpes, bénéficieront largement de ces nouveaux courants d'échanges entre le Nord et le Sud.

Aucune autre partie du territoire national ne bénéficie d'un potentiel humain et économique comparable à celui des régions traversées par l'axe mer du Nord—Méditerranée; mais toutes les provinces françaises profiteront de l'essor provoqué par cette liaison, dont l'absence se traduirait par des migrations humaines, des transferts financiers et économiques en dehors de nos frontières.

Avant d'en terminer, je noterai, sans pouvoir apporter suffisamment de précisions en raison du manque de temps, des lacunes du budget en ce qui concerne les routes, en dépit de l'effort qui a été consenti.

S'il est vrai que celui-ci a été très sensiblement augmenté en 1965, l'on peut se demander avec inquiétude s'il est suffisant, en raison des retards enregistrés dans le passé.

En effet, la circulation routière a progressé, de 1960 à 1964, de 50 p. 100; le parc automobile était, au 1<sup>er</sup> janvier 1965, de 10 millions de véhicules dont 8.300.000 voitures particulières; les experts les plus sérieux l'évaluent à 25 millions pour 1985. Pour faire face à une demande en augmentation accélérée, M. le ministre des travaux publics a été amené à déclarer, à grand renfort de publicité, que le Gouvernement, convaincu de la nécessité d'un effort plus grand, accordait une priorité aux autoroutes dans le budget de 1966 et dans le V<sup>e</sup> Plan; cependant, notre réseau routier restera encore pendant de longues années saturé à l'extrême et dangereux. Chaque semaine ou, en tout cas, à l'occasion de chaque week-end un peu plus important, nous pouvons lire dans la grande presse: Ce week-end a été le plus meurtrier de tous ceux que nous avons connus jusqu'à présent! En fait, c'est vrai, et le plafond ne semble jamais atteint.

Nous pouvions lire, au lendemain de la Toussaint, que « La circulation automobile a été intense sur les routes de France durant le samedi et le dimanche de la Toussaint ». On donne comme raison que « la température, très douce pour l'époque, a incité les Français à se déplacer en plus grand nombre que les années précédentes ». On ajoute:

« Ces départs ont été particulièrement très nombreux à Paris où les autoroutes de dégagement de la capitale ont été très vite saturées samedi ». Ces quelques lignes traduisent sans grandiloquence une situation qui est préoccupante et qui le sera de plus en plus.

Lorsqu'on lit les statistiques provisoires des accidents pour le premier semestre de 1965, il y a de quoi être angoissé: 96.877 accidents ayant entraîné des dommages corporels, dont 5.169 tués, 130.067 blessés.

Nos routes nationales sont dangereuses pour la plus grande partie d'entre elles. On estime qu'actuellement 58,60 p. 100 d'entre elles sont trop étroites. On le comprend lorsque l'on sait qu'en gros 70 p. 100 de nos routes nationales sont composées de voies ayant moins de sept mètres de large. Alors, il suffit du moindre afflux saisonnier — je ne parle même pas de la période estivale de tourisme — pour s'apercevoir que la situation est proche du point de rupture.

On cite les abords de Paris, bien sûr, mais le phénomène n'est pas spécial à la capitale. Pour parler d'un département que je connais bien, je voudrais vous dire aussi qu'il n'est pas besoin d'être en période de vacances pour mettre parfois une heure pour traverser la seule ville d'Aix-en-Provence. La liaison Aix-en-Provence—Marseille et vice-versa, les soirs de fin de semaine, demande plus d'une heure et demie de trajet. C'est beaucoup trop.

Nous pouvons dire que toutes les fois qu'une route nationale à deux voies supporte une circulation journalière de 4.800 véhicules, qu'une route nationale à trois voies enregistre une circulation de 7.800 véhicules et que, sur une route à quatre

voies passent 12.000 véhicules par jour, on atteint le seuil de saturation dangereux et qu'il y a lieu de passer, beaucoup plus rapidement que dans les prévisions gouvernementales, à des opérations de grande envergure.

Les moyens prévus, nous en avons une idée encore imprécise, mais j'espère que, même en l'absence de M. le ministre des travaux publics et des transports, M. le secrétaire d'Etat nous donnera des précisions de nature peut-être — je le souhaite — à tempérer l'inquiétude qui est la nôtre après que nous ayons examiné les fascicules budgétaires.

Nous croyons qu'on n'atteindra pas un niveau suffisant d'équipement tant qu'on ne portera pas à la moyenne de 600 millions de francs par an les crédits d'entretien et de modernisation de notre réseau routier national.

D'ailleurs, la commission des routes du V<sup>e</sup> Plan, composée d'experts gouvernementaux, présidée par un inspecteur des finances où, je pense, ne siège aucun démagogue, ni aucun esprit chagrin, a estimé qu'une somme de l'ordre de 33 milliards de francs — dont 11 environ au titre de la voirie départementale et locale — devrait être consacrée en cinq ans à l'amélioration de notre réseau routier, cela dans la perspective d'un parc automobile de 25 millions de véhicules en 1985 et d'une circulation quadruplée par rapport à la circulation actuelle. Or, c'est un montant bien inférieur qui a été retenu puisqu'il atteint à peine 24 à 26 milliards de francs. Les propositions des experts ont donc été satisfaites seulement à 72 ou 78 p. 100.

Avec des dotations aussi mesurées, aussi serrées que celles qui ont été accordées, il est évidemment difficile d'effectuer une répartition équitable ne donnant pas lieu à des critiques. C'est sans doute pour cette raison que la commission des finances a souhaité que votre rapporteur attire plus particulièrement l'attention, au terme de ce rapport, sur la répartition des crédits de 1966 entre les différentes catégories de voiries.

Les dotations du fonds national d'investissements routiers, qui sont en augmentation sensible de 236 millions par rapport à 1965, se répartissent de la façon suivante: 1.021 millions sont consacrés aux routes nationales et aux autoroutes. C'est dire que non seulement la majoration des dotations de 1966 est consacrée à la voirie nationale, mais que des réductions ont été opérées sur la part réservée à la voirie départementale et communale: nous ne trouvons plus respectivement que 45 millions — moins 5 millions — et 60 millions — moins 11 millions. Cela au moment où l'on doit faire face à des augmentations de prix de revient et alors qu'il faudrait réduire le plus rapidement possible ceux des points noirs de notre réseau routier où les accidents corporels les plus graves se multiplient régulièrement.

Que sera l'avenir? Dans le V<sup>e</sup> Plan, on s'oriente, pour le réseau routier comme pour un certain nombre d'autres services, vers une participation beaucoup plus importante demandée aux collectivités locales. Pour notre réseau routier, c'est un tiers des travaux prévus qui devront être financés par les budgets des départements et des communes. Certes ces collectivités ont montré qu'elles étaient prêtes à faire le maximum d'efforts et de sacrifices, mais encore faudrait-il qu'on leur en donne les moyens et cela se concilie mal avec les restrictions de plus en plus grandes aux possibilités d'emprunts que rencontrent ces collectivités.

En résumé, votre commission des finances, qui pourtant est loin de partager l'optimisme officiel des pouvoirs publics pour tenir compte de l'effort tout de même réel effectué pour 1966, donne un avis favorable à l'adoption du budget des travaux publics qui vous est présenté. (Applaudissements.)

**Mme le président.** Mes chers collègues, une courte cérémonie commémorative va avoir lieu à midi un quart, en haut de l'escalier d'honneur du palais, devant la plaque des sénateurs, fonctionnaires et agents du Sénat morts pour la France.

Ceux qui le peuvent sont invités à participer à cette cérémonie.

La séance est suspendue. Elle sera reprise à quinze heures.

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

#### PRESIDENCE DE M. PIERRE GARET, vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des travaux publics et des transports.

La parole est à M. Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances pour la Société nationale des chemins de fer français et la Régie autonome des transports parisiens.

**M. Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour la Société nationale des chemins de fer français et la Régie autonome des transports parisiens.** Mesdames, messieurs, les crédits prévus pour 1966 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 3.869.792.600 francs, en augmentation de 643.121.000 francs sur ceux votés l'année précédente; au titre des dépenses en capital, 78,1 millions de francs pour la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F. et la participation de l'Etat, d'une part, à la construction du métro régional express et, d'autre part, à certains remaniements des installations ferroviaires de Grenoble en prévision des Jeux olympiques de 1968. Les autorisations de programme concernant ces deux derniers postes s'élèvent respectivement à 94 millions et 45 millions.

En ce qui concerne les chemins de fer, je ne dirai rien des réseaux de chemin de fer d'intérêt local dont les crédits sont inscrits au chapitre 44-41, ni de ceux des chemins de fer d'intérêt général dont les crédits ont été inscrits au chapitre 45-41. Je vous laisse le soin de vous reporter à mon rapport, ce que vous avez déjà fait sans doute.

Cependant, le déficit des chemins de fer de la Corse est, semble-t-il, en diminution. Je dois vous indiquer que cette diminution provient des mesures de réorganisation adoptées par le Gouvernement, qui comportent une exploitation allégée et la concession du réseau à une entreprise privée jusqu'à la fin de 1979. Il en résultera une diminution de la subvention accordée à ces chemins de fer. Nous verrons tout à l'heure si les prévisions optimistes du Gouvernement seront suivies d'effet.

Pour ce qui est de la Régie autonome des transports parisiens, la subvention d'exploitation s'élève à 371.500.000 francs contre 418.500.000 l'an passé, soit une diminution de 47 millions de francs ou 4.700 millions d'anciens francs. Nous verrons, par la suite, ce qu'il faut en penser. Cette subvention est destinée à combler les pertes de recettes qui sont de trois ordres: celles qui résultent d'une opposition des pouvoirs publics au relèvement des tarifs, celles qui résultent des réductions tarifaires instituées antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1958, et qui sont réparties comme les précédentes dans la proportion de 70 p. 100 à charge de l'Etat, et de 30 p. 100 à la charge des collectivités locales; enfin celles qui résultent des réductions tarifaires instituées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1958 et qui sont intégralement à la charge de l'Etat. Là aussi je vous demande de vous reporter à mon rapport afin de ne pas faire perdre de temps à l'assemblée.

Pour 1966, les différentes indemnités versées à la R. A. T. P. sont évaluées à 371.500.000 francs, soit, ainsi que je vous l'ai dit, une diminution de 47 millions de francs sur les crédits inscrits au budget de 1965.

D'après les explications fournies par le Gouvernement, ce crédit a été calculé en fonction des hypothèses générales retenues pour l'évolution des prix, des salaires et des prestations sociales pour l'année 1966. Il s'agit là, bien entendu, d'une formule d'un vague remarquable. Nous verrons bientôt si les prévisions faites par le Gouvernement et la R. A. T. P. se réalisent.

On admet en effet, pour justifier la diminution de la subvention, les hypothèses suivantes: un volume de services offerts au public très légèrement supérieur à celui de l'année 1965 et la réalisation de 6 millions de francs d'économies, soit 600 millions d'anciens francs. Vous me permettrez d'avoir quelques doutes sur les possibilités de réalisation de ces économies car, depuis que je suis parlementaire, lorsqu'on veut équilibrer un budget, on parle toujours d'économies, sans jamais les réaliser!

On envisage également un rajustement tarifaire qui n'a pas été précisé. Je dois indiquer ici que, avant même d'accepter cette augmentation de tarifs qui paraît être actuellement admise par le Gouvernement, votre commission préférerait qu'on lui présente un plan de réorganisation et de transformation de la R. A. T. P., allant dans le sens d'une meilleure organisation et d'un meilleur contrôle de ce service public par les collectivités locales, c'est-à-dire dans le sens de la démocratisation. Ce n'est que si les propositions faites par les collectivités locales depuis quelque temps ne pouvaient pas donner les résultats escomptés que l'on pourrait, à la rigueur, envisager une augmentation des tarifs qui, incontestablement, pèsera, et d'une manière très lourde, sur les classes laborieuses de la région parisienne.

Je dois toutefois indiquer que les prévisions budgétaires de la R. A. T. P. font ressortir, selon les différentes hypothèses tarifaires retenues une insuffisance de 660 millions de francs, c'est-à-dire 66 milliards d'anciens francs si les tarifs restent inchangés, c'est-à-dire si le module reste à 0,185 franc. Dans ce cas, le total des subventions à la charge de l'Etat s'élèverait à 584 millions de francs. Il serait de 376 millions

si le module tarifaire était porté, comme certains l'envisagent, à 0,25 franc les subventions incombant à l'Etat représenteraient alors un total de 399 millions de francs.

Or, le crédit prévu pour 1966 est de 371.500.000 francs, ce qui paraît démontrer l'intention du Gouvernement, soit de procéder à une augmentation de tarifs supérieure à celle qu'on a envisagée lors de la discussion à l'Assemblée nationale, soit de procéder à des mesures que nous ne connaissons pas actuellement parce qu'on ne nous les a pas indiquées.

De toute manière, si ce n'est pas l'intention du Gouvernement d'augmenter le billet de métro ou d'autobus d'un montant supérieur à celui qu'on a envisagé, nous serions heureux que le Gouvernement nous explique pour quelles raisons, alors que le déficit devrait être de 399 millions de francs, il est simplement porté un crédit de subvention de 371.500.000 francs.

**M. Bernard Chochoy.** Très bien!

**M. Antoine Courrière, rapporteur spécial.** Les crédits d'investissement accordés par l'Etat concernent exclusivement la réalisation du métro express régional. Les dépenses d'investissement qui intéressent la réalisation de cet ouvrage sont payées, moitié par l'Etat et moitié par le district. Pour 1966, les dotations prévues au budget des travaux publics s'élèvent en autorisations de programme à 94 millions de francs contre 100 millions en 1965. En crédits de paiement, les dépenses s'élèvent à 43.500.000 francs, dont 34.500.000 francs pour la poursuite des opérations en cours, contre 78 millions au précédent budget.

Je dois dire, au sujet de la réalisation du métro express régional, qu'il est difficile de connaître, d'une façon même approximative, le montant exact de l'opération. Nous ne savons pas à l'heure actuelle à combien reviendra le travail que l'on a entrepris. En effet, les retards s'accroissent, les prévisions n'avaient pas été chiffrées d'une manière très précise lorsqu'on a présenté le programme. La « taupe » de Neuilly est de plus en plus lente et de plus en plus aveugle. Les retards s'accroissent, les prix augmentent sans cesse, ce qui fait qu'il n'est guère possible de connaître à l'heure actuelle ce que coûtera la réalisation de ce travail. Si M. le secrétaire d'Etat pouvait nous donner quelques explications sur ce point, la commission des finances en serait particulièrement satisfaite.

Je voudrais passer maintenant à la S. N. C. F. Le budget des travaux publics contient cinq chapitres intéressant la Société nationale des chemins de fer français. Quatre de ces chapitres concernent les dépenses ordinaires, pour un total de 3.491.310 francs, et le cinquième est relatif aux dépenses en capital au titre de la réparation des dommages de guerre subis par la Société nationale.

Les dépenses en capital intéressent le matériel roulant, le mobilier et l'outillage, l'électrification, les autres installations fixes, la reconstruction, les frais généraux et les charges de première année.

La participation de l'Etat à ces dépenses d'investissement ne concerne normalement que les dépenses de reconstruction et figure au chapitre 73-41. Au budget de 1966 s'y ajoute toutefois une participation financière des dépenses entraînées par le remaniement des installations ferroviaires de Grenoble en vue des Jeux olympiques d'hiver de 1968.

Cette participation figure au chapitre 63-90 qui, dans son article 7 prévoit une autorisation de programme de 45 millions de francs et un crédit de paiement d'un montant de 25 millions de francs.

Le chapitre 73-41 est doté, cette année, de 9.600.000 francs, en diminution de 7.900.000 francs. Cette diminution est normale et traduit l'achèvement progressif de la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F.

Je voudrais, puisque l'occasion m'en est offerte et qu'il s'agit d'une région qui m'intéresse particulièrement, demander au représentant du Gouvernement s'il peut me donner quelques explications sur les retards anormaux apportés à l'électrification de la ligne Narbonne—Cerbère. En outre, puisque j'ai la bonne fortune d'avoir aujourd'hui devant moi M. le secrétaire d'Etat chargé du tourisme, je lui demanderai s'il ne trouve pas anormal que, dans une région où l'on fait des efforts énormes pour l'aménagement du littoral, on laisse subsister une ligne de chemin de fer archaïque dont les wagons sont trainés par des machines à vapeur qui rappellent peut-être le bon vieux temps, mais qui sont bien loin de répondre à la cadence des travaux importants que l'on va réaliser pour l'aménagement du littoral méditerranéen.

**M. Auguste Pinton.** Le tourisme, c'est le pittoresque, mon cher collègue. (Sourires.)

**M. Antoine Courrière, rapporteur spécial.** Peut-être!

Je passe sur les dépenses ordinaires qui intéressent l'application des articles 18, 19, 19 bis, 19 quater et 20 bis de la convention du 31 août 1937.

Il s'agit uniquement de dépenses de subventions fournies à la S. N. C. F. pour les divers services que lui demande l'Etat.

Je rappelle ici que la subvention que perçoit la S. N. C. F. pour les transports de troupes et les diminutions de tarif consenties aux ouvriers a fait l'objet d'une longue discussion lors du débat sur le budget des armées et je n'y reviendrai pas. D'ailleurs, en ce qui concerne toutes ces subventions, vous trouverez tous les éléments d'information dans le rapport écrit qui vous a été distribué.

Avant de terminer mon rapport, je veux évoquer un problème qui me paraît d'une exceptionnelle importance. Pour limiter l'augmentation en 1966 des subventions versées à la S. N. C. F., le Gouvernement envisage, comme nous l'avons vu tout à l'heure pour la R. A. T. P., des augmentations tarifaires sur lesquelles aucune précision ne nous a été fournie. A l'Assemblée nationale, il en a été longuement question sans que l'on puisse savoir de quoi demain sera fait à ce sujet. On peut toutefois faire observer, d'une manière générale, que toute augmentation des tarifs marchandises — c'est surtout de cela que l'on a parlé — aura une répercussion directe sur le prix des marchandises transportées. Dans la plupart des cas les frais de transport constituent une partie non négligeable et parfois très importante des prix de revient. Si ces frais sont majorés, cela se traduira automatiquement par une augmentation quasi-générale des prix. Je rappellerai à ce propos la revendication de certaines régions très éloignées de la capitale, qui ont depuis longtemps réclamé une péréquation du prix des transports afin que leurs productions ne soient pas grevées de frais de transports trop élevés, pénalisation aggravée par le fait que les tarifs de transport des marchandises seraient encore majorés. A une époque où la stabilité des prix est à l'honneur dans les déclarations gouvernementales, il serait vraiment paradoxal que l'on envisage, aussi bien pour le métro et les autobus que pour la S. N. C. F., sous l'euphémisme d'aménagements tarifaires, une mesure aussi grave de conséquences pour cette stabilité des prix qu'une majoration des tarifs du rail. Même si elle devait être limitée, comme on le dit parfois, à quelques tarifs, les résultats en seraient fâcheux, car même cantonnée dans un certain secteur, une hausse des prix a toujours tendance à s'étendre et il serait psychologiquement déplorable que le Gouvernement, une fois de plus, donne l'exemple d'une entorse à la politique qu'il préconise.

Le Gouvernement n'a pas donné de précisions sur ses intentions relatives aux tarifs voyageurs ; il a jusqu'à présent manifesté seulement son intention de limiter à 50 p. 100 les réductions accordées en première classe à certaines catégories de voyageurs. Cette limitation, toutefois, ne s'appliquerait pas aux mutilés. Pratiquement ne seraient donc touchées que les familles très nombreuses comptant six enfants et plus, les militaires et les marins et les titulaires de certains abonnements.

Théoriquement, la mesure, d'après les chiffres fournis par le Gouvernement, devrait entraîner une réduction des subventions de 25 millions de francs actuels, 2.500 millions d'anciens francs. En réalité, cette économie sera pratiquement nulle alors qu'elle risque d'être considérée comme une inutile brimade. En effet, l'expérience a montré que, lorsqu'il existe une différence trop importante entre les tarifs de la classe inférieure et ceux de la classe supérieure, cette dernière se voit désertée par les voyageurs au détriment des recettes fiscales de la S. N. C. F. A titre d'exemple, rappelons que les réductions applicables aux billets de congé payé avaient été limitées à la seule troisième classe — il existait à cette époque-là trois classes différentes — et ont été étendues aux autres classes à la demande de la S. N. C. F. pour des motifs purement commerciaux. Or, la mesure envisagée par le Gouvernement créerait pour les titulaires de la réduction de 75 p. 100 une différence de 1 à 3 entre le prix du billet de première classe et celui de deuxième classe. Il est évident que l'élévation tarifaire serait extrêmement importante et que le bénéfice net retiré de l'opération par la S. N. C. F. nous paraît devoir être faible et, en tout état de cause, sans aucune mesure avec le montant du déficit de celle-ci.

En définitive, il est fort douteux que le Gouvernement puisse, à moins de changer totalement sa politique économique, espérer stabiliser le déficit d'exploitation de la S. N. C. F. Je veux dire ici, au nom de la commission des finances et, j'en suis sûr, au nom du Sénat tout entier, combien nous considérons comme particulièrement utile et rentable pour la collectivité l'effort que réalisent tant à la R. A. T. P. que dans les chemins de fer tous ceux qui travaillent pour ces organismes nationalisés. Qu'il s'agisse des cadres supérieurs, des cadres moyens, des fonctionnaires ou des agents, tous mettent à la disposition du pays leur grande intelligence, leur abnégation et leur dévouement.

Ce n'est point, par conséquent, du côté du personnel qu'il faut chercher les raisons du déficit. Il faut essayer de voir d'où il provient par une réorganisation qui s'imposera sans doute. En tout cas, il y a tout lieu de craindre que le montant des subven-

tions prévues pour le budget de 1966 ne se révèle très insuffisant et que ne se produise l'année prochaine une situation analogue à celle que nous connaissons à l'heure actuelle.

Je veux rappeler, en effet, que les crédits inscrits au budget pour 1965, quelques réserves que nous ayons pu faire, au titre de la couverture du déficit d'exploitation de la S. N. C. F., s'étaient élevés à 950 millions, soit à 95 milliards d'anciens francs, alors que, d'après les derniers résultats connus, le déficit réel de l'exercice sera d'environ 146 milliards d'anciens francs, soit en fin d'exercice presque le double de ce qui avait été primitivement prévu. Il y a tout lieu de craindre que cette année les sommes qui sont prévues ne représentent pas non plus la valeur réelle du déficit qu'il faudra combler.

En concluant, je voudrais poser à M. le secrétaire d'Etat une question qui me paraît d'une exceptionnelle importance. Lors de la discussion du budget des travaux publics à l'Assemblée nationale, le rapporteur de la commission des finances, le rapporteur pour avis de la commission des travaux publics, M. le ministre des travaux publics lui-même ont paru entrer dans une voie très différente de celle qui avait été jusqu'ici suivie, en ce qui concerne les entreprises nationalisées comme la S. N. C. F. ou la R. A. T. P.

On a beaucoup parlé de vérité des prix et de nécessaire équilibre. Je voudrais demander à M. le secrétaire d'Etat, représentant ici M. le ministre des travaux publics, s'il faut entendre par là que l'on va supprimer à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F. leur qualité d'organisme assurant un service public. Il s'agit de savoir si l'on doit traiter ces deux organismes comme des affaires purement commerciales, devant strictement équilibrer leur budget ou si l'on doit leur conserver leur vocation de service social. C'est une question d'une exceptionnelle importance, et il paraît ressortir des explications fournies à l'Assemblée nationale que l'on s'achemine, petit à petit, mais avec une volonté d'aboutir, vers la réalisation d'un système purement commercial. Inutile de vous dire que seuls les travailleurs et les petites gens feraient les frais d'une pareille opération, car, si l'on voulait aboutir à un véritable équilibre, les prix des transports devraient augmenter dans des proportions considérables, je dirai même insupportables.

De toute manière le problème est désormais posé. Ou bien la S. N. C. F. et la R. A. T. P. seront gérées comme de simples services commerciaux et devront réaliser un strict équilibre entre leurs recettes et leurs dépenses, ou bien leur caractère de service public exigeant de l'Etat le versement de subventions d'équilibre sera maintenu. Il nous paraît que la première solution qui semble avoir l'accord du ministre et des rapporteurs de l'Assemblée nationale entraîne sur le plan économique et social des conséquences redoutables qu'il n'est pas possible, étant donné le temps qui m'est imparti, de définir ici.

Votre commission des finances a cru bon de poser le problème, ne serait-ce que pour prendre date et pour rendre attentifs tous ceux de nos collègues de l'Assemblée nationale qui s'y intéressent. Dans le cas où, plus tard, par suite d'une foucade, notre assemblée n'existerait plus, la question aura été posée : et elle intéresse, me semble-t-il, l'ensemble de la nation. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs à droite.*)

**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 pour les routes et les voies navigables.** Monsieur le président, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan m'a chargé de rapporter devant vous ses observations sur le budget des travaux publics pour deux chapitres essentiels : les routes et les voies navigables.

En ce qui concerne les crédits prévus pour les autoroutes et les routes nationales en 1966, nous tenons à marquer notre satisfaction de constater que, par rapport à 1965, ces crédits sont en augmentation. Ils passent, en effet, de 387 millions à 480 millions.

Si cette satisfaction peut se manifester sur le crédit global, elle se tempère quelque peu lorsqu'on l'analyse dans sa ventilation dans les différents chapitres, par exemple au chapitre « Personnel ». A ce sujet, nous pensons que la réforme entreprise en 1962 a porté ses fruits ; mais nous regrettons que pour le personnel ouvrier, agents de travaux, ouvriers des parcs auxiliaires par exemple, un effort ne soit pas marqué par une majoration des salaires actuels dans le budget qui nous est présenté.

Par contre, au chapitre des routes, les crédits destinés à l'entretien nous permettent de penser que le Gouvernement a pris conscience de l'intérêt qui s'attache à entreprendre sérieusement des travaux de cet ordre sur notre réseau national. Nous estimons d'ailleurs que les crédits actuellement prévus sont encore loin de la dotation normale qui devrait s'inscrire non dans le

cadre budgétaire actuel, mais dans celui, plus large, d'un plan à longue échéance.

Nous nous permettons donc d'insister à nouveau pour que la question de l'entretien du réseau routier national soit réexaminée avec la plus grande attention car nous ne pouvons oublier les dégâts considérables qu'a subis ce réseau au cours de l'hiver 1962-1963 du fait précisément d'un manque d'entretien sérieux.

A côté des travaux d'entretien doivent se poursuivre parallèlement les travaux de modernisation. Ces travaux doivent porter sur l'amélioration du réseau routier actuel et sur la construction de notre réseau d'autoroutes.

Pour le réseau de routes nationales un crédit de 451 millions en autorisations de programme a été prévu pour 1966 et prélevé sur le fonds spécial d'investissement routier. Nous tenons une nouvelle fois à préciser que la mise à trois voies d'une route nationale ne constitue pas, à notre avis, une amélioration notable de la circulation et qu'elle devient très rapidement une cause d'accidents graves. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Il nous paraît plus rationnel de porter à quatre voies toutes les routes nationales actuelles qui exigent un élargissement, compte tenu de la densité de la circulation.

Cependant, pour cette année, l'essentiel des opérations prévues ne concerne que des déviations ou des aménagements à proximité des centres urbains. Nous regrettons, là aussi, qu'un effort ne soit pas spécialement marqué sur des itinéraires bien déterminés, en particulier sur les grandes voies transversales. J'avais déjà signalé, lors de la discussion des options sur le V<sup>e</sup> Plan, qu'il était indispensable de bien voir que l'insuffisance actuelle du réseau routier par rapport aux besoins n'a aucune commune mesure avec celle qui se produira dans un proche avenir, relativement d'ailleurs à l'évolution économique et sociale prévue par le Plan.

Les prévisions d'augmentation de la circulation peuvent être évaluées à un doublement d'une année sur l'autre sur certains itinéraires.

Dans ces conditions, le nombre de kilomètres de routes congestionnées, de routes dangereuses, de routes déformées par les poids lourds, croît avec une rapidité extraordinaire et nous croyons que l'impérieuse nécessité de faire un effort exceptionnel dans la période qui vient, est beaucoup plus imputable à l'accroissement futur du trafic qu'au retard actuellement constaté.

De plus, nous l'avons déjà dit, alors qu'au nord de Paris les routes nationales sont généralement disposées en radiales Nord-Sud, rayonnant autour de Paris, aucun itinéraire transversal Est-Ouest n'est praticable dans des conditions raisonnables.

J'aurais souhaité pouvoir constater que, sur la route nationale n° 31, par exemple, qui est l'itinéraire essentiel Est-Ouest, un effort particulier avait enfin été prévu pour permettre à cet itinéraire de répondre à l'accroissement considérable du trafic qu'il supporte, tant en poids lourds qu'en voitures légères.

La dépense d'ailleurs n'est pas tellement considérable puisqu'elle peut être évaluée à 90 millions de francs pour remettre en état un itinéraire d'une longueur totale de 104 kilomètres, effort particulièrement intéressant lorsqu'on sait que la construction d'un kilomètre d'autoroutes dans la banlieue de Paris revient à plus de 70 millions de francs.

A l'intérieur du secteur routier, les autoroutes bénéficient d'une superpriorité, avec plus de 60 p. 100 de crédits de programme et de paiement. Nous nous en réjouissons très vivement, et à ce sujet, nous souhaitons que cet effort actuel puisse dans les années qui viennent progresser de façon à atteindre la réalisation d'un programme annuel de 250 kilomètres. Qu'il s'agisse des routes nationales ou des autoroutes, il faut craindre en effet que, si un effort particulier n'est pas fait dans les années qui viennent, un retard sérieux ne soit pris pour la réalisation des opérations qui sont prévues au V<sup>e</sup> Plan.

Je voudrais également dire quelques mots sur le fonds spécial d'investissement routier.

A ce propos, le vote qui est intervenu sur l'article 22 de la loi de finances a supprimé purement et simplement le prélèvement de 12 p. 100 sur les taxes intérieures frappant les carburants routiers. Logiquement, il n'y a donc plus de dotation provenant de ce fonds. J'espère qu'à l'occasion de la navette ou de la réunion de la commission mixte paritaire cet article sera rétabli et je souhaite que notre commission des finances, par l'action de son rapporteur général, puisse obtenir, comme il nous l'a indiqué au cours de la discussion, une majoration substantielle de la dotation globale du fonds spécial d'investissement routier, augmentation qui aura les répercussions heureuses que nous attendons sur les dotations des tranches communales et départementales.

**M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances.** Nous nous y emploierons, mes chers collègues.

J'espère que nous aurons non seulement votre approbation, mais celle de l'Assemblée nationale si le Gouvernement, mieux inspiré, finit par nous donner satisfaction.

**M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des Affaires économiques.** Le deuxième chapitre de mon intervention portera sur les voies navigables.

Il est incontestable que le chapitre qui concerne notre réseau de voies navigables n'a pas bénéficié de la même sollicitude de la part du Gouvernement. Les crédits prévus pour l'entretien sont légèrement en retrait par rapport à ceux de l'an dernier, malgré l'octroi d'un crédit spécial pour l'achèvement d'ouvrages nouveaux, tel le canal du Nord.

Ces travaux d'entretien seront, cette année encore, notablement insuffisants et l'on peut craindre que la dégradation de nos canaux et de nos cours d'eau navigables ne s'accroisse et que nous n'assistions à des accidents spectaculaires nécessitant des travaux importants et des réparations coûteuses.

En ce qui concerne le programme de modernisation, on peut regretter également qu'il ne soit pas doté de crédits suffisants. La liaison Rhin-Rhône, par exemple, ne sera dotée que d'un crédit de 14.900.000 francs pour 1966.

Enfin, si l'on se reporte à l'ensemble des opérations prévues au V<sup>e</sup> Plan au titre des voies navigables, on constate que les autorisations de programme ouvertes pour l'exercice 1966 sont très inférieures à la moyenne annuelle des engagements qu'il est nécessaire de prendre pour respecter les options du V<sup>e</sup> Plan.

Il est un problème sur lequel je me permets d'insister à nouveau cette année, c'est celui des liaisons fluviales à grand gabarit.

Je ne parlerai pas de la liaison Rhin-Rhône — notre collègue, M. Pinton, vous en parlera tout à l'heure — mais je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur l'urgence que présentent l'aménagement et la modernisation de l'Oise et des voies adjacentes pour assurer la navigation à grand gabarit entre la basse Seine, le bassin parisien et le bassin lorrain.

L'association créée afin de démontrer l'intérêt de ces liaisons avait chargé la Société d'études techniques et économiques d'étudier les perspectives de trafic sur les différents itinéraires qui relieront le bassin parisien au bassin rhénan. Parallèlement, la commission des grandes liaisons fluviales du ministère des travaux publics a entrepris les études techniques correspondantes.

Les conclusions des études de trafic sont connues et très nettes. Je me permettrai de les rappeler :

« Sans tenir compte d'aucun phénomène d'engendrement dû à la stimulation de l'économie régionale tout au long de la voie d'eau, mais en prenant simplement en compte le développement général de l'activité économique et d'accroissement corrélatif de la demande en moyens de transport, on constate que les voies d'eau assurant le franchissement du seuil entre le bassin parisien et la Lorraine seront saturées avant 1970 ».

En outre, l'association pour l'aménagement et la modernisation de l'Oise et des voies adjacentes a déposé les conclusions d'une étude technique très sérieuse, qui démontre qu'il s'agit d'investissements peu élevés et hautement rentables.

De plus, tout le monde s'accorde pour reconnaître que cette voie d'eau, si des travaux de modernisation ne sont pas entrepris d'urgence, risque de constituer un goulot d'étranglement entre les deux régions industrielles les plus importantes de notre pays : le Nord et Paris.

En effet, au nord, la liaison Dunkerque-Valenciennes offrira bientôt un mouillage de trois mètres et permettra les convois poussés de 3.000 tonnes. Le canal du Nord assurera bientôt le mouillage de trois mètres jusqu'à Compiègne. Au sud, sur la Seine, la navigation se fera bientôt avec un mouillage de quatre mètres. Entre ces deux voies fluviales, l'Oise qui les relie est toujours à la navigation avec 2 mètres 20 d'enfoncement. La modernisation de l'Oise est donc une nécessité si l'on veut que la région industrielle du Nord, la région parisienne et la basse Seine soient desservies par un réseau fluvial homogène et assurant dans de bonnes conditions le trafic important déjà existant et qui ne va pas manquer de se développer avec le bassin lorrain.

Nous pensons, en effet, qu'accorder la priorité aux axes fluviaux qui relient ces centres importants de l'économie française, c'est mettre notre économie à l'échelle européenne.

De plus, ce réseau fluvial présente un intérêt majeur pour le ravitaillement des ports du Havre et de Rouen, car l'on peut craindre que les aménagements actuellement réalisés ou projetés risquent de ne profiter qu'aux ports étrangers d'Anvers et de Rotterdam.

Je tiens en terminant à attirer l'attention du Gouvernement sur l'intérêt que présente actuellement la coordination et l'harmonisation de tous nos moyens de transport, qu'ils soient aériens, ferroviaires, fluviaux, maritimes ou routiers. Il semble que tous ces moyens se développent sans qu'il y ait à la base un plan et un programme convenablement étudiés. Les inves-

tissements effectués au profit de l'un d'entre eux ne sont pas toujours réalisés en tenant compte des conséquences qu'ils risquent d'entraîner sur les autres.

A la notion de rivalité entre certains moyens de transport il faut substituer la notion de collaboration pour l'intérêt supérieur du pays. De plus, ce plan et ce programme devraient être établis en tenant compte, non pas des besoins actuels, mais des nécessités qui s'imposeront dans les quinze ou vingt années à venir. L'effort fait par le V<sup>e</sup> Plan dans ce domaine nous paraît trop timide. L'enjeu est considérable; il justifie à notre avis la création d'une commission nationale qui serait chargée d'étudier et de proposer un programme d'action.

C'est sous le bénéfice de ces observations que votre commission des affaires économiques et du plan m'a chargé de proposer à votre approbation le budget du ministère des travaux publics en ce qui concerne les routes et les voies navigables. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan pour les questions intéressant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.** Monsieur le président, mesdames, monsieur le secrétaire d'Etat, messieurs, le rapport que je vous présente au nom de la commission des affaires économiques et du plan concerne le budget de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

Je me bornerai à formuler quelques observations qui ont particulièrement attiré notre attention; mais auparavant je désire adresser mes félicitations à la S. N. C. F. et à l'ensemble des cheminots pour les efforts accomplis, la qualité des services rendus et la nouvelle augmentation de productivité réalisée en 1964 et 1965.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis.** Je ne vous rappellerai pas toutes les contributions que la S. N. C. F. reçoit de l'Etat. Je préciserai simplement que la subvention pour la couverture du déficit d'exploitation est passée de 874 millions de francs en 1964 à 950 millions en 1965 et qu'elle atteindra 1.540 millions en 1966, soit 154 milliards d'anciens francs, tandis que l'indemnité pour l'entretien et le renouvellement de la voie et des installations fixes passe de 761 millions en 1964 à 940 millions en 1965 et qu'elle atteindra 1.040 millions en 1966.

Au total, le soutien financier apporté par l'Etat à la S. N. C. F. au titre de la subvention pour la couverture du déficit d'exploitation, infrastructure et participation à certaines charges de retraite, a évolué depuis 1964 de la manière suivante : en 1964, le soutien financier était de 2.029 millions de francs; en 1965, de 2.471 millions; en 1966 il est porté à 3.152 millions, soit une progression de 1.123 millions en trois ans, ou 112 milliards d'anciens francs.

Mais, pour une fois, votre commission n'aura pas été la seule à s'émouvoir de l'importance de ces chiffres et les différents rapporteurs de l'Assemblée nationale, ainsi que le Gouvernement lui-même, en la personne de M. Marc Jacquet, ont estimé que le niveau atteint par la subvention d'équilibre ne pouvait pas être dépassé et qu'il fallait s'attaquer radicalement au mal.

Tout en reconnaissant que le blocage des prix de transport explique en grande partie cette situation, nous pensons qu'un relèvement tarifaire, qui ne pourra d'ailleurs être que progressif, ne pourra résoudre tous les problèmes et qu'il faudra revoir notamment les problèmes de structure de la S. N. C. F., les relations de cette société avec l'Etat et, une fois de plus, la coordination des transports.

En tout état de cause, un effort progressif devra être entrepris pour rapprocher les tarifs des prix de revient réels et obtenir ainsi cette vérité des prix dont la recherche constitue l'un des objectifs affirmés par les auteurs du V<sup>e</sup> Plan.

Ce n'est pas, en tout cas, par des mesures telles que la limitation à 50 p. 100 des réductions accordées aux familles nombreuses que l'on remédiera à la situation présente.

En revanche, la réforme de la distribution du trafic de détail que nous allons examiner et qui a été réalisée constitue un effort intéressant pour comprimer les dépenses en instituant une collaboration intelligente avec les services de camionnage routier.

En effet, une partie importante de son déficit provenant de son trafic de détail et de petits colis — 376 millions en 1963 — la S. N. C. F. a procédé à une réforme profonde des conditions d'exploitation de ce secteur qui intéresse pratiquement les lots de marchandises ne dépassant pas 60 kilogrammes pour les petits colis, et de 60 kilogrammes à 5 tonnes pour le « détail ».

La réforme mise en œuvre à compter du 31 mai dernier présente un double aspect technique et tarifaire : le premier visant les petits colis et le « détail », le deuxième le seul « détail ».

Le nouveau régime tend à rassembler le trafic de petits colis et de détail en 186 gares spécialisées, dites de concentration.

Entre ces 186 gares, le trafic continue à être acheminé par voie ferrée, mais à partir de celles-ci — et dans la limite d'une zone géographique déterminée — le ramassage et la distribution des colis sont effectués par route au moyen de circuits de desserte assurés par des transporteurs routiers liés par contrat avec la S. N. C. F.

C'est ainsi, par exemple, que fonctionnent à partir de la gare d'Orléans douze circuits touchant la quasi-totalité des localités de quelque importance de la région.

En réduisant ainsi ses dessertes ferroviaires, la S. N. C. F. pense pouvoir récupérer pour son trafic général environ 10.000 wagons qui circulaient sur les voies secondaires avec un chargement souvent inférieur à 500 kilogrammes. Cette meilleure utilisation des moyens permettrait, par ailleurs, de réduire de 50 p. 100 environ le déficit correspondant.

Enfin, la S. N. C. F. estime que cette réorganisation de son service de détail lui permettra de toucher un plus grand nombre de localités que précédemment, soit 26.000 au lieu de 9.000 à 11.000.

Quant aux répercussions tarifaires, indiquons qu'aucune modification n'est apportée aux tarifs concernant les petits colis ne dépassant pas 60 kilogrammes.

En revanche, la tarification des expéditions de détail se trouve notablement modifiée.

Les nouveaux éléments de cette tarification sont la taxe ferroviaire et les taxes routières. La taxe ferroviaire est déterminée forfaitairement de gare de concentration à gare de concentration. Les taxes additionnelles routières comprennent la taxe de camionnage et la taxe de ramassage et de distribution. Ces dernières ont pour objet de rémunérer le transport entre les centres de ramassage ou de distribution et les gares de concentration. Elles sont établies sur la base du prix de revient du transport routier.

En ce qui concerne le calcul du tarif nouveau, trois cas peuvent se présenter suivant que le transport se fait entre deux gares de concentration, entre deux centres de ramassage et de distribution situés dans des zones de concentration différentes, entre deux points situés dans une même zone de concentration.

Dans le premier cas, le tarif de transport est égal à la taxe ferroviaire dont le niveau est voisin du tarif précédemment pratiqué pour le même parcours. Toutefois, les réductions de 5 à 15 p. 100 dont bénéficient diverses marchandises quand elles sont expédiées ou reçues dans certaines gares sont étendues à de nouvelles localités, en particulier dans l'Ardèche, les Côtes-du-Nord, l'Ille-et-Vilaine et la Loire-Atlantique.

Dans le second cas, le tarif nouveau s'obtient par l'addition de la taxe ferroviaire et des taxes routières, mais au cas où le total ainsi obtenu serait supérieur au tarif ancien, le nouveau chiffre ne peut être supérieur à 120 p. 100 de cet ancien tarif.

Dans le dernier cas, c'est-à-dire pour un transport effectué entre deux points situés dans une même zone de concentration, à la somme des deux taxes routières s'ajoute une surtaxe dont l'objet essentiel semble être de pénaliser un transport considéré comme trop court pour bénéficier valablement de l'organisation mise en place.

Voici quelques exemples de l'incidence de cette nouvelle tarification établie pour des envois de cent kilogrammes de marchandises : entre Paris et Bordeaux, diminution de 1,42 p. 100; entre Paris et Lyon, augmentation de 1,48 p. 100; entre Corrençon — Isère — et Morlaix — Finistère — augmentation de 3,73 p. 100. Je pourrais vous citer certains parcours pour lesquels les majorations tarifaires atteignent 20 p. 100, plafond fixé d'ailleurs par le Gouvernement.

On peut constater par ces chiffres qu'en raison de l'écrêtement des tarifs décidé par le Gouvernement, les différences de prix en plus ou en moins sont peu importantes. Les cas les plus défavorables sont naturellement ceux où l'expéditeur et le destinataire se trouvent à une distance inférieure à celle qui sépare les gares de concentration dont ils dépendent ou deux points voisins situés dans deux zones différentes.

En général, les localités de peu d'importance et les régions déshéritées font une fois de plus les frais de cette nouvelle déperquation.

Il convient de préciser enfin que les taxes routières payées par la S. N. C. F. aux transporteurs étant fixées indépendamment du prix total acquitté par l'expéditeur, c'est la société nationale qui fait les frais du plafonnement tarifaire dont nous venons de parler.

La S. N. C. F. attend cependant de cette réforme une économie de l'ordre de 200 millions de francs en année pleine.

Votre commission approuve pleinement cette ingénieuse tentative de coordination technique du rail et de la route et estime qu'elle devrait être développée, sinon généralisée. Elle pense, en effet, que — partout au moins où n'existe pas de voie d'eau concurrente — il est logique d'acheminer les charges lourdes par voie ferrée jusqu'aux points d'éclatement à partir

desquels les marchandises pourront être confiées de nouveau à la route et livrées à domicile par des transporteurs routiers jouant, en grand, le rôle des commissionnaires d'autrefois. Le développement d'un tel système suppose la mise au point de techniques de transbordements rapides et économiques, relativement faciles à imaginer, dont M. Catalifaud a largement parlé dans son rapport à l'Assemblée nationale.

Faute de pouvoir mettre au point une telle coopération avec la route, la S. N. C. F., dont le principal handicap est d'être prisonnière de son infrastructure et incapable, en conséquence, d'assurer un service « porte à porte » verrait se creuser l'écart entre son trafic et celui des poids lourds, favorisés demain sur les grandes liaisons par le développement des autoroutes, comme cela existe déjà en Italie et en Allemagne.

Je présenterai maintenant quelques remarques sur l'évolution générale du trafic ferroviaire depuis 1958. En ce qui concerne les voyageurs-kilomètres, la progression est de 17 p. 100 par rapport à 1958 et de 2,7 p. 100 seulement sur 1963. Pour les marchandises en tonnes-kilomètres, l'augmentation est de 23 p. 100 sur 1958 et de 4 p. 100 par rapport à 1963. Les premiers résultats connus de 1965 permettent d'espérer que seront atteints les chiffres de 39 milliards de voyageurs-kilomètres et de 66,5 milliards de tonnes-kilomètres. Dans cette hypothèse, la progression ne serait toutefois que de 3 p. 100 pour les voyageurs et de 2 p. 100 pour les marchandises.

Le budget d'investissement de la S. N. C. F. s'établit en dépenses pour 1966, à 1.280 millions contre 1.700 millions cette année. Sans vous rappeler les chiffres figurant dans mon rapport, je me contenterai de vous indiquer qu'un effort important va être entrepris pour le renouvellement du matériel roulant, tandis que les travaux d'électrification marqueraient un net ralentissement, après les 404 kilomètres mis sous tension en 1964 et les 260 kilomètres mis en service en 1965, ce qui a porté la longueur du réseau électrifié à 8.390 kilomètres.

**M. André Dulin.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

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

**M. André Dulin.** Un certain nombre de commandes passées à la société Brissonneau et Lotz pour la fourniture de wagons destinés à la S. N. C. F. ainsi qu'à la R. A. T. P., pour le métro rapide, ont été annulées. Il en résulte un chômage partiel à l'usine d'Aytré, ce qui a d'ailleurs provoqué des incidents extrêmement graves. Cela montre combien nous sommes loin des déclarations optimistes que l'on entend tous les jours sur la reprise dans les affaires industrielles.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de vouloir bien nous indiquer pourquoi la S. N. C. F. n'a pas maintenu ces commandes.

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis.** Pour 1966, en dehors des opérations en cours Paris—Rouen et Carnoules—Vintimille, c'est-à-dire de la fin de l'électrification de la ligne Paris—Vintimille, de Creil—Achères et d'Argenteuil—Saint-Denis, les opérations qui vont être lancées sont : Saint-Denis—Pontoise et Dijon—Bourg, par Dôle.

Voilà pour l'électrification.

La diésélisation sera poursuivie. Rappelons qu'il reste à livrer, sur les programmes de 1965 et antérieurs, 333 locomotives Diesel de 600 à 2.000 kilowatts. En outre, deux prototypes à deux exemplaires chacun de 3.400 kilowatts et deux moteurs de 1.700 kilowatts sont en service. L'un de ces prototypes est à transmission hydraulique, l'autre à transmission électrique.

Pour les wagons de marchandises, signalons que le parc a diminué de 5.000 unités depuis 1962. Vous voyez, monsieur Dulin, qu'il en est question dans le rapport.

Je voudrais également faire une remarque au sujet des wagons tractés par la S. N. C. F. et dire que, si l'électrification a eu comme heureux résultat de supprimer les fumées, il reste malheureusement celles des wagons-restaurants et des wagons-lits.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis.** En effet, par un anachronisme que nous tenons à signaler, la Compagnie des wagons-lits continue à alimenter ses fourneaux de cuisine et de chauffage, soit au bois, soit au charbon, ce qui a pour conséquence le dégagement d'une fumée particulièrement dense et acre, surtout dans les gares, au départ des trains.

**M. Paul Chevallier.** Très juste !

**M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis.** En conclusion, on peut espérer que le Gouvernement examinera de façon approfondie le problème de ses relations avec l'ensemble du secteur des transports dans le cadre de l'accord récemment conclu à

Bruxelles qui entend développer au maximum les moyens de desserte du territoire sous leur aspect le plus rentable pour la nation.

Voilà pour le budget de la S. N. C. F. Voyons maintenant celui de la R. A. T. P.

Le trafic de la R. A. T. P., qui avait légèrement progressé en 1963 et 1964, marque un nouveau palier cette année. Cependant, compte tenu, d'une part, des travaux déjà réalisés ou en cours sur plusieurs lignes de métro et la ligne de Sceaux et, d'autre part, du renforcement et de l'allongement des dessertes routières de banlieue, une augmentation sensible est à prévoir à partir de 1968.

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.

Sur le réseau du métro, la progression a été de moins de 3 p. 100 depuis 1958 et, en ce qui concerne les autobus, on constate une réduction sensible pour Paris et une augmentation de plus de 20 p. 100 sur la banlieue au cours de la même période.

En ce qui concerne le métro, la généralisation de la journée continue pèse sur les résultats du trafic. A ce sujet, il convient de rappeler que de nombreux Parisiens effectuaient, en 1930, vingt-quatre voyages par semaine, alors qu'ils n'en font plus que dix, aujourd'hui.

Je vais parler maintenant des travaux de modernisation sur le réseau souterrain, et d'abord de la ligne régionale Est—Ouest.

Entre la Défense et la Seine, l'exécution de la traversée sous-fluviale par caissons immergés est en cours.

Au chantier de l'Etoile, le point 752 a été atteint le 10 octobre 1965 et le tunnel arrive au voisinage de la porte Maillot.

Le gros œuvre de la station « Etoile » est achevé. En direction de l'Opéra, les travaux se poursuivent normalement.

Ainsi, la totalité de la branche Ouest est désormais en cours de réalisation entre l'Opéra et la gare de la Défense.

Les travaux de la Défense à Nanterre et ceux de la station de la Nation ont commencé récemment.

Sur les autres lignes je signale que depuis la fin de l'an dernier, la ligne Vincennes-Neuilly est équipée de wagons sur pneus. Cette opération, qui apporte un élément de confort appréciable aux usagers, a amélioré de près de 30 p. 100 la capacité de transport de cette ligne.

Le matériel ancien récupéré est progressivement transféré sur la ligne n° 4, Clignancourt—Orléans, où les travaux d'allongement des stations sont maintenant terminés. Ainsi, la capacité de transport de cet axe, particulièrement surchargé, va être augmentée de 25 p. 100 grâce à la mise en service de convois de six voitures, en attendant probablement l'équipement sur pneus, qui doit être réalisé en 1967, ou une autre amélioration actuellement à l'étude.

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

Votre 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'accroissement continu de la population et de l'encombrement des artères urbaines.

Sur le réseau d'autobus, un certain nombre d'opérations réalisées en 1965, portent sur la création ou le prolongement de lignes. Vous en trouverez le détail dans mon rapport.

A propos de l'opération Maine-Montparnasse, il semble que, dans ce secteur, les travaux entrepris par la S. N. C. F. n'aient pas été convenablement coordonnés avec les aménagements des stations de métro et des emplacements des terminus d'autobus desservant la nouvelle gare. Il en résulte provisoirement — du moins nous l'espérons — une gêne sensible pour les usagers. Certains voyageurs chargés de bagages doivent parcourir de longs trajets à pied pour accéder au réseau souterrain ou de surface. Cette situation qui oblige pratiquement les provinciaux à utiliser les taxis ou véhicules particuliers est infiniment regrettable au moment où tout est mis en œuvre pour décongestionner la circulation dans le centre de Paris.

Quant à la situation financière de la R. A. T. P. elle reste toujours préoccupante avec un déficit de 624 millions résultant pour l'essentiel du refus du Gouvernement de consentir à l'augmentation du module tarifaire de 18,5 à 31 centimes, comme le demande le syndicat des transports parisiens. Notons que l'acceptation d'un tel relèvement aurait ramené l'indemnité correspondante de 482 à 241 millions.

Bref, en 1965, le maintien des tarifs au niveau actuel aurait rendu nécessaire l'octroi d'une indemnité compensatrice de 660 millions de francs, se répartissant en 462 millions de francs pour l'Etat — 70 p. 100 — et 198 pour les collectivités de la région parisienne.

Compte tenu des sommes prévues, par ailleurs, pour d'autres réductions tarifaires, le total des subventions de l'Etat inscrites au chapitre aurait atteint 564 millions de francs.

En n'inscrivant, en fait, qu'un crédit de 371 millions, le Gouvernement avait donc pris implicitement la décision de relever les tarifs du métro et des autobus, portant le module de 0,185 à 0,25, mais on peut dire — nous en sommes certains — qu'aucune mesure de cet ordre ne sera prise en tout cas avant le 5 décembre prochain. (*Rires à gauche et au centre gauche.*)

Quant aux investissements pour l'exercice 1966, la répartition des crédits par destination et source de financement se présente comme suit en autorisations de programme: ligne de Sceaux, 23.300.000 francs; réseau express régional, 208.600.000 francs; métro, 57.800.000 francs; autobus, 27.500.000 francs; divers, 80 millions de francs, soit un total de 397.200.000 francs. Je rappelle que ces investissements sont financés à la fois par l'emprunt, le budget et le district.

Mesdames, messieurs, 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 1966, adopté par l'Assemblée nationale et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. (*Applaudissements.*)

**M. Adolphe Dutoit.** Elle a tort !

**M. le président.** La parole est à M. Yvon, rapporteur pour avis de la commission économique et du Plan pour les questions intéressant les ports maritimes.

**M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (ports maritimes).** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le rapport écrit que j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat au nom de la commission des affaires économiques et du Plan ne traite que très succinctement des différents ports maritimes pour lesquels des crédits sont inscrits au budget des travaux publics.

Je me suis borné à une brève analyse de ces crédits tant en ce qui concerne les ports de commerce, que les ports de pêche et les ports de plaisance, me contentant simplement de quelques observations critiques que je crois de mon devoir de reprendre et de développer à cette tribune.

J'examinerai d'abord la question des ports de commerce. Leur trafic avait atteint, en 1964, un niveau record de 141.200.000 tonnes, en raison de l'augmentation de nos importations par voie maritime et notamment des débarquements d'hydrocarbures. Il est peu probable que ce trafic dépassera 150 millions de tonnes cette année, si l'on en juge par les résultats médiocres des mois de juillet et d'août derniers.

Pour maintenir, sinon pour accroître le potentiel de nos ports de commerce, quels moyens le Gouvernement entend-il mettre à leur disposition ? Les trois chapitres du budget 35-32, 44-31 et 53-34 nous fixent sur l'importance des crédits que l'on nous demande de voter.

Observons toutefois que la récente réforme intervenue en ce qui concerne les dix grands ports, qui les place désormais sous le régime de l'autonomie, a eu pour conséquence certaines modifications d'ordre budgétaire. C'est ainsi que les crédits d'entretien figurant au chapitre 35-32 ont été réduits dans des proportions importantes, passant de 41.700.020 francs en 1965 à 17.530.000 francs pour 1966.

Par contre les subventions aux ports autonomes prévues au chapitre 44-31 sont augmentées cette année de 51.499.000 francs. Quant aux crédits d'équipement, de 141.500.000 francs en 1965, ils passent à 173,5 millions aujourd'hui. Ces nouveaux crédits pour 1966 se répartissent de la façon suivante: au titre des opérations nouvelles, 150.680.000 francs pour les six grands ports autonomes; 10.220.000 francs pour les autres ports. C'est donc pour l'ensemble des ports français, à l'exclusion des six ports autonomes, une réduction de crédits de près de moitié par rapport à 1965.

Une telle mesure appelle de notre part beaucoup de réserves sur les conditions d'exploitation de nos ports moyens à la veille de la mise en route du V<sup>e</sup> Plan. Au moment de l'examen des principales options de ce V<sup>e</sup> Plan, on estimait que les conditions étaient favorables au développement de complexes industriels portuaires, lesquels devaient favoriser l'expansion des régions périphériques situées sur la façade atlantique. Le pourtour de l'Océan Atlantique devait devenir à plus ou moins long terme une grande zone active dont les pays riverains deviendraient clients et fournisseurs de la France, et plus spécialement des régions de l'Ouest, le cabotage devant croître à la fois dans son aspect national par le développement des échanges entre régions, et dans son aspect international avec l'ouverture du marché européen.

Rappelons-nous l'intérêt primordial qui s'attache à certains ports secondaires pour les économies régionales dont ils sont à la fois un pôle d'attraction et une plaque tournante pour souhaiter que se réalisent la construction de nouveaux quais nécessités par le développement du trafic. Il semble difficile

que le Gouvernement puisse réaliser l'indispensable avec les crédits, tellement amenuisés qu'ils en deviennent ridicules, qui restent affectés aux ports moyens et qui sont, cette année, de l'ordre de 10 millions de francs.

En second lieu, les ports de pêche ne me paraissent pas mieux traités que les ports de commerce moyens. Alors qu'en 1964 les crédits avaient atteint huit millions, ils n'étaient que de 5,5 millions en 1965. Cette année l'augmentation est à peine sensible puisqu'ils ne sont que de 5.800.000 francs. En outre, l'analyse des opérations nouvelles au chapitre 53-36 nous permet de constater qu'il ne s'agit que de remise en état, de restauration ou même de simple réévaluation.

On ne peut ici encore qu'exprimer des regrets. Le développement des activités de pêche, l'augmentation du tonnage des bateaux nécessitent en effet des opérations de modernisation et d'extension que votre budget ne permet pas. Le document annexe au V<sup>e</sup> Plan précise que la plupart des ports de pêche et plus spécialement les quatre grands ports que sont Boulogne-Concarneau, La Rochelle et Lorient, disposent de quais insuffisants, ce qui nécessite même l'amarrage des chalutiers en épis.

Le budget actuel qui correspond avec le démarrage du V<sup>e</sup> Plan ne permettra aucune des réalisations qui s'imposent pourtant dans ces différents ports. En ce qui concerne le port de Lorient, dont il a été question à l'Assemblée nationale et qui semble provoquer périodiquement des conférences à la direction des ports maritimes, je me permettrai quelques observations. Ce port de pêche dont l'activité ne cesse de croître, puisque de 1960 à 1964 son trafic est passé de 49.128 tonnes à 58.038 tonnes de poisson débarqué, est le seul de la côte Atlantique dont les statistiques permettent de constater cette année encore, par rapport à 1964, une augmentation de plus de 7 p. 100. Disposant de quais en eau profonde — 7,5 mètres de profondeur — il est le seul qui puisse accueillir de grosses unités de pêche congélatrices. Malheureusement, ainsi que l'établissent les travaux du V<sup>e</sup> Plan, les quais sont insuffisants et rien ne permet de supposer qu'ils seront étendus à bref délai.

Il est vrai qu'en raison de son statut particulier — le port de Lorient est le seul en France à être exploité par une société concessionnaire — il se trouve particulièrement handicapé pour la réalisation des travaux d'infrastructure dont la nécessité se fait pourtant gravement sentir. Le cahier des charges de la concession prévoit, en effet, une progressivité considérable des taxes indexées sur l'augmentation du trafic. C'est ainsi que le pourcentage des recettes versé à titre de redevance est de 10 p. 100 pour un trafic de 40.000 tonnes par an. Il saute à 34 p. 100 au-dessus du seuil de 60.000 tonnes de poisson par an.

Le concessionnaire, qui a la charge de fournir tout le matériel de la concession, ne peut consacrer pour les investissements nécessaires à la bonne exploitation du port le sur plus des recettes qu'il est contractuellement tenu de verser à l'Etat. On entre dans le domaine de l'imprévisibilité, car personne ne pouvait supposer, en 1927, quand le port fut concédé et que le trafic était de 15.000 tonnes par an, que ce même trafic atteindrait plus de 60.000 tonnes en 1965.

Le résultat de cette progressivité est que le port, dont le coût de construction fut de quelque 800.000 francs dans les années qui ont suivi la première guerre mondiale, a payé un total de redevances à l'Etat de 16.583.000 francs. Il serait donc normal et plus que souhaitable que la partie des redevances, environ 350.000 francs par an, qui est encore versée au budget et, par conséquent, non affectée aux travaux d'extension du port, soit consacrée dans l'avenir à ces derniers. Les 350.000 francs en question, s'ils étaient versés au fonds de travaux, permettraient une faculté d'emprunt supplémentaire de l'ordre de 4 millions de francs pour l'exécution des travaux extrêmement urgents et nécessaires en raison de l'augmentation constante du trafic de ce port.

Je dois reconnaître qu'en octobre 1960 un accord entre la société concessionnaire et l'Etat était intervenu, aux termes duquel le traité de concession était modifié par un avenant au cahier des charges, ristournant au fonds de travaux neufs environ les deux tiers de la redevance versée annuellement à l'Etat. Cette mesure se révèle aujourd'hui insuffisante. Si l'Etat acceptait de reconsidérer ce problème, bien des difficultés que le ministère des travaux publics connaît ne manqueraient pas d'être aplanies.

Le dernier chapitre de mon exposé concerne les ports de plaisance sur lesquels je ne dirai que quelques mots pour souligner l'augmentation des crédits qui passent cette année à 8.500.000 francs, de 4.500.000 francs qu'ils étaient en 1965.

Nous ne pouvons que nous réjouir de l'intérêt que le Gouvernement attache au tourisme nautique, lequel ne se développera que dans la mesure où nous aurons des ports de

plaisance. En terminant sur ce sujet, je rappellerai une remarque que j'avais présentée l'année dernière à la même tribune, en invitant le Gouvernement à se pencher sur un certain nombre de petits ports de pêche qui sont aujourd'hui désaffectés, qui ont vu disparaître les flottilles pour lesquelles ils avaient été construits et qui me paraissent réunir toutes les conditions requises pour être demain des ports de plaisance qui ne coûteraient pas un centime à l'Etat.

Telles sont, mes chers collègues, les quelques observations que j'entendais faire au nom de votre commission des affaires économique et du Plan, sous le bénéfice desquelles cette commission vous invite à voter les crédits du budget affectés aux divers ports maritimes, qu'il s'agisse des ports de commerce, des ports de pêche ou des ports de plaisance. (*Applaudissements.*)

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

**M. Camille Vallin.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, je voudrais me limiter à quelques observations concernant la situation du personnel dépendant du ministère des travaux publics. Lors de la discussion du budget de 1965, M. le ministre des travaux publics déclarait qu'il s'était engagé envers les organisations syndicales à régler les problèmes en suspens à l'occasion de la deuxième étape de la réforme des services. Des propositions, quoique insuffisantes, ont bien été faites dans ce sens par le ministère des travaux publics, mais elles se sont heurtées au refus brutal du ministère des finances. C'est une nouvelle et grande déception pour ce personnel qu'on berce de promesses qui ne sont jamais tenues.

En ce qui concerne les traitements, bien que remplissant les conditions imposées par les dispositions des décrets du 22 mai 1962, un grand nombre de conducteurs de travaux publics de l'Etat et d'agents de travaux des deux grades actuels n'ont pu avancer dans les échelles immédiatement supérieures. En effet, du fait que les possibilités d'avancement en échelles supérieures sont limitées à 25 p. 100 de l'effectif dans chaque grade, elles ont, dans tous les départements, été rapidement utilisées de façon totale. Ces possibilités ne se renouvellent que très lentement. Ainsi, de très nombreux agents de travaux et conducteurs de travaux publics de l'Etat remplissant actuellement les conditions imposées pour l'avancement attendront celui-ci encore pendant plusieurs années, certains même ne l'obtiendront jamais.

Cette situation est inadmissible et ne doit pas durer. A l'exemple d'autres administrations, le ministère des travaux publics doit prendre immédiatement des mesures — surnombres en échelles supérieures, augmentation de la proportion de 25 p. 100, etc. — qui permettront l'avancement immédiat de tous les personnels remplissant les conditions.

Ce serait, pour ces personnels, une juste solution, bien que partielle, de ce problème car la véritable et totale solution reste l'avancement automatique dans les échelles supérieures normalisées comme fin de carrière de l'ensemble des agents des catégories C et D.

La seule mesure nouvelle qui concerne le budget des travaux publics de l'Etat consiste en l'intégration des personnels des voies navigables dans le corps des conducteurs des T.P.E., soit 380 agents. Mais les syndicats demandent qu'à cette occasion l'administration fasse admettre le classement de tous les personnels du corps des conducteurs de travaux publics de l'Etat en catégorie B des agents de la fonction publique, ce qui serait une mesure de justice.

Les crédits prévus pour les indemnités et les allocations diverses sont réduits encore par rapport aux crédits votés en 1965 et les conducteurs des T.P.E. éprouveront les pires difficultés pour se faire payer les heures supplémentaires qu'ils effectuent réellement. Il en est de même en ce qui concerne le remboursement des frais de déplacement et des frais consécutifs à l'usage des véhicules personnels.

Pour les agents de travaux, la seule mesure nouvelle consiste dans l'intégration de personnels du service des voies navigables dans le corps des agents de travaux, soit 1.531 agents, mais, là encore, l'administration aurait dû assortir cette mesure, ainsi que la promesse en avait été faite, d'une modification du classement indiciaire des agents de travaux, de la création du grade d'agent de travaux spécialiste et du classement des agents de travaux brevetés en échelle M.E. 1.

Quant aux auxiliaires routiers, leur nombre s'élève à plus de 15.000 employés, à temps complet depuis plusieurs années, dans les services des ponts et chaussées. Or, leurs salaires et indemnités varient d'un département à l'autre et même d'une subdivision à une autre.

Il est anormal que les salaires de ces travailleurs soient supportés par les crédits d'investissement, notamment par ceux du fonds d'investissement routier. On se demande pourquoi le ministre des travaux publics refuse d'ouvrir au budget de l'Etat un crédit spécial destiné au paiement des heures d'auxiliaires.

En ce qui concerne les agents des voies navigables, le budget comporte quelques mesures nouvelles qui se rapportent à la transformation d'emplois des conducteurs, des mécaniciens et des éclusiers en emplois de conducteurs de travaux publics de l'Etat et d'agents de travaux.

Mais, en ce qui concerne cette dernière catégorie, 7,5 p. 100 seulement de l'effectif prévu sont classés dans la catégorie des agents de travaux brevetés à l'échelle ES-2.

Ce n'est pas du tout ce qui avait été promis lors des discussions entre les organisations syndicales et l'administration, puisqu'il avait été envisagé que 15 p. 100 de l'effectif des éclusiers seraient classés dans l'échelle ES-3 et 25 p. 100 dans l'échelle ES-2. Ces travailleurs, qui attendent depuis près de sept ans cette réforme, considèrent que le pourcentage de transformation d'emplois devrait être porté à 20 p. 100 au moins. Nous demandons simplement, là encore, que les promesses soient tenues.

**M. Raymond Bossus.** Très bien !

**M. Camille Vallin.** Ce serait d'ailleurs une mesure de simple justice. Les agents des voies navigables avaient, en effet, été écartés de la première phrase de la réforme des ponts et chaussées et se trouvaient, de ce fait, déclassés par rapport à leurs camarades des routes, cela malgré les promesses renouvelées d'année en année depuis 1960.

Il n'est pas normal qu'ils se voient imposer aujourd'hui une réforme en deux étapes au lieu d'une, alors qu'ils ont déjà six ans de retard sur leurs homologues des routes, et, qui plus est, une réforme qui comporte des restrictions inadmissibles par rapport au projet initial.

Je voudrais ajouter que rien n'est prévu au budget de 1966 pour la création d'effectifs permanents d'ouvriers des parcs sur fonds de concours départementaux, alors que M. le ministre des travaux publics avait déclaré à la tribune de l'Assemblée nationale, l'an dernier, qu'il avait bon espoir d'aboutir à cette solution.

Je voudrais dire aussi l'inquiétude qu'éprouvent, quant à leur sécurité d'emploi, les personnels titulaires et, surtout, auxiliaires des ponts et chaussées employés dans les services maritimes, qui vont devenir tributaires du nouveau régime d'autonomie des ports résultant de la loi du 29 juin 1965.

Enfin, je voudrais poser une dernière question qui a trait à la création de nouveaux départements dans la région parisienne. Comment l'administration des ponts et chaussées sera-t-elle en mesure de mettre en place une direction départementale dans chacun des nouveaux départements alors que les demandes de créations d'emplois jugées indispensables à cet effet ont été rejetées en bloc par les services du budget ? Nous aimerions avoir quelques éclaircissements à cet égard.

En résumé, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que nous reprochons à ce budget, c'est qu'il ne tient aucun compte des revendications essentielles des personnels des ponts et chaussées. M. le ministre des travaux publics s'est borné à exprimer son espoir de voir aboutir la deuxième étape de la réforme dans des délais raisonnables. Mais, hélas ! les personnels des ponts et chaussées sont bien placés pour savoir ce que valent les promesses de ce genre. C'est pourquoi nous demandons pour eux des mesures plus concrètes, c'est-à-dire l'inscription au budget des crédits nécessaires à la satisfaction de leurs légitimes revendications. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Marcel Boulangé.

**M. Marcel Boulangé.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens à signaler à votre attention les perspectives inquiétantes de l'économie de la région que j'ai l'honneur de représenter.

Certes, le complexe industriel Belfort-Montbéliard est classé, en fonction à l'importance de son personnel, au quatrième rang des régions françaises, après la région parisienne, le Nord, et le département de Meurthe-et-Moselle. Malheureusement, il doit faire face à un déséquilibre croissant, à la fois économique et démographique.

Jusqu'à ces dernières années, un certain équilibre régnait en raison de l'existence d'une industrie textile active à côté d'une très importante industrie métallurgique. La persistance de la crise du textile a entraîné la fermeture de nombreuses usines, si bien que la région vit actuellement à peu près sous un régime de mono-industrie, ce qui n'est pas sans provoquer quelques inquiétudes.

Parallèlement, l'accroissement rapide de la population pose de graves problèmes et il importe de prendre les dispositions utiles pour fournir très prochainement du travail aux jeunes. Rien que pour le territoire de Belfort, 8.000 jeunes gens et jeunes filles atteindront l'âge de vingt ans avant 1969 et 8.500 personnes rechercheront un emploi d'ici à 1971. Une étude très sérieuse a fait ressortir que, compte tenu des départs en retraite et des prévisions d'emplois nouveaux, un déficit de

4.000 postes de travail est à prévoir au cours des six prochaines années.

La gravité de cette situation apparaît nettement lorsqu'on sait que certains jeunes, titulaires du C. A. P., n'ont pu trouver du travail récemment, ce qui fait craindre que, dans peu d'années, une partie des jeunes ne quittent leurs études pour s'inscrire directement au chômage.

Ces quelques considérations démontrent la nécessité impérieuse d'implanter des industries nouvelles, pour des raisons économiques et humaines.

C'est pourquoi les organisations professionnelles et les collectivités locales mettent leurs espoirs dans une nette amélioration du système des transports, notamment des matériaux pondéreux, par la création de l'axe fluvial Nord-Sud, et dans l'installation du nouveau port de Bourogne sur l'ancien canal du Rhône au Rhin.

En raison de la situation géographique privilégiée de cette région eu égard au Marché commun, il n'est pas douteux que la réalisation de ces deux projets apporterait une solution en permettant l'installation de nouvelles activités.

J'aborderai donc brièvement ces deux questions, qui intéressent le budget des travaux publics, en me contentant d'exposer succinctement les problèmes qu'elles posent, de présenter quelques observations et, surtout, de vous poser deux questions, monsieur le ministre.

Il est bien évident que l'avenir de notre région, comme celui de la vallée du Rhône, de la Lorraine et de l'Alsace — des milliers d'ouvriers alsaciens ne sont-ils pas obligés d'aller travailler en Allemagne actuellement? — est conditionné par la réalisation du canal à grand gabarit du Rhin au Rhône.

M'objectera-t-on que cette question relève de la discussion du V<sup>e</sup> Plan? Je répondrai que M. le ministre des travaux publics a participé à son élaboration et qu'au surplus le budget de 1966, dont nous discutons, entre bien dans la période d'application du Plan. Je ne vous cacherai pas que les deux décisions prises par le pouvoir au sujet de cette liaison vitale ont suscité une très vive émotion dans notre région. Où en sommes-nous, en effet?

Primitivement, il était prévu la canalisation de la Moselle jusqu'à Neuves-Maisons. Pour la branche alsacienne, après de nombreuses discussions, la construction du canal entre Mulhouse et Altkirch a été accordée par une lettre rectificative. Remarquons que cette concession, qui fait suite à la récente agitation alsacienne, porte sur un tronçon de 18 kilomètres, c'est-à-dire sur fort peu de choses.

Donc, à la fin du V<sup>e</sup> Plan, en 1971, lorsque nous aurons dû trouver 4.000 emplois nouveaux, le canal arrivera seulement à Altkirch, ce qui ne règlera absolument pas le problème. Bien plus, si les crédits accordés pour cette branche dans le futur VI<sup>e</sup> Plan sont du même ordre, ils permettront sans doute tout juste de réaliser les ouvrages d'art nécessaires pour le franchissement du seuil de partage des eaux à Valdieu. Cela reporterait donc au VII<sup>e</sup> Plan, c'est-à-dire dans quinze ans, la desserte de la région Belfort-Montbéliard, indispensable pour la désenclaver, supprimer le cul-de-sac rhénan, dont bénéficie surtout Bâle, et autoriser l'expansion économique.

Pourtant des promesses avaient été faites dans des discours récents par M. le Président de la République, M. le Premier ministre et M. le délégué à l'aménagement du territoire. Naïfs, nous demandons au pouvoir de mettre ses actes en accord avec ses déclarations solennelles. Pensez-vous sérieusement que les intéressés, notamment les jeunes, vont accepter d'être ainsi sacrifiés, alors même qu'ils connaissent les largesses du Gouvernement à l'égard de lointains pays?

La récente et très importante manifestation de Mulhouse, si imprévue pour ceux qui ne veulent pas comprendre, a déjà donné un avant-goût des réactions, qui ne pourront qu'aller en s'amplifiant. Il est encore temps d'éviter ces difficultés en réalisant, dans les cinq ans qui viennent, le tronçon Mulhouse-Montbéliard, ou tout au moins en incorporant l'ouvrage de Valdieu dans les objectifs prioritaires du V<sup>e</sup> Plan.

Le deuxième projet, capital pour cette région, comporte l'aménagement, d'ailleurs en cours, d'une zone industrielle dont la mise en œuvre est largement conditionnée par la réalisation d'un port à Bourogne. Je tiens immédiatement à mettre en garde contre une confusion, parfois volontairement entretenue, et à préciser que la création et l'équipement de ce port franco-suisse de Belfort-Montbéliard sont absolument indépendants de la branche alsacienne de la liaison Nord-Sud à grand gabarit.

En effet, il est basé uniquement sur le canal du Rhône au Rhin actuel, avec, naturellement, une possibilité d'extension ultérieure sur le grand canal. Or l'ancien canal traverse la zone industrielle et c'est sur cette infrastructure qu'ont été faites, à l'origine, toutes les études en vue de doter cette région d'un port moderne en attendant le désenclavement de la Franche-Comté tout entière.

Notons en passant que, dans le projet de budget qui nous est présenté, les dotations en faveur des voies navigables existant dans l'Est sont notoirement insuffisantes et qu'une partie importante des crédits d'équipement est destinée à financer les travaux d'entretien différés.

Aussi, celle qui reste effectivement affectée à la modernisation du réseau navigable permet-elle de douter de la volonté du pouvoir de réaliser intégralement les projets retenus pour cette région.

Enfin, la création du port de Bourogne répond à un besoin immédiat et urgent, et il est capital que son inscription figure au V<sup>e</sup> Plan, les travaux de la zone industrielle étant très avancés et permettant d'accueillir éventuellement, dès 1966, les industriels désireux de s'installer.

Malheureusement, les obstacles se multiplient contre cette réalisation. C'est ainsi qu'un emprunt destiné au financement d'une première tranche de travaux a été proposé au début de cette année par la direction régionale de la navigation de Strasbourg auprès du fonds de développement économique et social pour l'exercice 1965.

Si l'on tient compte du fait qu'à ce jour il a été impossible d'obtenir ce prêt, on est en droit de se demander quel sort est réservé à ce port dans le V<sup>e</sup> Plan. En effet, personne ne sait si ce projet est prévu au Plan.

Il est vraiment navrant que l'Etat français se soit opposé à l'offre faite il y a quelques années par le gouvernement suisse, qui proposait de prendre à sa charge les frais d'établissement de ce port intéressant un important secteur helvétique. Si cette offre avait été acceptée, nous n'aurions pas à mendier aujourd'hui une inscription au Plan de notre propre pays.

J'en ai terminé. Compte tenu des observations qui précèdent, je suis appelé à poser deux questions à M. le ministre :

Premièrement, s'il refuse la prolongation du grand canal jusqu'à Montbéliard au cours du V<sup>e</sup> Plan — comme nous le demandons — le Gouvernement prend-il au moins l'engagement de réaliser l'ouvrage capital du seuil de Valdieu?

Deuxièmement, la création du port franco-suisse de Belfort-Montbéliard est-elle, oui ou non, inscrite au V<sup>e</sup> Plan, et des crédits sont-ils prévus au budget de 1966 à ce sujet?

J'espère que vos réponses seront favorables et je me permets, monsieur le ministre, de vous signaler qu'un refus démontrerait l'imprévoyance du Gouvernement, qui serait alors responsable de la crise sociale qui menace à brève échéance cette région jusqu'alors prospère. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Louis Guillou.

**M. Louis Guillou.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget du ministère des travaux publics et des transports est en augmentation cette année, sauf en ce qui concerne les crédits destinés à la voirie départementale et communale qui sont, eux, en régression. Je voudrais attirer l'attention du Gouvernement sur cette situation qui risque d'avoir des répercussions assez fâcheuses pour les budgets départementaux et communaux.

Malgré leur augmentation décidée par le Gouvernement, les crédits risquent de se révéler insuffisants, notamment ceux qui sont attribués au réseau national classique, qui ne bénéficie pas d'un effort de modernisation comparable à celui qui est consenti en faveur de nos autoroutes.

Limité par le temps, je me bornerai, monsieur le ministre, à vous poser une seule question, en espérant bien que vous aurez l'amabilité d'y répondre. Il s'agit du problème de la circulation routière sur la route nationale n° 12 dans le Nord-Finistère, en particulier de la déviation de cette voie à Morlaix. C'est un projet très ancien puisque des études furent faites en 1938. Depuis, la situation n'a fait qu'empirer car l'accroissement du parc automobile a été tel ces dernières années que le point de saturation de la circulation dans la traversée de cette ville est atteint. C'est pourquoi la chambre de commerce, les transporteurs et les usagers ne cessent de réclamer cette déviation dont la réalisation est non seulement nécessaire, mais urgente.

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Finistère a transmis à M. le ministre des transports un projet de déviation par le Nord aboutissant en droite ligne à Saint-Thégonnec et évitant cette dernière localité.

Cette déviation est absolument vitale pour toute l'économie du Nord-Finistère. Aussi tout retard pris par M. le ministre des travaux publics et des transports à prendre sa décision est-il extrêmement préjudiciable aux intérêts économiques de cette région.

Jose donc espérer, monsieur le secrétaire d'Etat, que le projet qui a été adressé au ministère — la déviation Nord avec aboutissement à Saint-Thégonnec — sera retenu, celui-ci ayant l'avantage de ne pas franchir la voie ferrée Paris-Brest, qui constitue un des gros points noirs de la circulation sur la route nationale n° 12 actuelle.

Je me permets d'insister également pour que les crédits nécessaires à l'acquisition des terrains et la réalisation des travaux soient dégagés, et ce, dès 1966. Je serais heureux monsieur le secrétaire d'Etat, d'enregistrer vos déclarations sur ce point particulier. (*Applaudissements.*)

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

**M. Auguste Pinton.** Mes chers collègues, depuis bientôt huit ans — je faisais le calcul tout à l'heure — j'ai tenu très régulièrement, chaque année, à intervenir dans la discussion du budget des travaux publics et je crois pouvoir dire que je n'ai à aucun moment cherché à me livrer à l'exercice trop facile qui consiste à embarrasser les successeurs. J'ai toujours compris les difficultés auxquelles ils se heurtaient. Je n'ai pas l'intention aujourd'hui de manquer à cette habitude.

Je souhaite présenter brièvement deux observations, du reste d'inégale importance. La première porte sur le programme routier et particulièrement sur le programme d'autoroutes. Il est parfaitement exact qu'on a réalisé cette année des progrès considérables. Les 170 kilomètres d'autoroutes, qui pour une fois ne seront pas seulement une promesse mais très vraisemblablement une réalité prochaine, représenteront sans nul doute un effort important. Je n'étonnerai personne, surtout pas le ministre, en disant que le retard reste très grand par rapport aux besoins. C'est d'ailleurs ce que constate toujours un ministre des travaux publics car il n'a jamais les moyens de faire ce qui est nécessaire au moment où il veut le faire.

Il est incontestable que si les crédits ont été accrus dans des proportions notables, ils ont hélas! beaucoup moins augmenté que les besoins. Il est évident que le développement de la circulation sur les routes et sur les autoroutes de France atteint une cadence infiniment supérieure à celle des aménagements et travaux en cours de réalisation.

Nous constatons d'ailleurs un phénomène paradoxal: tandis que, conformément à la doctrine du ministre des finances, il s'agit de favoriser par tous les moyens la production des automobiles — que l'on invite le public à acheter et à utiliser — dans le même temps c'est au ralenti que l'on fournit aux automobilistes les voies permettant de circuler convenablement et avec un minimum de sûreté.

Incontestablement, cent soixante-dix kilomètres d'autoroutes, cela n'est pas négligeable, mais cela, je le répète, est insuffisant. Je crois d'ailleurs qu'on pouvait faire davantage, aussi bien en se plaçant sur le plan technique que sur le plan financier.

Permettez-moi de faire observer qu'à l'époque de la rigueur budgétaire, en moins de deux ou trois années on va dépenser en béton, machines et matériel de tout genre mis en œuvre sur deux îlots du Pacifique, près de 400 milliards d'anciens francs dont j'attends qu'on me démontre l'utilité pour la prospérité du peuple français. Une bonne partie de ces crédits, ce me semble, aurait pu être mieux utilisée, en tout cas les entreprises de travaux publics qu'on a expédiées là-bas auraient pu être mieux employées à doubler la cadence de construction des autoroutes.

Ma seconde observation — vous vous y attendiez un peu — concerne un problème que j'ai eu, il y a quelques mois, l'occasion d'évoquer de cette tribune en ouvrant un débat qui a été incontestablement, parmi nos questions orales avec débat, l'un des plus suivis, je veux parler de la liaison Mer du Nord—Méditerranée. J'avais, à l'époque, insisté sur ce qui comportait de paradoxal, d'une part, les promesses faites — même les plus augustes — et, d'autre part, le volume des travaux réellement entrepris.

Il n'est pas douteux que, dans cette querelle — car il y a une querelle, c'est incontestable — de la liaison fluviale Rhin—Méditerranée, les positions gouvernementales sont apparues pour le moins incertaines et fluctuantes suivant les lieux et les auditoires. Jusqu'à une époque très récente, il n'était jamais question en termes précis, dans les projets que nous pouvions examiner, de liaison fluviale mais seulement — expression d'une prudence qui permettait tous les espoirs comme toutes les dérobades — d'un « axe économique auquel une réalité serait donnée par la mise en place d'infrastructures de transport ».

Les déclarations qui viennent d'être faites par M. le Premier ministre à l'Assemblée nationale, au cours de la discussion du V<sup>e</sup> Plan, et la lettre rectificative déposée par le Gouvernement ont fourni quelques apaisements à tous ceux qui se préoccupent de la réalisation de cette liaison navigable et qui la jugent comme une nécessité vitale pour notre pays. M. Pompidou a en effet déclaré aux députés: « Le Gouvernement a tranché, il a décidé de réaliser l'axe mer du Nord—Méditerranée sous forme d'un réseau de voies navigables à grand gabarit ininterrompu avec deux branches, l'une vers l'Alsace et le Rhin, l'autre vers la Moselle. » C'est la première fois qu'après beaucoup de paroles inutiles, de semi-promesses et de

virtualités, un représentant accrédité du Gouvernement faisait une déclaration sans aucune ambiguïté, rassurant ainsi les Alsaciens, que certaines déclarations avaient inquiétés et je les comprends.

Quant à la réalisation de la branche reliant le Rhin à la vallée du Doubs, je n'insiste pas puisque M. Boulangé vient d'en parler.

La lettre rectificative a pour effet d'inscrire au V<sup>e</sup> Plan, en supplément si j'ose dire, la liaison du Rhin à Mulhouse et, je cite, la « construction d'une voie navigable à grand gabarit entre Mulhouse et Altkirch ». Malheureusement ce ne sont que des promesses car, en ce qui concerne le financement des opérations, les perspectives sont beaucoup moins encourageantes.

Vous pourriez me faire observer, monsieur le secrétaire d'Etat, que c'est au moment de la discussion du V<sup>e</sup> Plan qu'il faudrait en parler. Je vous demande quelques instants de patience pour me permettre d'arriver effectivement au budget.

La dotation prévue par le V<sup>e</sup> Plan ne dépasse pas 538 millions de francs sur lesquels plus de 200 millions correspondent à des travaux, inscrits au IV<sup>e</sup> Plan mais qui n'ont jamais été exécutés, 100 millions représentant un simple transfert de dépense afférente à une participation de la navigation intérieure à l'aménagement du bas Rhône qui jusqu'ici était financé en totalité par la Compagnie nationale du Rhône.

Vous constaterez donc que les perspectives sont des plus réduites. Les promesses n'aboutissent qu'à la mise en chantier d'ouvrages peu importants pendant la durée du V<sup>e</sup> Plan eu égard à l'ampleur de la tâche à entreprendre.

Mais si le programme des travaux qui seront engagés de 1966 à 1970 n'est pas — pardonnez le mot — très « excitant » quant aux perspectives d'avenir, il faut considérer que les crédits inscrits au budget de 1966 — je reviens au problème d'aujourd'hui — sont de toute évidence encore très inférieurs aux prévisions déjà insuffisantes du Plan, puisqu'ils ne sont que de 15 millions de francs environ, ce qui signifie qu'il faudrait trent-cinq ans pour réaliser les travaux inscrits au V<sup>e</sup> Plan; de telle sorte qu'en raison de l'insuffisance du V<sup>e</sup> Plan lui-même, il faudrait deux siècles ou deux siècles et demi pour parvenir à réaliser la promesse de M. le Premier ministre. C'est bien pour cela qu'il ne s'est pas engagé dans cette hypotèse à procéder à l'inauguration. Je le comprends très bien, car je ne pourrai pas davantage y assister. (*Sourires.*)

C'est cela qui me terrifie.

M. le ministre des travaux publics a déclaré, le 11 octobre je crois, que le montant des crédits inscrits au budget de 1966 n'était pas de 15 millions de francs, mais de 47 millions, parce que, a-t-il dit, il fallait ajouter certaines réévaluations de travaux, notamment pour Pierre-Bénite; ce qui n'empêche pas que 15 millions de travaux neufs seulement, soit un milliard et demi d'anciens francs, sont prévus sur un montant de dépenses qui représenteront quelque 400 milliards d'anciens francs.

Au surplus, même si l'on admettait comme valables les chiffres qu'il a indiqués, les délais dont j'ai parlé tout à l'heure pourraient sans doute être réduits légèrement, mais ils n'en resteraient pas moins fort longs.

Après avoir constaté cette « insuffisance d'une autre insuffisance », nous avons enregistré les déclarations de M. le Premier ministre. C'est très bien de vouloir rassurer les Alsaciens avec des paroles, mais il vaudrait mieux qu'on essaie de les rassurer avec des actes. Or, monsieur le secrétaire d'Etat, il est évident que les crédits inscrits au budget de 1966 ne peuvent être considérés comme suffisants pour que vous puissiez réaliser cette liaison Mulhouse-Altkirch, qui vient d'être promise par le Gouvernement.

Je reconnais volontiers qu'étant donné la date à laquelle l'Assemblée nationale a voté le budget et celle où elle a discuté le V<sup>e</sup> Plan, il ne vous était pas possible d'inscrire dans la discussion de ce budget, au moins une partie des crédits qui sont nécessaires pour montrer qu'il ne s'agit pas seulement de promesses auxquelles on ne pensera peut-être plus après le 5 décembre, mais d'intentions réelles que l'on entend traduire dans la réalité des choses.

C'est là, monsieur le secrétaire d'Etat, l'explication d'un amendement dont vous avez sans doute connaissance et qui tend, si j'ose dire, à permettre au Gouvernement de tenir ses promesses, ce qu'il n'a pas pu encore faire puisque le budget avait déjà été voté à l'Assemblée nationale.

Vous pourrez rectifier mes chiffres, car je n'avais pas les moyens de calculer de façon exacte le crédit nécessaire pour commencer la réalisation, dès cette année, de vos promesses.

Bien que je ne sois pas très familier avec le règlement de notre assemblée, je n'ignore pas que mon amendement peut encourir la guillotine de l'article 40. M. le rapporteur général m'en a prévenu et a confirmé mes craintes à ce sujet. Mais mon amendement ne connaîtra pas ce sort. M. le secrétaire d'Etat est convaincu que je n'ai pensé, en agissant ainsi, qu'à venir en aide au Gouvernement.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Je n'en ai jamais douté.

**M. Auguste Pinton.** En tout cas, je ne vous chicanerais pas si vous modifiez le chiffre; même si vous n'affectiez à cet amendement que le montant du dernier tiercé (*Sourires.*), cela suffirait pour ouvrir la navette et au cours de celle-ci le Gouvernement pourrait traduire dans les faits les promesses formulées à l'Assemblée nationale à propos du V<sup>e</sup> Plan.

Telle est, monsieur le secrétaire d'Etat, la seconde observation que je voulais présenter. Il est bien entendu que si j'ai employé à certains moments un ton plaisant dans cette affaire, c'est pour distraire nos collègues fidèles et dévoués qui suivent depuis plusieurs jours ces débats budgétaires. Mais cette affaire n'en est pas moins très sérieuse et j'ai bien l'intention d'y revenir lorsque nous aborderons véritablement le fond du débat, c'est-à-dire lors de la discussion du V<sup>e</sup> Plan, car il faut mettre en accord les paroles et les actes. C'est pourquoi, si je ne puis défendre tout à l'heure cet amendement, je m'en remettrai à vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour le reprendre à votre compte et lui permettre d'avoir un sort favorable. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

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

**M. Roger Delagnes.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, il y a une quarantaine d'années, ceux de ma génération s'en souviennent, l'automobile était un luxe. Elle est devenue aujourd'hui un objet courant, comme le frigidaire et la machine à laver.

Nous avions alors le plus beau et le plus dense réseau routier du monde. On le citait en exemple. Il est en partie resté ce qu'il était et on ne l'a pas adapté aux dix millions de voitures qui l'empruntent chaque année dans des conditions d'inconfort et de danger unanimement reconnues.

Dans cette modeste et brève intervention, je voudrais traiter très rapidement de l'entretien de nos routes nationales, des autoroutes et enfin de la misère des collectivités locales incapables, faute de crédits, d'entretenir leurs propres chemins ruraux.

Si la construction d'autoroutes pose de redoutables problèmes financiers — nous en reparlerons — l'entretien de nos 80.000 kilomètres de routes nationales pourrait s'effectuer dans l'immédiat. Sur ce total il faut le dire, plus de la moitié n'a pas une largeur suffisante et les routes à trois voies, avec le couloir du milieu, celui de la mort, sont extrêmement dangereuses.

Qui ne connaît cette étourdissante nationale 7? Qui ne l'a parcourue entre Lyon et Nice? Cette grande voie Nord-Sud est absolument impraticable pendant les grandes périodes de vacances. Dans la traversée des villes le malheureux automobiliste perd des heures dans des bouchons qui s'étendent sur plusieurs kilomètres, comme c'est le cas entre Orange et Montélimar, Orange et Avignon et entre Avignon et Aix-en-Provence. Depuis près de quarante années, cette route n'a pas été sérieusement améliorée. Des villages comme Saint-Andiol, Plan-d'Orgon, Orgon, Senas, Lambesc, qui se situent dans la riche vallée de la Durance et que traverse la nationale 7, sont chaque année le théâtre de nombreux accidents mortels et toujours aux mêmes endroits.

Il faut beaucoup de patience et beaucoup de temps, plus d'une heure en moyenne, pour traverser cette belle ville d'Aix-en-Provence.

**M. Marcel Pellenc, rapporteur général.** Et Montélimar?

**M. Roger Delagnes.** A Montélimar, c'est la même chose. Certains petits villages du Var sont de véritables goulots d'étranglement. La route qui traverse ces villages a quatre ou cinq mètres de largeur. Quand se résoudre-t-on à multiplier les déviations d'agglomération qui s'imposent un peu plus chaque année?

M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de Marseille m'écrivait à la date du 14 octobre 1964, il y a un an: « Le problème des routes nationales est très préoccupant dans l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône où le trafic moyen dépasse 7.000 véhicules, plus du triple de la moyenne nationale et où plus de la moitié du réseau a déjà dépassé sa capacité, c'est-à-dire le seuil du trafic au-dessus duquel l'économie des transports et la sécurité des usagers sont compromises ».

Je voudrais rappeler aussi qu'une route que je connais bien, celle qui va d'Arles à mon village, Les Saintes-Marie-de-la-Mer, une des villes les plus visitées de France, la R. N. 570 a 5 mètres 50 de large, qu'il faut les jours d'affluence plus de deux heures pour parcourir 40 kilomètres et que les accidents — j'en sais quelque chose — y sont tous les ans particulièrement nombreux. Dans sa plus grande partie, son tracé et sa largeur n'ont pas varié depuis un demi-siècle. Or, nous recevons chaque année près d'un million de visiteurs!

Pourtant, si l'on entreprenait une politique hardie d'élargissement et d'entretien de nos routes nationales existantes, si

l'on procédait à de nombreuses déviations de localités encombrées, on donnerait déjà satisfaction à de très nombreux usagers et on créerait ainsi des possibilités de travail à la fois pour des entreprises qui n'en ont plus et pour bon nombre d'ouvriers. Je peux dire que nos ingénieurs des ponts et chaussées sont parmi les meilleurs d'Europe, mais les crédits d'amélioration de nos routes nationales — M. Pinton nous le faisait remarquer tout à l'heure — n'ont pas augmenté dans la même proportion que la circulation.

Au surplus, les travaux d'entretien — j'ai pu le constater personnellement — sont souvent mal exécutés et superficiels. Les revêtements sont trop minces, leur perméabilité trop grande; les fossés latéraux ne sont plus entretenus. Faute d'argent, on a l'impression qu'on lésine, qu'on procède à des économies forcées dont les usagers supportent les conséquences. L'intensification de la circulation est de 10 à 15 p. 100 en moyenne par an. Je sais bien que les crédits d'entretien passent de 387 à 480 millions de francs, mais c'est encore très insuffisant.

Je dois d'ailleurs indiquer qu'un certain nombre d'Etats européens consacraient en 1963 — il y a donc deux ans — à l'entretien du kilomètre de route nationale: 5.000 francs en Italie, 5.500 francs en Suisse et en Allemagne, 8.000 francs en Grande-Bretagne, 3.750 francs en France. Nous sommes les bons derniers.

Les conséquences sont ce qu'elles doivent être: le nombre d'accidents « aux points noirs » augmente chaque année. Au lendemain de chaque week-end, la presse en dresse le tragique bilan. Le nombre de ces points noirs sur notre réseau national dépasse 4.000. Ils sont soigneusement répertoriés et sont bien connus des automobilistes et des ingénieurs des ponts et chaussées. Ils paralysent la circulation et provoquent de sanglantes hécatombes, chaque année 300 d'entre eux sont aménagés, ce qui est très insuffisant.

On a calculé qu'il faudrait quelque 200 millions de francs pour supprimer la totalité des points noirs. Cette somme est-elle introuvable et ne vaut-elle pas la peine d'être dépensée pour sauver des centaines de vies humaines chaque année sacrifiées et qui représentent, elles aussi, une perte importante pour l'économie du pays?

Il y a encore en France plus de 10.000 passages à niveau en souffrance et des centaines de ponts à reconstruire. Certains, comme celui d'Arles, trop étroit, et dont l'importance est capitale puisqu'il réunit le Languedoc, la Provence et la région de Marseille, créent l'asphyxie de régions entières. Les jours de week-end, il faut une heure et demie pour traverser la ville. De chaque côté du pont, des files de voitures s'allongent dangereusement.

Les économistes estiment que les aménagements de nos routes nationales, avec élargissement à quatre ou deux voies à grande circulation, construction des déviations, suppression des points noirs, entretien mieux compris, auraient permis d'épargner plus de 20.000 vies humaines et près d'un demi-million de blessés. On sait que la route française tue deux fois plus que la route anglaise et trois fois plus que la route américaine.

Je voudrais maintenant parler très brièvement des autoroutes. Notre situation n'est pas brillante, on l'a dit aussi tout à l'heure. Nous avons, en 1965, 600 kilomètres d'autoroutes pendant que l'Allemagne de l'Ouest en a 3.700 et l'Italie 2.100. Après cela, ne nous étonnons pas non plus si les dépenses effectuées par nos voisins, de plus en plus rares en France, sont de plus en plus faibles. Je m'adresse ici à M. le secrétaire d'Etat au tourisme: l'excédent de devises dues au tourisme était de 1.200 millions de francs en 1960, 600 millions en 1963, 400 millions en 1964. Nous serons en déficit en 1965 et en 1970 n'en parlons pas.

Je ne dis pas que l'indigence de notre réseau routier en est l'unique cause, dans tous les cas, elle en est une des principales. En fait, il date de grand-papa.

Notre infrastructure routière représente 230 milliards de francs. Il faut la gérer au mieux des intérêts communs. Le minimum des investissements à réaliser sur le réseau routier devrait, d'après des estimations très sérieuses, correspondre à 9.500 milliards par an. Or, le V<sup>e</sup> Plan n'a prévu que 5 milliards par an. Encore ne s'agit-il que d'une prévision et qui comprend de plus les dépenses des routes départementales et communales. J'extrait de rapports officiels les chiffres suivants: nous aurons, en 1970, 1.600 kilomètres d'autoroutes. Pendant la même période, l'Allemagne de l'Ouest qui en a 3.700 en aura 5.000, l'Italie en aura 4.700 et la petite Hollande 1.300. A la vérité, quel que soit le côté vers lequel on se tourne, on constate que les investissements routiers sont inférieurs à ce qu'ils devraient être.

On laisse s'élever dangereusement le taux d'investissement des véhicules et on ne modifie pas ou presque pas le taux d'investissement de l'infrastructure. Il en résulte un goulot de la circulation sur certaines parties de notre réseau routier.

Je rappelle que les automobilistes acquittent cependant 10 milliards de francs par an en taxes de toutes sortes. Ne faudrait-il pas commencer par consacrer à la construction des autoroutes la totalité des sommes que le législateur a décidé de leur affecter ?

Je rappelle aussi, c'est peut-être une banalité, qu'à l'origine, le fonds spécial d'investissement routier devait recevoir 22 p. 100 du produit de la taxe sur l'essence. Ce taux de prélèvement est actuellement de 12 p. 100. Nous sommes bien loin du compte et nous constatons que des sommes extrêmement importantes sont ainsi détournées de leur destination.

Pour financer les 176 kilomètres d'autoroutes qu'on nous promet, on a créé une caisse nationale des autoroutes qui émettra des emprunts. Etant donné qu'il faudra payer de très grosses annuités, on impose des péages, comme si, dans ce pays où l'essence est la plus chère du monde, il n'aurait pas été possible de faire des autoroutes avec le produit des taxes sur l'essence, sans emprunter et sans pénaliser doublement l'automobiliste.

Il viendra d'ailleurs un moment où les péages seront tellement chers que les autoroutes ne seront plus empruntées par les automobilistes qui continueront à utiliser les anciennes routes nationales, comme cela se passe déjà dans la vallée du Rhône.

Je voudrais enfin exposer très brièvement la misère des collectivités locales, départements et communes, obligées de moderniser et d'entretenir leur propre réseau routier. Là aussi, nous constatons, en pourcentage, une diminution très sensible des crédits de paiement qui leur sont alloués sur le fonds routier. Les textes avaient prévu que sur 100 francs allant à celui-ci, 11,30 francs iraient aux routes départementales et 18,20 francs aux chemins vicinaux et ruraux. Le budget de 1965 n'accordait plus que 4,80 francs aux routes départementales et 6,50 francs à la voirie rurale et vicinale. Les crédits de paiement sont encore diminués dans le budget de 1966. Pour les réseaux départementaux, ils passent de 44,5 millions de francs en 1965 à 39 millions de francs en 1966 et pour les réseaux communaux de 61 millions de francs à 50 millions de francs.

Dans ma propre commune, sur un montant de travaux prévus de 150.000 francs, on en a agréé pour 40.000 francs, sur lesquels on nous a accordé une subvention de 6.400 francs. Comment voulez-vous qu'une petite commune puisse, dans ces conditions, valablement réparer ses chemins et n'est-ce pas se moquer d'elle que de lui accorder 6.400 francs de subventions sur un montant de 40.000 francs ?

Je veux conclure néanmoins. Que ce soit en matière d'entretien des routes nationales qui se dégradent un peu plus chaque jour, en matière de suppression des points noirs, trop nombreux en France et qui sont à l'origine de tant d'accidents, de tant de malheurs, en matière de constructions de ponts, de suppression de passages à niveau, l'Etat ne remplit pas ses obligations.

La carte de France de nos autoroutes, comparée à celles des pays voisins, est un véritable désert. Il semble que les pouvoirs publics n'ont pas pris conscience de l'importance en France du problème routier, rentable support de l'économie nationale.

Les taxes sur l'essence sont détournées de leur destination et l'on emprunte à grands frais sur le dos de l'automobiliste à qui l'on impose de lourds péages. Dans ce domaine, comme dans tous les domaines, vous avez choisi, messieurs du Gouvernement, la politique de vos petits moyens. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

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

**M. Raymond Bossus.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous ne serez pas étonnés qu'un Parisien intervienne dans cette discussion sur la Régie autonome des transports parisiens. Tout d'abord, quelques considérations générales : dans le bilan des réalisations de l'année passée, quelques améliorations ont été enregistrées, mais combien insuffisantes par rapport aux besoins. Dans un proche avenir il est indiscutable que le retard va grandir, compte tenu de l'expansion démographique de Paris, de la Seine et de la région parisienne. Si à plusieurs reprises il a été déclaré qu'il était logique de prévoir, parallèlement à la construction de grands ensembles, des réalisations sociales, des écoles, des crèches, des maisons de jeunes, trop souvent et presque toujours ces grands ensembles en sont dépourvus. Les moyens de transport qui permettraient aux futurs habitants de se rendre facilement aux nouveaux lieux de résidence font défaut également. Je rappelle à titre indicatif que quatre millions de personnes se dirigent chaque jour vers la capitale. Voici un exemple que je porte à l'attention de nos collègues de province : chaque jour, 800.000 personnes se rendent dans les premier, deuxième, sixième, septième, huitième et neuvième

arrondissements de Paris, venant d'autres arrondissements ou de certaines communes de banlieue, et font le soir le trajet inverse.

Or, nombreux sont ceux d'entre vous qui ont pu se rendre compte que leurs conditions de transport sont très mauvaises ; les rames de métro sont surchargées, de longues files de voyageurs attendent aux stations d'autobus, qui très souvent sont bourrées. Encore faut-il ajouter que le remède que compte apporter la R. A. T. P. à ces difficultés consiste dans l'étude de prototypes d'autobus comportant un très grand nombre de places debout et peu de places assises.

Cette situation a déjà fait l'objet de nombreux débats au conseil municipal de Paris et au conseil général de la Seine ; les Parisiens, les utilisateurs de la R. A. T. P., en ont assez d'être mal servis. A chacune de leurs sessions, les conseils municipaux des communes de banlieue, le conseil municipal de Paris, le conseil général de la Seine — ce fut le cas encore au mois de juillet dernier — sont saisis de nombreux vœux émanant de communes et d'arrondissements qui demandent quelles améliorations seront apportées aux transports de banlieue et au métro par l'allongement de lignes ou de nouvelles lignes et aussi de nouvelles améliorations pour le réseau routier d'autobus. Tous ces vœux sont enregistrés avec avis favorable et envoyés au ministère ainsi qu'au syndicat des transports, puis ils vont à la R. A. T. P. On constate très peu souvent que des améliorations ou des réalisations sont apportées à la suite de ces vœux. Je précise d'ailleurs que, la ville de Paris et le département de la Seine ayant été dessaisis de la gestion de leurs transports, qui sont maintenant sous la tutelle complète du Gouvernement, il y a peu de possibilité pour les élus de régler cette situation.

Je me permets de poser trois questions concrètes en vue de l'amélioration des transports parisiens. Il a été proposé à plusieurs reprises au conseil municipal de Paris, pour aider à la solution d'une amélioration des transports de la région parisienne autour de Paris, que soit transformée l'ancienne ligne de petite ceinture du chemin de fer en réseau de métropolitain, avec, bien sûr, les correspondances, les branchements avec les autres lignes de métro et les lignes ferroviaires qui passent aux portes de Paris.

Nous demandons à M. le secrétaire d'Etat s'il entend tenir compte de cette suggestion et poursuivre les études de ces projets dont la réalisation est souhaitée par la masse des Parisiens et par le conseil municipal de Paris.

J'ai une deuxième question à poser. Où en est la prolongation de la ligne n° 3 de la place Gambetta vers la porte de Bagnolet et Romainville ? C'est une question locale. Je l'ai traitée il y a un an. On m'avait promis que les travaux commenceraient en 1965. Hier, pour assister à la manifestation des anciens combattants, j'ai parcouru la rue de Bagnolet jusqu'à Gambetta. Pas un coup de pioche, pas le moindre petit trou sur la place Martin-Nadaud. Rien n'est commencé. Où en est le financement de ces travaux ? A quelle date le premier coup de pioche sera-t-il donné ?

En troisième lieu, je voudrais savoir pour quelle raison l'administration de la R. A. T. P. ou le Gouvernement, car on ne peut pas détacher l'un de l'autre, se refuse à donner satisfaction au personnel de la Régie autonome des transports parisiens. Il y a quelques jours, des représentants de la C. G. T., de F. O., de la C. F. D. T. et des cadres se sont rendus auprès de la direction de l'administration pour faire valoir leurs revendications tant en ce qui concerne les conditions du travail que les problèmes de traitements et de rémunérations. Ils se sont heurtés à une réponse négative. Il leur a été promis qu'elles seraient peut-être examinées l'année prochaine. Il ne faut pas attendre que des actions de toutes formes que décideront les travailleurs provoquent des difficultés pour donner droit aux revendications maintenant exprimées. Ce sont les ouvriers de la R. A. T. P. qui décideront, s'ils n'ont satisfaction, de la façon de montrer à l'administration, au Gouvernement et à la population leur mécontentement en face de ce refus.

La question importante que je dois aborder maintenant est celle du déficit. Nos rapporteurs n'ont pu faire autrement que de citer le montant du déficit, surtout par comparaison avec l'année précédente. Nous avons appris par la radio et par la presse que des menaces réelles pèsent sur le prix des transports parisiens. Il n'est pas à craindre, bien sûr, que l'augmentation intervienne avant le 5 décembre. (*Sourires.*) Mais il se pourrait que les Parisiens reçoivent ce cadeau empoisonné pour leurs étrennes.

La R. A. T. P. est un service public. Si les usagers ne sont pas bien servis, ce n'est la faute ni des cadres, ni des techniciens, ni des travailleurs de la R. A. T. P. Les difficultés viennent de l'insuffisance des moyens. Nos collègues de province se sont rendu compte de la cherté du prix du ticket d'autobus par rapport à la distance très réduite de la section de parcours. Comment très vite les 5, 6 ou 8 tickets sont-ils engloutis ! L'autobus est cher à Paris ; ce n'est pas une invention

mais une réalité. Il est souvent plus cher que les transports dans certaines villes de province.

Mais nous avons présenté des propositions qui ne sont pas de la seule initiative du groupe communiste ; elles sont devenues celles de la majorité du conseil général de la Seine. Ces propositions ne sont pas des idées abstraites mais reposent sur des vues bien concrètes. Je crois que non seulement le Gouvernement mais peut-être la commission des finances pourraient s'en servir, les utiliser, les étudier et apprécier les suggestions que nous rappelons ici et qui sont celles, je le répète, du conseil général. Ces propositions sont les suivantes : premièrement, dispenser la R. A. T. P. des taxes qu'elle supporte sur le prix du courant électrique et des carburants. A ce sujet, je rappelle que pour 1962 la R. A. T. P. a utilisé 322 millions de kilowatts de courant électrique, qu'elle a payé 49 anciens francs alors que le trust Péchiney le paie 2,75 anciens francs. Quant au carburant consommé — 530 millions d'hectolitres — il supporte 35 francs de taxe par litre. J'en reviens à la notion de service public dont M. Courrière a parlé dans la conclusion de son rapport. Si nous nous rallions à la notion d'un service public, celui-ci devrait, à notre avis, bénéficier de la mesure que je viens de proposer.

Voici une deuxième mesure.

Dans le métro, quand les usagers se rendent aux stations Châtelet ou Hôtel-de-Ville, ils disent fréquemment, quand ils prennent leur ticket : « Samaritaine ou Bazar de l'Hôtel-de-Ville ». La clientèle de l'autobus pour la station Hôtel-de-Ville souvent ne fait pas de différence entre l'Hôtel de Ville de Paris, où siège le conseil municipal, et le Bazar de l'Hôtel-de-Ville. Tout cela parce que ces magasins drainent chaque jour plusieurs milliers de clients.

Je crois qu'il conviendrait de rétablir la taxe progressive payée par les entreprises occupant cent ouvriers et plus et qui sont desservies par les réseaux de la R. A. T. P. Cette taxe, en 1958, rapportait 14 milliards d'anciens francs, dont le montant, d'ailleurs, n'a jamais été versé à la Régie autonome des transports parisiens.

Enfin comme troisième mesure proposée : il faudrait que la R. A. T. P. soit autorisée à contracter des prêts de très longue durée — 60, 75 ans et même plus — et cela sans intérêt.

Tels sont, mes chers collègues, les quelques mots que je voulais prononcer de cette tribune sur la question de la R. A. T. P. Je crois qu'on en a fini avec la rivalité Paris-province, car si, dans les grandes villes notamment, il y a, j'en suis persuadé, des questions de transport et de tarif à régler, le conseil municipal peut toujours intervenir, alors qu'à Paris le problème est beaucoup plus compliqué du fait que le conseil municipal est en tutelle.

Comme le disait M. Courrière, nous voulons la démocratisation de la R. A. T. P. et la possibilité pour la ville de Paris, pour le conseil général, pour les élus des communes de dire leur mot sur la gestion de la régie.

Telle est l'opinion du groupe communiste sur cette question des transports. Nous serons heureux d'entendre les réponses de M. le secrétaire d'Etat aux questions posées. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

**M. Adolphe Dutoit.** Monsieur le président, mes chers collègues, il a été question, dans la discussion de ce budget, du déficit de la S. N. C. F. et tout à l'heure le rapporteur, notre collègue M. Billiemaz, nous parlait du cadeau de nouvel an que le Gouvernement s'appropriait à faire aux usagers sous la forme d'augmentation des tarifs de la S. N. C. F. après l'élection présidentielle.

**M. Léon David.** Si le général est réélu !

**M. Adolphe Dutoit.** Effectivement, il n'est pas sûr qu'il sera réélu. (*Mouvements.*)

Je voudrais revenir brièvement sur ce fameux déficit de la S. N. C. F. qui, depuis de trop nombreuses années, a permis au Gouvernement, d'une part, à expliquer l'augmentation des tarifs de la S. N. C. F. et, d'autre part, à refuser de faire droit aux revendications des cheminots.

Quelles sont, à notre avis, les causes du déficit qui, comme on l'a dit tout à l'heure, augmente d'année en année et qui, certainement, inquiète l'opinion publique ? Nous pensons qu'il faut les chercher dans le fait que la S. N. C. F., qui devait être un service public au service de la nation est maintenant de plus en plus entre les mains des monopoles et au service exclusif de ces derniers. C'est ainsi que son conseil d'administration est composé de représentants des banques, des compagnies d'assurances, des sociétés financières mobilières, des sociétés pétrolières, etc. Il est clair qu'avec un tel conseil d'administration, l'intérêt bien compris du pays passe avant l'intérêt exclusif des monopoles, des grosses sociétés capitalistes !

Le but d'un tel conseil d'administration est avant tout de se servir de la Société nationale des chemins de fer français

pour accorder les tarifs les plus bas aux grosses sociétés capitalistes ; mieux encore, pour distribuer des cadeaux sous forme d'allocations de toutes sortes aux sociétés qui utilisent les transports ferroviaires.

Je voudrais donner quelques exemples. En 1963, la Société nationale des chemins de fer français a versé aux propriétaires d'embranchements particuliers, pour la seule raison qu'ils en étaient les possesseurs, la modeste somme de 150 millions de francs contre 100 millions en 1949. On appelle cela la prime d'embranchement. La S. N. C. F. a versé également aux propriétaires de wagons particuliers, au titre de redevances la somme de 360 millions de francs en 1963 contre 90 millions en 1951.

**M. Raymond Bossus.** C'est le cadeau du « prince » !

**M. Adolphe Dutoit.** Ce sont des cadeaux que l'on attribue ainsi aux grosses sociétés capitalistes sur le dos des usagers et aussi sur celui des cheminots français.

Mais cela ne suffit pas. A côté des cadeaux il y a encore le scandale des tarifs préférentiels. C'est ainsi que la S. N. C. F. achète son matériel aux mêmes sociétés à des prix multipliés par le coefficient 36 par rapport à 1938 mais qu'elle revend son transport à des prix bien inférieurs au prix de revient. Le transport par trains complets S. N. C. F. représente 97 p. 100 du « transport marchandises » de cette société. C'est dire que la raison du déficit — je m'excuse, mon cher collègue M. Billiemaz — ne provient pas tellement de la modicité des prix de transport des petits colis mais surtout des tarifs pratiqués en ce qui concerne les transports par train complet.

**M. Léon David.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Adolphe Dutoit.** Bien volontiers.

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

**M. Léon David.** Au sujet des tarifs préférentiels et surtout à l'intention de nos collègues qui représentent plus particulièrement l'agriculture, je voudrais ajouter que l'on accorde des tarifs préférentiels aux produits espagnols qui traversent la France pour être vendus sur le marché allemand, ainsi qu'aux produits italiens qui vont en Angleterre et qu'il n'y a pas de tarifs préférentiels pour les producteurs de notre pays.

**M. Auguste Billiemaz.** C'est inexact.

**M. Léon David.** Je vous donnerai la preuve contraire.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Dutoit ?

**M. Adolphe Dutoit.** Volontiers !

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Il va de soi que le silence du Gouvernement ne constitue pas une approbation de ces contrevérités que nous entendons chaque année sur le problème des tarifs de chemins de fer.

Je répondrai tout à l'heure sur ce point à M. Dutoit en même temps que sur les autres questions.

**M. Adolphe Dutoit.** Monsieur le secrétaire d'Etat, ces contrevérités sont répétées chaque année, dites-vous, mais, chaque année aussi, vous ne pouvez pas nous apporter une preuve valable du contraire en ce qui concerne les trains complets de wagons de marchandises pour lesquels les tarifs ont augmenté de 20 p. 100 par rapport à 1938 alors que les prix ont été augmentés de 36 p. 100.

Quelle que soit la démonstration que vous ferez tout à l'heure dans cette enceinte, vous ne changerez pas ces deux chiffres : tarifs des marchandises augmentés seulement de 20 p. 100 pour les gros utilisateurs et prix augmentés de 36 p. 100.

Je continue donc mon exposé. Malgré l'augmentation des tarifs de transport au détail des petits colis, qui ont augmenté de 43 p. 100 par rapport à 1938, et des tarifs de transport qui intéressent les travailleurs et les petits et moyens commerçants, il n'est pas étonnant que le budget de la S. N. C. F. soit en continuuel déficit. Mais ce ne sont pas les salaires des cheminots qui sont responsables du déséquilibre financier de la S. N. C. F. Ce n'est pas, on l'a dit tout à l'heure, je crois, du côté des agents qu'il faut rechercher la cause du déficit de la S. N. C. F. mais dans le sens de l'exemple que je viens de citer.

La hausse des salaires dans la fonction publique a été largement supérieure à celle des prix, affirment les ministres qui, eux, ne disent jamais de contrevérité ! Même si cela avait été vrai pour les cheminots, même si la hausse des salaires avait dépassé la hausse du coût de la vie, il n'y aurait là rien d'extraordinaire, car la commission créée par le Gouvernement à ce sujet a reconnu qu'il existait un certain décalage entre les salaires de la fonction publique et les salaires de l'industrie privée.

La commission Grégoire, commission gouvernementale — de nombreuses commissions ont été créées sous ce Gouvernement mais elles n'ont jamais rien apporté d'ailleurs aux travailleurs : commission Laroque, commission Toutée — a fonctionné pour les cheminots comme une voie de garage avec un butoir d'ailleurs, butoir qui a fait obstacle à une véritable revalorisation des salaires et retraites.

Certes, ce butoir a quelque peu bougé sous les coups de tampon des cheminots ; certes, quelques augmentations ont été acquises après les grèves de décembre 1964 et janvier 1965, mais ces résultats sont encore remis en cause car pendant la même période, les prix ont progressé de 9,2 p. 100. C'est ainsi que le retard constaté par la commission Toutée est loin d'avoir été comblé pour les salaires des cheminots. Ces salaires sont maintenant nettement insuffisants par rapport au coût de la vie.

Les cheminots réclament aujourd'hui un traitement de base de 540 francs par mois au lieu de 442 actuellement payés à Paris, la suppression pour les travailleurs de province des abattements de zones, qui n'ont plus lieu d'exister, et le retour aux quarante heures payées quarante-huit heures. Une autre exigence est formulée par la masse des cheminots : la prise en compte de tous les éléments du salaire pour le calcul de la retraite. Selon le système actuel l'indemnité de résidence, le complément de traitement, la prime de productivité, qui s'élèvent, pour un cheminot de l'échelle 5 à Paris, à 221,32 francs, ne sont pas retenus pour le calcul de la retraite. Le Gouvernement avait promis d'intégrer au traitement l'indemnité de résidence et la prime de productivité ; au lieu de cela, il a aggravé la situation des retraités en tenant la prime de productivité semestrielle à l'indice D en dehors du traitement des cheminots.

Les retraités demandent la péréquation intégrale de tous les éléments du salaire et de l'indemnité de résidence établie au niveau de celle de la zone d'abattement la plus faible, soit 17 p. 100. Ils demandent que la pension de réversion soit fixée à 66 p. 100, car il est clair que l'augmentation du coût de la vie et des loyers met les veuves dans une situation pénible.

Enfin, nous estimons qu'il faut abroger l'article 51 de la loi de finances du 23 février 1963 qui interdit le cumul entre un emploi public et une retraite de la S. N. C. F., car, soyez-en persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat, ce n'est pas pour leur plaisir que des cheminots reprennent du travail après leur départ en retraite.

Je voudrais, avant de terminer, attirer aussi votre attention sur le cas des cheminots anciens combattants et rappeler qu'après une action qui a duré treize années et qui a rassemblé les cinq organisations d'anciens combattants de la corporation et l'ensemble des organisations syndicales, avec l'appui du monde ancien combattant, notamment de l'U. F. A. C. et des anciens prisonniers de guerre, les cheminots anciens combattants ont obtenu le bénéfice des bonifications de campagne double et simple dont ils étaient injustement privés.

Ainsi donc, en 1964, les cheminots obtiennent un droit accordé aux fonctionnaires par une loi votée quarante années plus tôt, la loi du 14 avril 1924. Mais nous devons constater que, malheureusement, ce droit leur est reconnu avec assez de réticence. Au 1<sup>er</sup> décembre 1964, seuls en ont bénéficié les anciens combattants de la classe 1910 et des classes plus âgées ; au 1<sup>er</sup> décembre 1965, ce bénéfice sera étendu aux combattants des classes 1911, 1912 et 1913, au 1<sup>er</sup> décembre 1966, à ceux des classes 1914, 1915 et 1916, et enfin, au 1<sup>er</sup> décembre 1967, à la classe 1917 et aux classes plus jeunes. Ainsi donc, alors qu'une injustice est dûment constatée après treize années, un délai de près de quatre ans est imposé à certains cheminots avant d'obtenir réparation.

Par ailleurs, les cheminots des anciens chemins de fer tunisiens, marocains et algériens, sont exclus de ce droit bien qu'intégrés actuellement à la S. N. C. F. C'est ainsi, par exemple, que les cheminots des chemins de fer tunisiens qui, avant leur intégration à la S. N. C. F., bénéficiaient de bonifications pour campagne double et simple, se sont vu, au moment de leur intégration, refuser le bénéfice de ces bonifications. A leur demande on répond : il a fallu un décret pour supprimer les bonifications que vous obteniez en Tunisie ou ailleurs, il faut donc un nouveau décret pour les rétablir.

La S. N. C. F. est d'accord sur cette affaire, le ministre des travaux publics l'est également, le projet de décret est, paraît-il, sur le bureau du ministre des finances qui ne l'a pas encore signé. Alors, je vous en prie, monsieur le secrétaire d'Etat, recourez à la solidarité ministérielle pour donner satisfaction aux cheminots tunisiens.

La même injustice se produit d'ailleurs à l'égard des cheminots des réseaux secondaires et des tramways qui ne bénéficient pas des bonifications pour campagne double ou simple. Un exemple particulièrement frappant est constitué par les ressortissants du réseau breton qui sont en tous points traités

comme les agents de la S. N. C. F. La caisse de retraites de la S. N. C. F., qui sert leurs pensions, avait entrepris de les questionner au sujet de l'attribution des bonifications de campagne, puis, brusquement, une circulaire a appris aux retraités du réseau breton que les bonifications de campagne ne leur seraient pas servies.

Monsieur le secrétaire d'Etat, voilà quelques revendications que je voulais rappeler à cette tribune au nom des cheminots français. Vous allez me dire tout à l'heure que j'ai énoncé des contrevérités ; mais je puis vous assurer que si, demain, comme on l'a dit précédemment, le mécontentement grandit dans les chemins de fer, la responsabilité en incombera non pas au personnel mais au Gouvernement qui refuse de discuter avec lui. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

**M. Louis Jung.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, veuillez m'excuser d'allonger ce débat. Les analyses et critiques fort pertinentes que nos collègues ont présentées tout à l'heure auraient, j'en suis convaincu, largement suffi. Mais si, malgré cette conviction, je me crois obligé de prendre la parole, c'est pour attirer l'attention du Gouvernement sur la situation des régions de l'Est, notamment l'Alsace.

Je n'ai pas l'intention d'aborder l'ensemble des problèmes concernant les travaux publics et si, effectivement, comme tous les élus locaux, je suis sensibilisé sur le manque de crédits pour les voiries locales, sur les problèmes d'infrastructure routière, je me permettrai de vous soumettre un certain nombre de remarques concernant les voies navigables et surtout le port de Strasbourg.

C'est avec satisfaction que nous avons enregistré les déclarations et les promesses de M. le Premier ministre concernant la réalisation de la liaison mer du Nord-Méditerranée. Mais au-delà ou plutôt avant la réalisation du V<sup>e</sup> Plan, des problèmes urgents se posent à propos de nos canaux.

La déception était très grande de constater, après une analyse détaillée, que les crédits affectés à l'ensemble des voies d'eau de l'Est se trouvaient largement réduits en comparaison surtout avec d'autres régions. Le pourcentage tombe à 2,5 p. 100 si on se limite aux opérations nouvelles inscrites sous la rubrique « Alsace ».

En particulier, il aurait été indispensable de démarrer dès 1966 les travaux de restauration du canal des houillères de la Sarre, d'y affecter un crédit minimum de deux millions de francs et de doubler les crédits consacrés à l'amélioration du Rhin. Il faudrait également que M. le ministre des travaux publics réservât à la région Alsace la plus grande partie des crédits prévus à l'article 2 et figurant sous la rubrique des opérations non régionalisées.

Si les voies navigables sont dans un état déplorable, les répercussions sur le trafic du port de Strasbourg en sont une suite logique. Là également les soucis sont nombreux et les déceptions ne manquent pas.

Au cours de sa visite à Strasbourg, M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics, s'était déclaré prêt à faire bénéficier Strasbourg des mêmes avantages que ceux accordés aux ports autonomes maritimes. Or l'examen du projet de budget ne permet pas de déceler les crédits susceptibles d'être accordés au port autonome de Strasbourg alors que, pour les six ports maritimes, les ressources complémentaires prévues pour 1966 sont évaluées, d'après nos calculs, à 13 millions de francs.

En toute équité, il conviendrait de traiter Strasbourg, qui a un statut analogue à celui des six grands ports maritimes français, en tenant compte de la place que prend ce port dans l'ensemble des trafics d'importation et d'exportation et de lui affecter au moins 8 p. 100 des crédits tant au titre des subventions qu'à celui de la répartition des fonds d'emprunt.

Il semble, d'après nos renseignements, que cette promesse ait été oubliée. Jamais depuis la Libération l'Alsace n'a été aussi mal traitée : même les crédits affectés au Rhin et résultant d'obligations internationales sont largement inférieurs aux besoins.

Vous oubliez, monsieur le secrétaire d'Etat, le port de Strasbourg. Vous ne prévoyez même pas de crédits pour les travaux les plus urgents et cela au moment où nos voisins d'outre-Rhin font un effort admirable pour leur équipement en autoroutes et en voies navigables et où l'Alsace vient de subir la plus grande défaite économique de tous les temps. Par suite de l'insuffisance de notre infrastructure et de nos moyens de communication, mais surtout à cause du blocus financier, nous venons de perdre la possibilité de créer 20.000 emplois nouveaux : les entreprises, au capital étranger, certes, sont allées s'installer en Belgique et en Allemagne et cela au moment où 27.000 travailleurs de chez nous vont gagner leur pain de l'autre côté de nos frontières, au moment où un certain nombre de nos industries doivent se reconverter, au moment où le long de

nos frontières l'industrie allemande a créé 125.000 emplois nouveaux.

Je ne sais pas si vous vous rendez compte de l'évolution future de cette région, mais sachez que, pour nous, c'est un véritable cas de conscience. Je suis convaincu que nos populations elles-mêmes commencent à s'en douter.

Monsieur le secrétaire d'Etat, si vous voulez que la France continue à jouer son rôle sur le Rhin essayez, je vous en supplie, de réparer les oublis que nous constatons dans votre budget. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, nous avons entendu avec beaucoup d'intérêt et d'attention cinq rapporteurs : Mlle Rappuzzi, MM. Courrière, Bouquerel, Billiemaz et Yvon, traiter chacun avec l'expérience, la compétence, la conscience qui sont leurs, l'un des secteurs du budget du ministère des travaux publics. C'est dire que votre information sur ce problème est déjà très large et que, pour ma part, j'aurai plus à souligner certains points qu'à les exposer, ce qui a déjà été parfaitement fait. J'aurai à répondre à des questions qui m'ont été posées et je m'attarderai principalement sur les points qui n'ont pas été traités dans un précédent débat. Je vous prie de m'excuser s'il ne m'est pas possible de répondre à tout, y compris à certaines questions relevant du budget d'autres ministères. Je puis vous assurer, en tout cas, que mes collaborateurs et les commissaires du Gouvernement représentant le ministère des travaux publics ont noté avec soin tout ce qui a été dit et que chaque intervention sera étudiée par les services avec toute l'attention qu'elle mérite.

Je vais donc me consacrer essentiellement à ce qui peut éclairer le débat général qui est nôtre au moment du vote du budget.

L'action du Gouvernement est guidée, dans ce très vaste domaine des travaux publics, par la perspective d'une confrontation accrue avec le reste de l'Europe et du monde. Cela se traduit par la définition d'une nouvelle politique des transports et par la concentration des moyens financiers sur les investissements les plus propres à soutenir le dynamisme de l'économie française et à favoriser, par conséquent, l'amélioration du niveau de vie des Français.

Je voudrais examiner, à la lumière de ces principes, l'action menée dans ces divers domaines en envisageant successivement les transports et les infrastructures.

En ce qui concerne les transports, comme M. Billiemaz l'a parfaitement souligné tout à l'heure, le fait essentiel a été la conclusion à Bruxelles, le 22 juin dernier, d'un accord sur une politique commune des transports terrestres de marchandises dans les six pays du Marché commun. Ce résultat a été obtenu en six mois grâce à l'action de la France dans un domaine où rien n'était intervenu depuis l'origine du Marché commun.

Les lignes directrices des solutions proposées dans cet accord sont valables également sur le plan national. Malgré l'interruption des négociations de Bruxelles, une nouvelle politique des transports peut donc et doit être mise en œuvre en France.

Elle comporte deux aspects principaux : d'abord la libération progressive du marché, qui consistera à intensifier prudemment, mais avec ténacité, la concurrence entre transporteurs, ensuite, l'organisation de l'équilibre du marché par des mesures globales tendant principalement, d'une part, à rechercher l'équilibre financier du trafic marchandises des chemins de fer et, d'autre part, à résoudre le problème délicat de la répercussion ou de la non-répercussion sur les usagers des charges d'entretien et de développement des infrastructures.

En ce qui concerne les entreprises nationales, plus particulièrement, la recherche de l'équilibre financier est aussi nécessaire. Pour les chemins de fer, elle implique que soient utilisés concurremment les trois seuls moyens d'améliorer la situation financière de la S. N. C. F., à savoir une réforme de la structure de tarifs déficitaires, une modernisation du matériel — les crédits destinés à l'achat de matériel roulant, je le souligne au passage, ont augmenté de 62 p. 100 en trois ans — enfin, la réalisation d'économies de gestion et d'aménagements de tarifs. Ces trois moyens sont et seront employés avec le souci de satisfaire l'usager.

Les mêmes tendances se retrouvent pour la R. A. T. P. dont le Gouvernement cherche aussi à améliorer la situation financière par des mesures structurelles. Je pense à l'automatisation, à la mise en service en 1969 et en 1970 de deux sections du réseau express régional, à la modernisation des lignes à petit gabarit et du réseau de surface, ainsi qu'à des mesures immédiates telles que des économies ou des ajustements tarifaires.

Sur le problème des tarifs et de l'équilibre financier, plusieurs orateurs, notamment MM. Courrière, Billiemaz et Bossus sont intervenus.

M. Courrière a parfaitement posé le problème qui le préoccupe, mais en le faisant, il nous a enfermés dans une alternative qui ne me paraît pas correspondre à la situation. Selon lui, la S. N. C. F. — on pourrait en dire autant de la R. A. T. P. — doit être en déficit, ou bien les régions les plus éloignées ou les catégories sociales les plus défavorisées seront pénalisées. Ainsi apparaîtrait une contradiction entre la notion de vérité des prix et celle d'aménagement du territoire ou de justice sociale.

Les choses ne sont pas aussi simples. On s'en doutait en entendant un autre rapporteur non moins distingué, M. Billiemaz, prendre position en faveur de cette politique financière et en signalant qu'elles ne devaient pas être réalisées seulement par l'augmentation des tarifs, par la vérité des prix, qu'il acceptait, mais aussi par des efforts d'économie.

En effet, le fonds du problème est parfaitement mis en lumière par le récent accord sur la politique des transports, que j'ai évoqué tout à l'heure et qui a été conclu sur le plan européen. Les six pays composant le Marché commun ont été d'accord pour rechercher la vérité des prix, notamment l'équilibre financier des chemins de fer, mais ils ont également été d'accord pour préserver la liberté des gouvernements dans leur politique économique et sociale. C'est dire que si la situation de telle ou telle région ou de telle ou telle catégorie sociale exige un abaissement des frais de transports, dans ce cas, une aide spécifique de l'Etat pourra y pourvoir. Mais cela n'empêchera pas que le coût normal du transport doive apparaître et que le budget de la S. N. C. F. puisse être en équilibre. Il s'agit simplement, dans cette conception nouvelle, de faire en sorte que l'aménagement du territoire puisse être réalisé grâce à une politique délibérée de subventions aux transports et non pas par des méthodes de péréquation qui dissimulent la réalité économique et faussent le jeu de la concurrence entre les différents moyens de transports.

La politique de vérité des prix est donc une politique de clarté, tout simplement de sincérité, mais en aucun cas une politique de méconnaissance des nécessités de la politique sociale et de l'aménagement du territoire. Elle est, en revanche, la seule qui puisse permettre d'améliorer la situation de la S. N. C. F. Celle-ci est soumise à une très âpre concurrence et son développement dépend de la faculté qu'on lui donnera de pratiquer des tarifs bas ou en tout cas peu élevés et inversement. En d'autres termes, ne pas chercher à maquiller les prix, reconnaître les données économiques réelles du problème et intervenir non moins franchement et de façon non moins ouverte au titre des préoccupations sociales ou des préoccupations relatives à l'aménagement du territoire lorsque cela paraîtra nécessaire.

Tels sont les principes d'une politique, je le répète, de sincérité et non pas du tout d'injustice ou de méconnaissance des besoins de l'aménagement du territoire.

Toujours en ce qui concerne les problèmes de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. plusieurs autres questions également importantes ont été posées. M. Dulin — qui a d'ailleurs eu la courtoisie de m'expliquer tout à l'heure les raisons impérieuses qui l'obligeaient à être absent au moment où je monterais à la tribune et qui a bien voulu m'autoriser néanmoins à lui répondre — M. Dulin, dis-je, a mis en doute l'effort de la S. N. C. F. en ce qui concerne la modernisation et le renouvellement du matériel roulant en constatant que, dans une région qu'il connaît bien, une entreprise se trouvait en difficulté.

Je ne puis pas ne pas relever cette assertion, car, si je comprends très bien que M. Dulin soit préoccupé du sort de cette entreprise, cela ne signifie pas le moins du monde que l'effort de la S. N. C. F. soit en diminution, bien au contraire.

En effet, ce secteur est celui sur lequel l'effort a été concentré, comme je le disais tout à l'heure, aussi bien cette année que dans les perspectives du V<sup>e</sup> Plan puisque, de 1966 à 1970, 62 p. 100 des investissements de la S. N. C. F. concerneront le matériel roulant. De ce fait, la moyenne annuelle des dépenses en ce domaine sera, pendant le V<sup>e</sup> Plan, en augmentation de 72 p. 100 par rapport à la moyenne annuelle du IV<sup>e</sup> Plan.

Une augmentation de 72 p. 100 des dépenses, je ne pense pas que cela permette de dire, comme cela a été fait tout à l'heure, que c'est ainsi la S. N. C. F. ou le Gouvernement qui menace le sort d'une entreprise travaillant sur ce matériel. En effet, l'entreprise que visait expressément M. Dulin a vu, de 1964 jusqu'aux perspectives du budget de 1966, les paiements dont elle bénéficie de la part de la S. N. C. F. presque doubler, ce qui ne me paraît pas non plus justifier la moindre prise à parti des pouvoirs publics en ce domaine.

Cette entreprise continue son programme de locomotives 63.000 Diesel réservées aux manœuvres. Elle continue également la fabrication des locomotives 67.000 Diesel de ligne. Elle fournit également les commandes en cours de wagons-restaurant.

A la vérité les chiffres que j'ai cités ne laissent place à aucun doute. Si cette entreprise connaît des difficultés, ce n'est ni à la S. N. C. F. ni au Gouvernement qu'elle les doit, mais probablement à sa situation sur divers marchés étrangers.

En ce qui concerne la R. A. T. P., M. Courrière a craint que les prévisions d'économie de 6 millions de francs ne soient très optimistes. Je conviens qu'il n'est jamais facile de faire des économies et moins encore des économies importantes. Je voudrais tout de même, pour compléter l'information du Sénat, préciser que ces économies ne sont pas une vue de l'esprit car un programme de réorganisation des transports de la région parisienne est en cours d'élaboration.

Ce programme visera à renforcer les lignes d'autobus les plus fréquentées, à alléger ou à supprimer les services peu fréquentés, à augmenter le nombre des autobus à un agent, à automatiser les manœuvres du métro, la perception et le contrôle des tickets. Par cet ensemble de procédés mis peu à peu en application, des économies importantes pourront être obtenues. Il ne paraît pas exagéré d'en escompter les effets dès 1966, d'où l'indication donnée tout à l'heure à M. Courrière.

Je me permets, puisque je m'adresse à lui, d'ouvrir une parenthèse pour lui répondre en ce qui concerne l'électrification Narbonne-Perpignan.

**M. Antoine Courrière.** Plus précisément de Narbonne à Cerbère, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Cette ligne — il faut le reconnaître — n'a actuellement qu'un faible taux de rentabilité. Les perspectives touristiques, que M. Courrière a eu raison d'évoquer, font peut-être espérer de meilleurs jours. Mais en ce qui concerne l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon, nous en sommes à l'achèvement d'une première série d'aménagement des sols, nous attaquons les infrastructures, mais nous ne connaissons pas encore, hélas ! une invasion des touristes telle qu'elle se fasse sentir dans le domaine de l'exploitation des transports.

Par conséquent, la S. N. C. F., qui doit rechercher le rendement social maximum — comme on le disait tout à l'heure — est obligée de mener d'abord les opérations d'électrification sur les lignes ou sur les sections de lignes les plus rentables, donc les plus utiles pour la collectivité.

La ligne sur laquelle M. Courrière a bien voulu attirer notre attention sera, sinon électrifiée, du moins diésélisée durant la période du V<sup>e</sup> Plan. Comme le disait un de vos collègues, sans doute cette électrification fera-t-elle perdre à cette région sympathique une partie de son pittoresque, mais je crois qu'elle lui fera beaucoup gagner en confort et en propreté.

**M. Antoine Courrière.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

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

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

**M. Antoine Courrière.** La rentabilité de cette ligne n'est peut-être pas aussi élevée que celle d'une ligne de la région parisienne. Mais il ne faut cependant pas perdre de vue que bien des trains qui viennent d'Espagne en France ou qui sont à destination de l'étranger en transitant à travers notre pays empruntent le tronçon Cerbère-Narbonne.

Je suis surpris que l'on considère comme rentable le tronçon de ligne Bordeaux-Hendaye alors que celui-là ne le serait pas. Ils sont, du point de vue du trafic, à peu près sur le même plan.

Or, la rentabilité est singulièrement diminuée pour les transports que réalise le chemin de fer, en raison d'une première rupture de charge à Cerbère et d'une seconde à Narbonne. La dieselisation, monsieur le secrétaire d'Etat, laissera subsister la rupture de charge à Narbonne, ce qui provoquera des frais supplémentaires.

Vous devriez, pour cette région comme pour la région Nice-Marseille, faire un effort important qui bénéficierait à la fois au tourisme et à la rentabilité des chemins de fer français.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je vous donne très volontiers acte de ces précisions, qui sont fort intéressantes. C'est pour moi l'occasion de vous affirmer que ni le ministre des travaux publics ni la Société nationale des chemins de fer français ne contestent la rentabilité, encore moins l'utilité de cette ligne. J'ai simplement voulu dire, en précisant que le taux de rentabilité était faible, non pas que la ligne n'était pas rentable, mais qu'elle l'était moins que d'autres, ce qui avait justifié que, dans son programme, la Société nationale des chemins de fer français n'ait pas commencé par elle. Mais bonne note est prise de vos observations à ce sujet.

L'annonce que je faisais d'une décision de dieselisation dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan me donne l'occasion de préciser qu'à la fin de 1972 la traction à vapeur devrait avoir pratiquement disparu de l'ensemble du réseau, à part, bien entendu, pour ce qui concerne les manœuvres.

Mais puisque je traite de la Société nationale des chemins de fer français, je voudrais revenir sur un petit incident de tout à l'heure. Je ne puis pas prétendre qu'il m'ait opposé à deux orateurs du groupe communiste, car je suis bien convaincu que chacun d'eux sait parfaitement ce que je vais lui répondre. Toujours est-il que je ne puis pas laisser dire que c'est contre l'intérêt même de la Société nationale des chemins de fer français et, par conséquent, de ceux qui travaillent pour elle et de leurs salaires, ou encore contre l'intérêt des agriculteurs que les tarifs de chemin de fer sont établis.

Je voudrais d'abord, une fois de plus, rappeler que les trafics par train complet bénéficient de tarifs moins élevés parce que leur coût, vous vous en doutez, est bien moindre que celui des envois par wagons ou au détail. La meilleure preuve, c'est que cette partie de l'activité de la Société nationale des chemins de fer français est équilibrée financièrement, alors que le déficit provient du transport des voyageurs sur les lignes de banlieue et de celui des marchandises au détail. En d'autres termes, ce ne sont pas les tarifs appliqués à de très gros clients, que dénonçaient tout à l'heure certains orateurs, qui mettent la Société nationale des chemins de fer français en difficulté, puisque ce sont eux qui permettent de gagner de l'argent ; ce sont les trafics à caractère social.

Si donc l'on devait opposer les tarifs supportés par les marchandises et les voyageurs aux salaires des cheminots, ce sont les transports sociaux qu'il faudrait opposer aux salaires des cheminots, ce qui n'était sûrement pas l'intention des orateurs.

Les affirmations qui ont été tout à l'heure proférées dans un petit dialogue spontané entre deux membres du même groupe relative au transport des produits agricoles en provenance de l'étranger par opposition au transport des produits agricoles français, je ne pouvais pas, par mon silence — quoique je doute que mon démenti me dispense ou dispense mon successeur de recommencer l'année prochaine — les laisser passer sans les infirmer.

Si la S. N. C. F. ne consentait pas des tarifs particuliers au trafic international, ce dernier lui échapperait et serait effectué par des transports routiers étrangers dont nous voyons d'ailleurs très souvent les camions sur nos routes, je crois que ce n'est pas ainsi que serait améliorée la situation des cheminots, non plus que les perspectives du grand service national qu'est la S. N. C. F.

**M. Raymond Bossus.** Cela confirme ce qu'a dit notre collègue David.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Voilà pourquoi il est bien normal que la S. N. C. F. réalise des transports par groupages, par trains complets à des tarifs qui lui permettent de faire des affaires, par conséquent de vivre.

Mais il était notoirement faux... (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Ce ne sont pas les interruptions de M. Bossus qui me détourneront du but que je me suis assigné, bien au contraire.

... C'était dire une contrevérité éclatante — et je ne puis pas croire que des sénateurs aussi avertis de la question ne le savaient pas — que d'affirmer tout à l'heure que si la S. N. C. F. pratiquait certains tarifs de faveur à l'égard de marchandises étrangères provenant de l'étranger et transitant par la France rien n'était fait en faveur des produits agricoles français. J'en prends à témoin les sénateurs avertis qui sont ici : l'agriculture française bénéficie de nombreux tarifs particuliers, soit pour certaines productions telles que les céréales, les betteraves, la viande ; soit pour certains moyens de production tels que le matériel agricole ou les engrais ; par ailleurs la S. N. C. F. organise des transports ultra rapides, notamment pour les primeurs, tels que le Provence-Express, afin de valoriser les produits de certaines régions ?

Voilà ce que je devais répondre une fois de plus à des slogans qui ne peuvent abuser que ceux qui voudraient bien l'être. Il est facile de répondre, mais plus difficile d'éviter que, d'année en année, les orateurs communistes répètent ces contrevérités éclatantes !

Je voudrais ensuite répondre à M. Bossus, en ce qui concerne les revendications du personnel de la R. A. T. P. qu'effectivement les agents du réseau ferré viennent de présenter des revendications concernant leurs conditions de travail. Ils ont été reçus récemment par un proche collaborateur du ministre des travaux publics et il leur a été précisé que leurs revendications faisaient dès maintenant l'objet d'une étude sérieuse. Quand cette étude aura permis d'apprécier les conséquences sur le plan des charges salariales des demandes présentées, rien ne s'opposera à ce que ces demandes soient discutées dans la dernière phase de la procédure Toutée qui débutera en 1966, dans le courant de janvier. Dans cette phase et par une libre discussion entre la direction de la Régie et les syndicats, il sera alors procédé à la ventilation du surcroît de la masse

salariale fixée par le Gouvernement, après examen avec les syndicats de personnel : si les syndicats le désirent, l'effort peut donc porter en 1966 sur les conditions de travail dans le cadre de la procédure en vigueur.

Je voudrais, après avoir parlé assez longuement des transports, aborder les problèmes relatifs à l'infrastructure qui ont, eux aussi, retenu l'attention du Sénat. En ce qui les concerne, je serais tenté d'évoquer la célèbre formule de Briand selon laquelle la politique est l'art de concilier le souhaitable et le possible. Ce sont évidemment les limites des possibilités qui imposent des choix au Gouvernement, comme à tout responsable de gestion.

Ces choix, le Gouvernement a voulu les faire en ce qui concerne le budget de 1966 qui permettra, dans les douze mois et pour les seules ressources d'une année, de s'attaquer aux travaux les plus urgents.

Quelques exemples illustreront cette politique tendant à concentrer les efforts sur les opérations de nature à améliorer la productivité des entreprises françaises de transport. En matière de voies navigables, le budget de 1966 ne contient pas d'opérations nouvelles très importantes. Il prescrit, au contraire, un grand nombre de restaurations destinées à améliorer le plus vite possible les conditions de circulation sur le réseau et, par conséquent, la position concurrentielle de la batellerie française. Chacun comprendra qu'il ait paru nécessaire de faire très vite quelque chose en ce domaine où la concurrence est sévère.

En ce qui concerne toujours les voies navigables, je voudrais préciser — car je sais que ce point intéresse un certain nombre d'entre vous, dont Mme Cardot, que la déclaration du Premier ministre à l'Assemblée nationale sur le V<sup>e</sup> Plan, est formelle en ce qui concerne la Meuse. La décision prise par le Gouvernement de réaliser, sous la forme d'un réseau de voies navigables à grand gabarit, l'axe Mer du Nord—Méditerranée suppose le rattachement de la Meuse à cet axe.

Le Gouvernement a décidé de réaliser l'axe Mer du Nord—Méditerranée sous la forme d'un réseau de voies navigables à grand gabarit ininterrompu avec deux branches, l'une vers l'Alsace, l'autre vers la Lorraine.

Voilà ce que je voulais dire pour l'instant, si vous le permettez, me réservant de répondre aux différentes questions concernant le financement de cette réalisation au moment de la discussion très prochaine de l'amendement que M. Pinton a déposé sur ce sujet.

Enfin, à M. Boulangé je me dois de donner des précisions relatives au port de Bourogne situé sur le canal du Rhône au Rhin et qui desservira la région de Belfort ainsi que la région suisse de Porrentruy. Ce port pourra constituer ultérieurement une darse branchée sur le canal à grand gabarit dont nous étudions la création à partir du canal actuel, le tracé et la cote différent, à cet endroit, du canal actuel. Il se pose néanmoins des problèmes techniques délicats pour que cette transformation puisse se faire sans frais excessifs. M. Boulangé doit savoir mieux que quiconque que le plan d'eau du canal à grand gabarit se situera à un niveau nettement inférieur à celui du canal existant. De plus, pour que le port soit placé de telle façon qu'il puisse être transformé ultérieurement en darse, il faut que le tracé du canal à grand gabarit soit fixé avec une précision qui dépasse celle de l'avant-projet actuel. Donc les études doivent être continuées, mais, de toute façon, je puis donner à M. Boulangé l'assurance que l'opération figure parmi les aménagements portuaires prévus au V<sup>e</sup> Plan ; cependant, je ne peux pas lui en dire plus puisque toutes les études ne sont pas terminées.

**M. Marcel Boulangé.** Je vous remercie.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** A M. Bouquerel, qui se préoccupe d'une liaison Seine-Est, je voudrais dire que ce problème n'échappe pas non plus à l'attention du Gouvernement auprès de qui il a fait d'ailleurs de nombreuses et influentes démarches sur cette question.

Le V<sup>e</sup> Plan prévoiera deux opérations dans ce sens, d'une part l'approfondissement des écluses de l'Oise pour mettre la navigation à trois mètres d'enfoncement et, d'autre part, la réalisation à grand gabarit de la liaison Toul—Foug qui, étant le confluent de plusieurs voies, est évidemment la partie du réseau dont la saturation risque d'apparaître le plus vite ; il faut donc faire en sorte que cette opération soit poursuivie le plus vite possible.

Et puisque je m'adresse à M. Bouquerel, qu'il me permette de lui répondre en m'étonnant qu'il ait constaté qu'aucun crédit n'ait été prévu au budget de 1966 pour l'aménagement du canal latéral de l'Oise et, pour l'Oise inférieure, entre Belle-rive et Conflans-Sainte-Honorine. En fait, les travaux du canal latéral de l'Oise, comportant les deux écluses de Belle-rive et Janville, sont d'ores et déjà en cours. Ces deux écluses seront terminées en 1966. D'autre part, les dimensions des écluses de l'Oise sont suffisantes pour permettre le passage des convois

de 700 tonnes. Les améliorations destinées à permettre le passage des grandes barges de Seine de 11,40 mètres de large et de 3 mètres de tirant d'eau seront entreprises — j'en donne l'assurance à M. Bouquerel — au cours du V<sup>e</sup> Plan.

En ce qui concerne l'infrastructure, je dois maintenant dire quelques mots des améliorations portuaires. Il est vrai que nous en avons déjà débattu ce matin à l'occasion de la discussion du budget de la marine marchande. Mais je voudrais souligner qu'un accent particulier est mis, dans ce budget, sur les opérations portuaires qui sont un élément essentiel du commerce extérieur français : les autorisations de programme pour les ports de commerce sont en augmentation de 22 p. 100 par rapport à 1965. Pour les ports de plaisance, dont nous reparlerons tout à l'heure à propos du tourisme, le crédit est porté de 4.500.000 francs en 1965 à 8.500.000 francs en 1966. Je constate qu'il a été multiplié par sept en trois ans.

J'ajoute que ces crédits n'ont pas été les seuls à manifester la volonté du Gouvernement de faire dans ce domaine un effort exceptionnel et parfaitement justifié.

Ainsi que Mlle Rapuzzi a bien voulu le noter tout à l'heure, les premières mesures d'application de la réforme des ports ont été mises au point. Bien entendu, ce travail sera poursuivi sans désespérer.

Je voudrais enfin aborder le problème de nos communications routières. C'est évidemment dans ce domaine, comme l'ont souligné tous vos rapporteurs, notamment Mlle Rapuzzi, que l'effort le plus important est consenti. Les crédits d'entretien ont été augmentés de 100 millions de francs, ce qui permettra, outre les travaux d'entretien courant, de procéder à des renforcements de chaussée sur les routes les plus importantes et les plus chargées.

M. Bouquerel a eu raison de souligner qu'un des plus importants problèmes qui puissent se poser à mon collègue le ministre des travaux publics, c'est non seulement l'entretien pur et simple, mais aussi cette nécessaire adaptation de nos chaussées aux exigences du trafic moderne et à l'usure qui en résulte.

L'effort d'investissement ne le cède en rien, d'ailleurs, à l'effort d'entretien, puisqu'en trois ans les autorisations de programme ont augmenté de 55,5 p. 100 sur le réseau national et les dépenses effectives de 170 p. 100. En matière d'autoroutes, la priorité a été donnée aux autoroutes de dégagements, auxquelles seront affectés, en 1966, 40 p. 100 des crédits contre 22 p. 100 en 1965 ou, si vous le préférez, 430 millions contre 170 millions de francs.

Mais le développement du parc automobile est tel que Mlle Rapuzzi et M. Bouquerel, avant de nombreux orateurs, se sont émus de la différence de grandeur qu'ils peuvent constater entre les deux. Il n'en demeure pas moins que tout ne peut être fait en un jour et que, comme chacun a bien voulu le reconnaître, un sort exceptionnel est consenti dans ce projet de budget pour 1966 en faveur des routes et des autoroutes.

En choisissant parmi les autoroutes d'abord les autoroutes de dégagement des concentrations urbaines, le ministre des travaux publics veut précisément faire face au problème le plus sensible de la circulation. C'est là, en effet, que se concentrent les automobiles récemment venues dans le parc français et c'est donc là que doivent porter les premiers efforts.

Ce faisant, d'ailleurs, les services des travaux publics renoncent, ou tout au moins se refusent à ce que l'on a parfois appelé « la religion du kilomètre » et le Gouvernement, en mettant l'accent sur des voies de dégagement utilisées matin et soir par une grande masse de véhicules, répond certainement aux besoins les plus sensibles de la population, mais n'attaque pas les tâches les plus aisées à mener à bien. Il faut que nous soyons conscients de ce que cela ne permettra peut-être pas de gonfler les statistiques de kilomètres d'autoroutes autant que chacun le souhaiterait, mais nous devons savoir distinguer, tant en utilité qu'en difficulté de réalisation, un kilomètre d'autoroute de dégagement d'un kilomètre d'autoroute de liaison, évidemment plus facile et plus rapide à réaliser.

Toujours à propos des routes, je me dois de signaler à M. Guillou que la déviation de Morlaix, qui le préoccupe, pourra être inscrite au V<sup>e</sup> Plan grâce à un financement partagé entre le ministère des travaux publics et la délégation à l'aménagement du territoire, qui en fournira un appoint.

A M. Delagnes, je dirai que les traversées de Montélimar et d'Aix-en-Provence, qui le préoccupent, devraient se trouver dégagées d'une partie de la circulation actuelle par la construction de l'autoroute qui figure au V<sup>e</sup> Plan ; mais des déviations de la route nationale n<sup>o</sup> 7, dans le Var, sont de toute façon en service ou en construction à Flassans, au Luc, à Pourcieux et à Tourves en attendant la construction de l'autoroute. De plus, l'aménagement de la route nationale n<sup>o</sup> 570 entre Arles et les Saintes-Maries-de-la-Mer est prévu au V<sup>e</sup> Plan. Je puis en donner l'assurance à M. Delagnes et lui confirmer également la construction d'un nouveau pont à Arles.

Mesdames, messieurs, comme vos rapporteurs, avec un souci d'objectivité qui les honore, ont bien voulu le souligner, ainsi que certains orateurs, le budget représente en bien des domaines une amélioration sensible et des progrès considérables.

Pour soutenir mon collègue des travaux publics et encourager le Gouvernement à persévérer dans cette voie, je vous demande de bien vouloir, par un très large vote, montrer que vous appréciez ces progrès et leurs efforts. (*Applaudissements au centre droit et sur certains bancs à gauche.*)

**M. Léon David.** Je demande la parole.

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

**M. Léon David.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je n'ai pas l'habitude de m'entendre traiter comme vous l'avez fait il y a un instant. Dans cette assemblée, j'ai toujours été correct. Je m'en étonne d'autant plus, d'ailleurs, que vous avez confirmé ce que j'avais dit !

Vous avez reconnu qu'il était exact que certains tarifs étaient accordés à de gros clients. Nous n'avons pas dit le contraire.

**M. Adolphe Dutoit.** Il a excusé les tarifs préférentiels !

**M. Léon David.** Vous avez reconnu qu'en application des accords internationaux, vous accordiez des tarifs préférentiels à certaines marchandises en transit. Je veux bien admettre que vous les accordiez également à certains produits agricoles...

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** C'est le contraire de ce que vous avez dit tout à l'heure !

**M. Léon David.** Vous avez nié le reste au départ ! Je veux bien admettre qu'il y ait certains tarifs préférentiels.

Monsieur le secrétaire d'Etat, si je ne pratique plus de sport, j'ai gardé l'esprit sportif. Je me renseignerai sur les tarifs accordés aux produits étrangers et aux produits français ; si j'ai cité tout à l'heure certains chiffres, c'est que les ai lus, dans les journaux agricoles notamment ; je ne les ai pas inventés, je n'invente jamais rien ! Si j'ai tort, je le reconnaitrai, mais, si j'ai raison, j'attaquerai et je reprendrai ici les mêmes arguments contre vous.

**M. Amédée Bouquerel.** Il faut attaquer quand on a raison ! (*Sourires.*)

**M. Léon David.** Monsieur Bouquerel, vous pourrez intervenir après moi si vous le désirez.

**M. le président.** Je vous en prie, seul M. David a la parole.

**M. Léon David.** Le Gouvernement a l'habitude de justifier le déficit de la S. N. C. F. comme celui de la R. A. T. P. par l'importance des charges salariales et sociales. Or, depuis 1958, combien de milliers de cheminots ont été licenciés ! La cause du déficit ne réside donc pas dans les dépenses de personnel, puisque, malgré une diminution massive du personnel, le déficit augmente d'année en année.

**M. Adolphe Dutoit.** Il ne l'a pas nié du reste.

**M. Léon David.** Telle est la réponse que, sans hausser le ton, très calmement, je voulais vous apporter. Nous avons l'habitude de nous adresser toujours courtoisement mais fermement au représentant du Gouvernement, quel qu'il soit, et nous demandons que l'on en fasse de même à notre égard ! (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

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

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je voudrais très calmement, sans hausser le ton moi non plus, répondre à M. David. Si, tout à l'heure, j'ai haussé la voix, c'est parce que M. Bossus, disposant d'un organe puissant, cherchait à couvrir ma propre voix alors que j'avais seul la parole. Je prends acte du fait que M. David, quelles que soient ses explications présentes ou futures sur d'autres sujets, a affirmé de la façon la plus péremptoire que le Gouvernement et la S. N. C. F., accordaient des tarifs préférentiels pour le transit à travers la France, mais ne faisaient rien pour le transport des produits agricoles français et vient de reconnaître à l'instant qu'il parlait de choses qu'il ne connaissait pas. J'ai simplement voulu dire, et je maintiens, que de tels procédés ne sont pas dignes d'un débat parlementaire.

**M. Léon David.** Je demande la parole.

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

**M. Léon David.** Je prends à témoin tous nos collègues que je n'ai présenté aucun argument de nature à m'attirer le reproche d'être incorrect. M. le secrétaire d'Etat vient de dire que mes propos n'étaient pas dignes d'un débat parlementaire, mais il y a près de vingt ans que je siége dans cette Assemblée et jamais aucun ministre ne m'a dit chose semblable, malgré mon désaccord avec leurs politiques !

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** C'est que, probablement, vous n'aviez jamais justifié qu'on vous le dise !

**M. Léon David.** C'est que, probablement, personne n'a été aussi incorrect que vous !

**M. Antoine Courrière.** Je demande la parole.

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

**M. Antoine Courrière.** C'est en mon nom personnel que j'interviens, et mon propos n'engage pas la commission des finances.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir fait un sort tout particulier à ce que j'ai dit à propos de la péréquation des transports par chemin de fer. On ne vas pas dans le sens de la péréquation, mais dans le sens de la dépéréquation et, depuis deux ou trois ans, la S. N. C. F. pénalise certaines régions — ce qui a provoqué des manifestations bruyantes en Bretagne, par exemple — éloignées des zones où leurs productions doivent être transportées par chemin de fer.

Je représente une région dont la production principale, le vin, se consomme sur des places éloignées des lieux de production. Autrefois, grâce à une péréquation, les vins du Midi étaient transportés à un prix à peu près égal à celui des vins en provenance du Centre et de la Touraine, ce qui donnait une possibilité de vente supplémentaire à une production excédentaire. C'est pourquoi, monsieur le ministre, comme bien des gens de ma région, je suis partisan d'une péréquation des prix des transports.

Vous nous dites toujours que c'est pour respecter les accords de Bruxelles que vous ne pouvez pas accorder cette péréquation (*Murmures sur divers bancs*), mais je suis surpris de ces propos, car, je le sais, l'Italie accorde des subventions non déguisées, dont bénéficient ses agriculteurs, pour le transport de la plupart de ses produits, qui arrivent à nos portes à des prix inférieurs, bien souvent, aux nôtres.

Vous invoquez aussi les accords de Bruxelles pour justifier la hausse des prix des transports.

Je vous suivrais dans votre raisonnement si l'ensemble de votre politique consistait à établir des prix absolument égaux pour l'ensemble des transports et à donner à chacun des moyens de transport des possibilités égales de concurrence. Or, vous savez parfaitement qu'il n'en est rien, que cette hausse des prix envisagée pour la S. N. C. F., vous ne l'envisagez pas pour les autres transports privés, ce qui pénalisera incontestablement la S. N. C. F. Vous ne pouvez pas l'envisager, d'ailleurs, pour les autres transports privés car vous ne faites rien pour essayer d'atténuer leurs prix de revient par rapport à ceux des autres pays. Je ne citerai que quelques prix pour vous le montrer : en France, on paie le litre d'essence 94 francs ; on le paie, en Italie, 86,90 francs et une ristourne de 15 francs est accordée aux touristes, mesure dont vous pourriez vous inspirer, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous avez la charge du tourisme, pour rétablir une pareille mesure dans notre pays ; en Allemagne, on paie le litre d'essence 69,70 francs ; en Belgique, 74 francs ; dans les Pays-Bas, 68,50 francs et au Luxembourg 67,90 francs.

Vous augmentez les prix des transports par chemin de fer, dites-vous, pour les harmoniser avec ceux des nations voisines, mais je vous demande alors d'aligner le prix de l'essence en France sur celui de nos voisins. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. le président.** Nous allons examiner les crédits concernant les travaux publics et les transports qui figurent aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III : plus 57.003.122 francs ».

**M. Adolphe Dutoit.** Je demande la parole.

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

**M. Adolphe Dutoit.** Mes chers collègues, je me suis aperçu tout à l'heure que M. le secrétaire d'Etat n'avait pas perdu ses bonnes habitudes ni son anticommunisme, mais je voudrais dire après mon ami M. David qu'il n'a absolument rien démenti de ce que j'ai avancé. Il a parlé tout à l'heure des tarifs préférentiels accordés aux grosses sociétés pour, dit-il, « favoriser les transports de marchandises ». Mais les chiffres sont les chiffres et les faits sont les faits, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je m'explique. Ces dix dernières années, les barèmes des transports de marchandises de portée générale ont été majorés de 84 p. 100. Or, loin d'être affectés par ces majorations, les prix moyens de transport des minerais ont baissé. Ceux des combustibles liquides et des produits chimiques n'ont été majorés respectivement que de 4 p. 100 et de 29 p. 100. Par contre, malgré vos affirmations en ce qui concerne l'agriculture, les tarifs des engrais et autres produits nécessaires à cette activité, ceux des tissus, des textiles, des céréales, des denrées non périssables ont augmenté, eux, de 70 à 74 p. 100.

Voilà ce que nous appelons des tarifs de classe, des tarifs préférentiels que vous accordez aux grosses sociétés. Ils sont la conséquence du déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Ce déficit, que vous le vouliez ou non, vous essayez de le combler sur le dos des petits utilisateurs, des paysans, des commerçants et sur le dos des cheminots.

Permettez-moi de vous dire, puisque vous cherchez une solution, que le problème ne sera pas réglé par l'augmentation des tarifs des petits colis et du trafic voyageurs. Car, malgré vos affirmations et — je vous renvoie la balle — malgré vos contrevérités, l'essentiel du trafic des chemins de fer est composé de trains de wagons complets, le trafic voyageurs et petits colis n'entrant que pour une petite partie dans le trafic normal de la Société nationale des chemins de fer français.

Ainsi donc cette solution n'est pas la bonne. Ce qu'il faut faire, c'est relever les tarifs anormalement bas des marchandises par trains de wagons complets. Il faut abolir les conditions particulières accordant des tarifs privilégiés à certaines entreprises privées, réduire les subventions que vous versez aux propriétaires d'embranchements particuliers. Il faut aller vers la suppression progressive des redevances accordées aux propriétaires de wagons entiers.

En ce qui concerne le tarif voyageurs, il faut maintenir le système actuel et le taux actuel de tarification, ainsi que les réductions de caractère social consenties à certaines catégories de voyageurs et l'octroi aux travailleurs de deux billets de congés payés par an, avec 50 p. 100 de réduction au lieu de 30 p. 100 actuellement. Sur le blocage des tarifs de banlieue, une compensation peut combler le déficit au moyen d'une taxe à la charge des employeurs, comme l'a demandé tout à l'heure notre collègue M. Bossus.

Votre budget ne contenant aucune de ces solutions, le groupe communiste votera contre. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je suis confus de retenir encore votre attention, mais j'appartiens à une province qui, comme beaucoup d'autres d'ailleurs en France, a la réputation d'être tenace et je ne voudrais pas qu'une série de propos interprétant les miens viennent embrouiller une question qui est fort claire.

Me voilà accusé d'avoir proféré des contrevérités. Une contrevérité est, dans l'esprit de M. Dutoit, une idée, une théorie qui ne lui convient pas. Dans mon esprit, c'est un fait rapporté de façon inexacte ; il y a une grande différence et je ne désespère pas de la faire comprendre à M. Dutoit. Ce qui s'est produit et que chacun pourra vérifier en lisant le compte rendu sténographique des débats, c'est que j'ai interrompu l'orateur du groupe communiste, lorsqu'un de ses collègues, qui lui donnait la répartition, a déclaré qu'il n'y avait pas de tarif particulier pour les produits agricoles français. J'ai dit alors que mon silence ne pouvait pas passer pour l'approbation des contrevérités que nous entendions. J'ai essayé de démontrer qu'il existait des tarifs particuliers pour les produits agricoles français. M. David l'a reconnu il y a un instant. Il est donc bien vrai que lorsqu'il avait affirmé qu'il n'existait pas de tarifs particuliers pour les produits agricoles français, il avait dit quelque chose de contraire à la réalité et c'est ce que j'ai voulu dire en parlant de contrevérité.

**M. Louis Jung.** Je demande la parole.

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

**M. Louis Jung.** Je voterai naturellement le budget parce qu'il nous apporte certaines satisfactions.

Vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez estimé qu'il fallait faire un effort pour les ports français. J'ai tout à l'heure attiré votre attention sur le port de Strasbourg, dont j'ai déjà exposé la situation au ministre intéressé. Je me permets d'insister pour que ce port, auquel s'intéressent de nombreux collègues et qui est nécessaire tant sur le plan régional qu'à l'échelle nationale, ne soit pas oublié dans ce débat budgétaire.

**M. le président.** Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur le titre III ?...

Je le mets aux voix.

**M. Antoine Courrière.** Le groupe socialiste vote contre.

(*Le titre III est adopté.*)

**M. le président.** « Titre IV : plus 696.814.394 francs ». — (*Adopté.*)

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V :

« Autorisations de programme, 594.500.000 francs ».

La parole est à Mme Cardot.

**Mme Marie-Hélène Cardot.** Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu répondre par avance à la question que je vous avais personnellement soumise concernant le projet d'équipement de la Meuse. Pouvez-vous me dire si les crédits nécessaires ont été réservés dans le budget de 1966 pour effectuer des procédures de réservation de terrains nécessaires

à la réalisation de ce projet, selon la promesse que nous avait faite M. le Premier ministre ?

**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 ferai deux réponses en une fois.

A M. Jung d'abord, je veux dire que si je n'ai pas répondu tout à l'heure en ce qui concerne le port de Strasbourg, c'est parce que ce problème doit trouver sa place dans le V<sup>e</sup> Plan. Ce n'est pas dans le budget de 1966 que je peux trouver les éléments d'une réponse satisfaisante, mais je pense que nous pourrions revoir cette question, avec les mêmes interlocuteurs, dans quelques jours lors du débat au Sénat sur le Plan.

C'est un peu la même réponse que je dois faire à Mme Cardot. C'est avec le V<sup>e</sup> Plan — je le confirme de la façon la plus formelle — que nous trouverons les moyens nécessaires à l'opération qu'elle a visée. Effectivement, cette dernière n'a pas pu être inscrite dans le budget de 1966 pour les raisons que j'ai exposées tout à l'heure, à savoir qu'en matière de voies fluviales il a paru nécessaire au Gouvernement cette année, au lieu d'entreprendre de grands travaux nouveaux, de mener à bien toute une série de travaux de restauration et d'amélioration du réseau actuel, cela dans un délai très court et pour aider de façon immédiatement sensible la batellerie française à tenir sa place dans le marché des transports, faute de quoi elle eût été exposée très rapidement à une situation redoutable. Je suis sûr que Mme Cardot et aussi que nos régions intéressées par les liaisons fluviales se sentent solidaires de la batellerie française et comprendront les obligations que nous avons pu ressentir à cet égard, étant entendu que le projet cher à Mme Cardot n'est pas renvoyé aux calendes grecques.

**M. François Schleiter.** Je demande la parole pour répondre à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le président.** La parole est à M. Schleiter.

**M. François Schleiter.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je pense que nous sommes bien d'accord sur l'intervention de Mme Cardot à propos du fleuve Meuse. En effet, M. le Premier ministre déclarait à l'Assemblée nationale le 5 novembre dernier que, dès 1965, sur le fonds d'intervention de l'aménagement du territoire, l'achat des terrains entre Mulhouse et Bourgogne était prévu, que le V<sup>e</sup> Plan aurait des préoccupations plus précises et plus vastes, mais que, dans le même temps, le Gouvernement comptait entreprendre les premières études préparatoires pour la mise au gabarit de la Meuse.

C'est dire que le Gouvernement, comme l'a dit M. le Premier ministre, tient à informer le Parlement qu'en 1965 les premières études préparatoires pour la mise au gabarit de la Meuse sont dans ses intentions.

**Mme Marie-Hélène Cardot.** Très bien !

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

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

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je voudrais, pour éviter tout malentendu, préciser que la phrase qui vient d'être citée, prononcée par M. le Premier ministre à l'Assemblée nationale le 5 novembre, prend place immédiatement après une autre qui est ainsi rédigée :

« C'est pourquoi aussi le V<sup>e</sup> Plan prévoit la possibilité de réservation de terrains dans les deux branches de l'Y — il s'agit de la liaison Rhin—Rhône — aussi bien au Sud de Neuves-Maisons, sur la branche lorraine, qu'entre Bourgogne et Saint-Symphorien en ce qui concerne la branche alsacienne. En même temps d'ailleurs, nous comptons faire entreprendre les premières études préparatoires pour la mise en gabarit de la Meuse. »

Il venait d'être question du V<sup>e</sup> Plan. Dans mon souci de ne pas payer de mots M. Schleiter, je lui indique que l'affirmation de M. le Premier ministre concerne donc, comme je le disais, la période du V<sup>e</sup> Plan. Ce n'est pas nécessairement contradictoire avec ce qui est prévu en 1966, mais je ne puis prendre, vous le comprenez, pour le Premier ministre un engagement allant au-delà de ce qu'il avait dit.

Donc, pour la période du V<sup>e</sup> Plan, c'est-à-dire 1966-1970, cela doit être entrepris. J'en donne confirmation à M. le président Schleiter.

**M. le président.** Par amendement n<sup>o</sup> 48, M. Auguste Pinton propose d'augmenter la dotation du titre V de 50 millions de francs.

M. Pinton s'est expliqué tout à l'heure sur cet amendement en s'excusant de ne pouvoir être présent au moment où il viendrait en discussion. Je donne donc tout de suite la parole à M. le secrétaire d'Etat pour faire connaître l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** M. Pinton a bien voulu me prévenir qu'il ne pourrait participer, à cette minute précise, à nos travaux qu'il a suivi jusqu'à tout à l'heure et que M. Billiemaz serait mandaté pour répondre en son nom.

Je veux vous rappeler ce dont il s'agit. L'amendement vise à augmenter les crédits — en autorisation de programme — du titre V d'une somme de 50 millions de francs, crédits à affecter à la réalisation de l'opération annoncée par le Gouvernement devant l'Assemblée nationale, lors de la discussion du Plan, à savoir la liaison Mer du Nord—Méditerranée, ou si l'on préfère Rhin—Rhône.

**M. François Schleiter.** Nous préférons « Mer du Nord—Méditerranée ».

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Retenons donc cette définition plus complète. Le Gouvernement ayant, sur ce sujet, pris position par une lettre rectificative au projet de V<sup>e</sup> Plan, M. Pinton s'est demandé s'il ne convenait pas alors d'inscrire au budget de 1966 des crédits de nature à permettre la réalisation rapide de l'opération en question, car il estime nettement insuffisant ce qu'il a cru déceler être un crédit de 14 millions 900.000 francs.

Je voudrais répondre très complètement sur ce sujet dont je comprends qu'il retienne votre attention. Je déclare d'abord qu'une part très importante, de l'ordre du tiers, de l'« enveloppe » des voies navigables pour le V<sup>e</sup> Plan sera consacrée à l'axe économique Mer du Nord—Méditerranée. Voici une première précision qui traduit, sinon en chiffres du moins en proportion qui traduit de façon concrète en tout cas la volonté qu'a le Gouvernement, nul n'en doute, d'honorer sa promesse.

Cette proportion apparaît considérable si l'on pense aux autres besoins des voies navigables, comme ce débat l'a parfaitement illustré. Il s'agit de restaurations urgentes de voies à la limite de saturation, de l'équipement des ports fluviaux et aussi d'opérations très rentables dans d'autres régions. Elles concrétisent la volonté qu'a le Gouvernement d'entreprendre cette grande liaison et de la mener à bien.

Une telle réalisation, étant donnée son ampleur, ne saurait s'inscrire dans un seul plan et on ne peut pas aller au-delà de la proportion que j'indiquais tout à l'heure. D'ailleurs, ce serait chronologiquement un gaspillage que de réaliser des canaux qui aboutiraient au Rhône avant que celui-ci ne soit lui-même navigable dans les mêmes conditions. Le tout doit être synchronisé.

Les travaux inscrits au V<sup>e</sup> Plan ont donc été choisis dans des secteurs où ils seront immédiatement utilisables. C'est encore une préoccupation que chacun comprendra.

Pour la durée du V<sup>e</sup> Plan, c'est-à-dire pour les cinq années à venir, quelle est l'incidence sur le budget 1966 ? Ce budget se présente comme un budget de transition. Plusieurs aménagements importants sont en voie d'achèvement : canal du Nord, Dunkerque—Denain, canal de la Marne au Rhin. Il en résulte une proportion inhabituelle de crédits pour les travaux en cours, comme j'ai eu l'occasion de le signaler.

Il fallait de plus engager les dernières opérations relatives à ces aménagements dont il ne peut être question de retarder la mise en service qui sera utile.

Par ailleurs, le vieillissement du réseau impose de consacrer aux restaurations une masse de crédits à peu près incompréhensible sans laquelle la continuité de la navigation ne pourrait être assurée. C'est une disposition qui sert l'intérêt même de la batellerie et je sais que M. Pinton, qui connaît parfaitement cette courageuse profession, n'y est pas hostile.

En définitive, ce n'est pas, comme M. Pinton l'avait pensé, 14,9 millions de francs, mais 47,4 millions de francs qui ont été consacrés dans le budget de 1966 aux liaisons entre la mer du Nord et la Méditerranée. Je puis prouver cette évaluation en vous en donnant le détail.

Au titre des opérations nouvelles, je peux citer la construction de l'écluse de Pagny, sur la Moselle, pour 10 millions de francs, l'aménagement des abords de l'écluse de Couzon sur la Saône, pour 2,5 millions de francs, et le dragage de la Saône entre Couzon et la Mulatière pour 2,4 millions de francs. Au titre des réévaluations, 28,5 millions de francs sont consacrés à Pierre-Bénite, 100.000 francs à l'écluse de Couzon sur la Saône, 1,2 million de francs au barrage de Couzon sur la Saône, et 2,5 millions de francs aux terrassements de la Moselle entre Ars et Metz. Pour le budget de 1966, cela représente donc un crédit total de 47,4 millions de francs, comme je l'indiquais tout à l'heure, soit 23 p. 100 du budget d'équipement des voies navigables.

Devant la nécessité de conclure certaines opérations proches de leur terme, chacun comprendra qu'il ne soit ni possible ni désirable de faire davantage sur ce premier budget de transition, puisque c'est seulement depuis quelques jours que la

décision a été définitivement et officiellement prise de poursuivre activement pendant la durée du V<sup>e</sup> Plan la réalisation de la première partie de cette liaison mer du Nord—Méditerranée.

D'autre part, l'équilibre du budget ayant été préparé et arrêté depuis le printemps dernier, il n'est pas possible aujourd'hui de le remettre en cause. Cela n'est d'ailleurs pas souhaitable pour les raisons indiquées précédemment.

Au surplus, il me paraît évident que l'amendement de M. Pinton, tendant purement et simplement à augmenter une dotation budgétaire de 50 millions de francs, tombe sous le coup de l'article 40. Je ne voulais pas le faire observer sans avoir au préalable répondu sur le fond car ce n'est pas pour moi un moyen de me dérober à la discussion ou d'esquiver le problème. La réponse que je viens de donner est, je crois, susceptible de satisfaire M. Pinton et ses collègues, comme lui préoccupés de la liaison Mer du Nord—Méditerranée.

M. Pinton m'a dit tout à l'heure qu'il s'en remettait à moi pour défendre son propre amendement. C'est un geste de confiance auquel je suis profondément sensible. Mais je le crois trop bienveillant. Si avec son talent considérable, M. Pinton ne pensait pouvoir faire accepter cet amendement, en raison même du fait qu'il paraît tomber sous le coup de l'article 40, ce n'est pas un membre du Gouvernement qui pourrait prendre à son tour quelque liberté que ce soit avec le règlement. Compte tenu des explications que je viens de donner, je voudrais demander à M. Billiemaz si, en l'absence de M. Pinton, il peut retirer l'amendement. S'il n'était pas mandaté ou qualifié pour le faire, je serais obligé de faire observer, monsieur le président, que cet amendement me paraît tomber sous le coup de l'article 40.

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

**M. Auguste Billiemaz.** Je ne suis pas qualifié pour retirer l'amendement, monsieur le président.

**M. le président.** Puisque l'amendement est maintenu, je consulte la commission des finances pour savoir si l'article 40 lui est opposable.

**M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances.** Monsieur le président, vous permettrez sans doute au rapporteur général, avant de donner l'avis de la commission sur l'applicabilité de l'article 40, de dire à M. le secrétaire d'Etat que trois rapporteurs particulièrement intéressés par la liaison Mer du Nord—Méditerranée siègent au banc de la commission.

D'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, vous permettrez au rapporteur général de faire observer que l'amendement de M. Pinton n'a pas pour effet de faire progresser les travaux à un rythme différent de celui qu'avait prévu le Gouvernement. Les évaluations faites autrefois du coût de réalisation de la liaison Mer du Rhône—Méditerranée se chiffraient entre 200 et 300 milliards d'anciens francs. La demande que M. Pinton matérialisait dans son amendement présentait en quelque sorte un caractère symbolique puisqu'il vous a proposé, monsieur le secrétaire d'Etat, de ramener à un chiffre plus modeste l'augmentation de dotation qu'il demandait.

Il voyait là un test de l'intention qu'avait le Gouvernement de matérialiser les déclarations formulées à l'Assemblée nationale par M. le Premier ministre. Bien sûr ! je n'aurai pas l'imérogance de contester l'intention de M. le Premier ministre de rendre effectives ses déclarations. D'ailleurs, vous avez dit vous-même qu'au cours de la période d'application du V<sup>e</sup> Plan, et notamment dans le budget prochain — car, avez-vous déclaré, l'équilibre du présent budget étant réalisé, vous ne voulez pas en modifier les chiffres aussi peu que ce soit, pour ne pas les défigurer — dans le prochain budget, dis-je, qui correspondra à la deuxième année du Plan, vous inscririez des dotations qui correspondront à des réalisations effectives en vue de matérialiser les promesses qui ont été faites.

Ceci étant dit, monsieur le président, je dois bien reconnaître que l'article 40 est applicable à l'amendement présenté par notre collègue Pinton.

**M. le président.** L'amendement n° 48 n'est donc pas recevable. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme figurant au titre V.

(Ces autorisations de programme sont adoptées.)

**M. le président.**

« Titre V :  
« Crédits de paiement : 263.147.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :  
« Autorisations de programme : 189.675.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 45.200.000 francs. » — (Adopté.)

## Services du Premier ministre.

## COMMISSARIAT AU TOURISME

**M. le président.** Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant, parmi les services du Premier ministre, le commissariat au tourisme.

La parole est à Mlle 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.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous allons maintenant examiner les crédits du commissariat au tourisme.

Le tourisme, si nous en croyons une récente information émanant de l'Union internationale des organismes officiels du tourisme, est devenu la première industrie du monde, puisqu'elle représente un chiffre d'affaires annuel de 53 milliards de dollars, soit 265 milliards de francs.

Les Français participent, bien sûr, pour une large part, à cette expansion et à cette activité du tourisme. Certes, tous les Français ne participent pas également à ce mouvement puisque, si les statistiques qui ont été largement publiées sont exactes, un peu moins de 50 p. 100 des 48 millions de Français auront pris cette année des vacances; j'entends de vraies vacances, celles qui portent sur une moyenne d'environ 30 jours par an. A ces vacances de type traditionnel, s'ajoutent les interruptions de travail, le tourisme d'affaires et l'exode hebdomadaire des populations citadines vers la campagne ou celui des jeunes sportifs vers les lieux de grandes activités touristiques: la montagne l'hiver, la mer l'été. Les Français qui partent en vacances utilisent, bien sûr, tous les moyens de transport, mais l'automobile est celui utilisé le plus couramment, puisque 8.300.000 voitures particulières ont été utilisées cette année par les touristes français.

Quel est le lieu de séjour des touristes dans notre pays? Un tiers va à la mer, un tiers à la campagne, un tiers à la montagne. Certes, le tourisme traditionnel garde encore de nombreux adeptes, mais on voit se développer suivant une progression extraordinaire des formes nouvelles de tourisme, et en particulier le camping. On cite des chiffres qui ne sont pas identiques mais, selon une information parue récemment, près de 7 millions de campeurs ont fréquenté cette année les terrains de camping.

L'utilisation de la caravane, qui permet un camping plus confortable, fait également d'énormes progrès. On assiste aussi à l'extraordinaire développement des résidences secondaires pour les couches de la population les plus favorisées.

Bien sûr, l'hôtel traditionnel continue à accueillir un nombre considérable de touristes. Ce qui attire les touristes ou les rebute — suivant le service qu'ils en attendent — c'est d'abord l'équipement hôtelier et dans ce domaine il va de soi que l'équipement traditionnel occupe une très grande place. Quoiqu'on en dise, la renommée de telle ou telle région, de tel ou tel établissement où les traditions de la gastronomie française sont toujours en honneur, joue un rôle important et considérable.

On note aussi, parmi les nouveaux aspects du tourisme, l'attraction qu'exerce la navigation de plaisance et on a pu constater l'extraordinaire développement du parc des bateaux, depuis le voilier somptueux jusqu'à la petite embarcation classique. Cet engouement exigerait bien entendu un équipement nautique suffisant. Cependant, pendant les mois d'été, lorsque la radiodiffusion française diffuse chaque matin des informations à destination des navigateurs de plaisance, nous entendons trop souvent annoncer que les ports n'ont plus de places disponibles ou, s'ils en ont, qu'elles sont en nombre très réduit. Il n'est pas de meilleurs moyens pour décourager les plaisanciers français ou étrangers qui, devant cette difficulté, se dirigent vers les ports des Baléares, les ports d'Espagne ou ceux d'Italie où les possibilités d'accueil sont plus grandes.

A ce propos, je voudrais ouvrir une incidente. Pour qu'une véritable politique nationale du tourisme soit efficace, il faut l'appuyer sur la propagande. Vous avez utilisé excellemment, à plusieurs reprises, la radio et la télévision; mais il faut éviter que des notes discordantes ne viennent, par ailleurs, annuler les effets des efforts méritoires que vous accomplissez.

Indépendamment donc des ports de plaisance, on demande de plus en plus de piscines, de terrains de golf, de terrains de tennis, s'il s'agit des vacances d'été. Pour les sports d'hiver, nous savons aussi qu'une des raisons qui font que les skieurs français ou étrangers sont de plus en plus tentés de désertier nos stations de montagne, qui offrent pourtant des pentes et des pistes admirables pour des skieurs de toutes classes, c'est qu'en Italie et en Suisse on a fait un effort supérieur au nôtre ou peut-être simplement que la propagande y a été mieux faite.

On souhaite aussi, selon ses goûts, passer ses vacances dans une contrée où l'on pourra s'adonner aux joies de la pêche ou de la chasse. Il est certain qu'ici intervient une certaine part de snobisme qui risque de jouer à l'encontre des intérêts du tourisme français. Lorsqu'on interroge un pêcheur impénitent, il ne fait pas beaucoup de difficulté quelquefois pour dire qu'on ne trouve pas plus de poisson en Irlande ou en Ecosse que dans certains de nos lacs naturels ou nos retenues françaises. Mais on a fait des milliers de kilomètres en dépensant de précieuses devises qui viennent ensuite affaiblir la balance commerciale de notre tourisme. Faute de s'être adaptée à temps aux exigences nouvelles des touristes, la France n'a pas sa juste part dans l'expansion du tourisme. La crise du tourisme français est sérieuse, et en 1965, si les prévisions pessimistes que l'on a pu entendre se réalisent, le solde qui était encore créditeur en 1964 de 33 milliards de dollars risquera de devenir déficitaire. Et nous voyons, à côté de cette dégradation permanente de notre balance touristique, des pays connaître une faveur et une prospérité qui nous étonnent, mais qu'il faut que nous essayions de comprendre, ne serait-ce que pour en tirer les leçons qui pourraient être appliquées à notre propre situation, à notre propre cas.

Comment se fait-il que l'Espagne qui, pendant longtemps, n'aurait pu attirer d'autres touristes que les amateurs d'émotions fortes, comment se fait-il que l'hôtellerie espagnole, dont on disait qu'on n'y trouvait que ce qu'on y apportait, ont-elles pu connaître un tel renversement de la tendance puisqu'on nous affirme maintenant qu'en 1965 c'est quinze millions de touristes, dont la moitié de touristes français, qui sont allés passer leurs vacances en Espagne? Nous voyons la Grèce, la Yougoslavie, Israël, la Bulgarie, la Turquie, l'Irlande, le Maroc, et même le Kenya ou l'Afrique du Sud, venir désormais concurrencer notre tourisme français. Et, si notre balance touristique s'est à ce point dégradée, ce n'est pas uniquement parce que les touristes étrangers ne viennent plus en France, car il y en a toujours un nombre assez considérable, même si les séjours qu'ils effectuent dans notre pays ont tendance à se réduire de plus en plus. Nous verrons tout à l'heure quelles sont les raisons de cette réduction, mais il y avait encore, en 1964, 10.212.000 touristes étrangers en France; mais, dans le même temps, on a vu 10.250.000 touristes français passer les frontières et aller porter leur argent dans les pays étrangers dont je viens d'énumérer ceux qui attirent le plus nos compatriotes.

Une cause de la dégradation de notre tourisme est, à n'en pas douter — je crois que tout le monde est d'accord à ce sujet — l'absence ou l'insuffisance de dynamisme de notre hôtellerie. Certes, nous avons dans notre pays un nombre important et même considérable de chambres de touristes à offrir, puisqu'on l'évalue à 1.500.000. Malheureusement, dans la plupart des cas, les hôtels de tourisme de notre pays n'ont pas fait l'effort de transformation et de modernisation que la clientèle exige.

On trouve l'explication statistique de ce que j'affirme dans le *Bulletin du commissariat général au tourisme* pour le mois d'octobre 1965 qui établit que, pour 100 hôtels classés 2 étoiles, 2 sont qualifiés d'« historiques », 59 ont été construits avant 1914, 19 entre les deux guerres et 20 seulement après 1946. Les proportions sont analogues pour les hôtels 3 étoiles puisque, sur 100, 3 sont qualifiés d'historiques, 56 ont été construits avant 1914, 18 entre les deux guerres et 23 après 1946. Il en est de même pour les hôtels 4 étoiles: 10 sont qualifiés d'historiques, 42 ont été construits avant 1914, 27 entre les deux guerres et 21 seulement après 1946.

Pendant ce temps, les pays concurrents ont fait un effort beaucoup plus considérable que le nôtre. J'ai parlé tout à l'heure de l'Espagne. Voici ce que donne la comparaison entre la France et ce pays voisin. En 1962, 16.000 chambres neuves ont été construites en Espagne, 36.000 en Italie et 1.672 seulement en France. En 1963, 98 hôtels neufs ont été construits en France, soit 1.946 chambres, mais, dans le même temps, 432 hôtels neufs ont été édifiés en Espagne, avec un total de 20.000 chambres. La proportion ne s'est pas modifiée à notre avantage en 1964, puisqu'on enregistre la construction de 96 hôtels français contre 822 hôtels espagnols, soit 892 chambres contre 18.000.

Voilà quel est le fossé qui se creuse entre les moyens de notre hôtellerie et ceux des pays concurrents.

Il existe également un fait que tout le monde déplore, c'est l'absence à peu près totale en France de construction de grands hôtels de classe internationale. Si l'on excepte l'hôtel construit à Orly par la chaîne Hilton et qui vient d'être inauguré récemment, on attend toujours à Paris la construction de grands hôtels. Comme le soulignait excellemment notre collègue, M. Bouquerel, il serait temps qu'un grand hôtel soit construit, par exemple dans le quartier Maine-Montparnasse, ou dans le quartier de Chaillot, ou à la Défense, ou dans le quartier de la gare d'Orsay. Il est certain que la construction d'un hôtel de très grand standing au centre de Paris serait de

nature à rehausser de façon considérable le prestige de l'hôtellerie française qui en a grand besoin.

Nous avons également été amenés, ce matin et cet après-midi, au cours de la discussion du budget des travaux publics, à convenir que l'état de saturation de nos routes, les dangers qu'elles présentent pour la circulation, sont de nature aussi à détourner les touristes qui utilisent de plus en plus l'automobile pendant leurs vacances du désir de traverser les provinces et les contrées françaises, surtout lorsque aux portes de notre pays on leur offre des autoroutes, telle celle du Soleil qui permet de traverser toute l'Italie du Nord au Sud depuis déjà plusieurs années.

Et puis, je n'y insisterai pas inutilement — car je pense, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous en êtes tout aussi convaincu que nous, même si la solidarité ministérielle vous oblige à une plus grande discrétion — à la commission des finances, comme d'ailleurs à la commission des affaires économiques et du plan, nous sommes tous unanimes à considérer que le prix de l'essence pratiqué en France est une des causes les plus importantes de la désertion des touristes français et étrangers vers l'Espagne, vers l'Italie, vers la Belgique, vers la Suisse, vers les autres pays étrangers. Tout à l'heure, notre collègue M. Courrière a rappelé les différences considérables du prix de l'essence entre les différents pays d'Europe. Je n'y revendrai pas et je vous renvoie, pour plus de précision, à la page 19 du rapport que j'ai rédigé au nom de la commission des finances.

Il faut mentionner aussi certaines dispositions législatives qui sont inutilement tracassières ou qui obèrent l'hôtellerie française de charges tellement lourdes que celle-ci finit par se décourager. Le coût des prestations, celui des cotisations sociales, les conditions dans lesquelles la patente est appliquée à l'hôtellerie, la pratique du pourboire, celle du couvert non inclus dans le prix du repas, tout cela rebute les touristes étrangers.

Je me permets d'insister encore une fois sur cet argument, qui a été souvent développé ici lorsque nous avons discuté de la réforme des taxes indirectes. Nous ne croyons pas que l'imposition à deux taux différents de T. V. A., 6 p. 100 pour l'hôtellerie proprement dite et 12 p. 100 pour la restauration, soit de nature à faire disparaître ce malaise et les inconvénients que nous avons tous soulignés depuis de longues années.

Sur ce point particulier, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'occasion de la navette qui va s'instaurer avant d'adoption définitive du projet de loi portant réforme des taxes indirectes, il nous semble que votre action serait bénéfique si elle réussissait à convaincre M. le ministre des finances qu'il faut uniformiser les taux d'imposition pour toutes les formes de l'hôtellerie et que le taux de 6 p. 100 n'est pas trop faible; il sera au contraire de nature à donner un nouveau départ à une industrie que tout le monde veut sauver, qui a besoin d'être sauvée, car le danger existe et il est pressant.

Nous pouvons dans ce pays faire aussi bien, sinon mieux, que ce qui est fait dans les autres pays. Nous voyons, depuis quelques semaines, dans la presse quotidienne et hebdomadaire française, une propagande certainement très onéreuse faite pour inciter les Français amateurs de sports d'hiver à se rendre en Italie, en Suisse, en Israël; il y a là une situation qui doit retenir tout particulièrement votre attention.

Nous vous demandons à vous, monsieur le secrétaire d'Etat, chargé plus particulièrement du tourisme au sein du Gouvernement, de prendre l'initiative d'une riposte qui doit être à la hauteur de l'audace des concurrents de nos grandes stations de sports d'hiver que vous connaissez bien et qui, vous l'avez dit, font un effort méritoire pour gagner la confiance de nos sportifs. Elles ont maintenant besoin de retrouver, avec une clientèle suffisamment importante, la juste récompense des efforts et des investissements accomplis. Nous supportons dans bien des cas le *dumping* appliqué par certaines nations étrangères pour donner à leur tourisme une place qu'il n'aurait peut-être pas sans l'emploi de ces moyens.

Je voudrais aussi parler d'une forme de tourisme et surtout de tourisme d'hiver qui attire tout particulièrement les plus favorisés de nos concitoyens, ce sont les croisières à bord d'un paquebot particulièrement équipé à cet effet. Il est certain que les croisières à bord du *France* ou de l'*Ancerville* connaissent un légitime succès. Mais trop souvent ce sont des compagnies étrangères qui drainent cette clientèle particulièrement recherchée. Et pourtant, notre marine marchande devrait trouver par ce moyen la possibilité de pallier en partie la crise de trafic qui la frappe dans l'exploitation de ses paquebots. Mais il faudrait un effort de publicité plus grand que celui qui a été jusque-là consenti. Une aide rationnelle à la marine marchande permettrait des progrès importants dans ce domaine.

En terminant, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, me féliciter des deux seules dispositions positives favorables que l'on trouve dans votre projet de budget. En dehors de ces deux dispositions, qui sont la majoration de 500.000 francs de cré-

aits consacrés à la propagande, et la création d'une nouvelle ligne budgétaire dotée d'un crédit de 5 millions pour l'aide au développement du tourisme social, le budget du tourisme, comme le souligne le rapporteur de la commission des finances de l'Assemblée nationale, est un budget qui reconduit toutes les insuffisances du précédent.

De cela nous ne saurions nous satisfaire, estimant que l'on ne peut pas faire une véritable politique nationale du tourisme si l'on n'a à sa disposition que des moyens artisanaux.

Certes, vous aller dépenser en 1966, 10 millions pour la propagande mais, dans le même temps, notre voisine l'Italie y consacrera 8 milliards de livres, c'est-à-dire huit fois plus. La différence est évidemment trop grande pour que nous puissions lutter à armes égales.

Mais si nous agissons avec une détermination comparable à l'audace et au dynamisme agressif des pays étrangers et si sous votre impulsion, monsieur le secrétaire d'Etat, une politique concertée du tourisme est menée, peut-être alors n'entendrez-vous plus les regrets et les récriminations que nous sommes tentés de formuler à cette tribune à chaque discussion du budget du tourisme.

Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, lancé avec un succès auquel je me plais à rendre hommage, la campagne de l'accueil, la campagne de l'amabilité. Vous vous êtes attaché à faire adopter un certain nombre de mesures législatives et réglementaires qui, pour être modestes et timides, n'en sont pas moins accueillies avec intérêt et faveur par les professions.

**M. Adolphe Dutoit.** Mademoiselle Rapuzzi, voulez-vous me permettre de dire quelques mots au sujet de la campagne de l'amabilité?

**Mlle Irma Rapuzzi.** Monsieur Dutoit, vous pouvez vous faire inscrire pour intervenir après moi. Je n'ai pas l'intention d'entamer une polémique avec vous.

**M. Adolphe Dutoit.** Moi non plus!

**Mlle Irma Rapuzzi.** Je suis à cette tribune parce que la commission des finances m'a donné le mandat de présenter les aspects positifs du budget du tourisme 1966. Comme tous les membres de la commission des finances, comme nos collègues de l'Assemblée nationale, je déplore que les moyens mis à la disposition de M. le secrétaire d'Etat au tourisme ne soient pas plus importants.

**M. Adolphe Dutoit.** Vous avez raison!

**Mlle Irma Rapuzzi.** Ces moyens devraient atteindre le niveau de ceux qu'on met à la disposition des responsables du tourisme dans les pays étrangers, même les plus pauvres.

Mais, cela étant dit, il ne servirait à rien d'adopter une attitude uniquement négative.

En France, des milliers de villages pourraient connaître un regain d'activité si le tourisme prenait une plus large place dans leur vie; je pense notamment à toutes nos régions de montagne, à l'arrière-pays, à nos régions méridionales qui bénéficient dans l'ensemble d'un climat favorable. Or, comme par hasard, ce sont celles où le sous-développement industriel et économique se fait le plus durement sentir, celles où un pourcentage important de population pourrait être dégagé pour entrer dans cette véritable industrie du tourisme s'il y avait effectivement, dans notre pays, une industrie touristique digne de ce nom.

La commission des finances estime que la France, qui fut traditionnellement un des pays où le tourisme était le plus développé, réunit toutes les conditions qui rendent possibles l'installation et la mise en œuvre d'une industrie touristique prospère. Nous souhaitons que, sous l'impulsion de toutes les professions intéressées, des administrateurs des collectivités locales et sous l'égide de M. le secrétaire d'Etat au tourisme, soit mise en œuvre la politique nationale du tourisme que nous réclamons depuis longtemps. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute maintenant interrompre ses travaux jusqu'à vingt et une heures trente. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

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

#### PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

**M. le président.** La séance est reprise.

— 4 —

#### DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

**M. le président.** J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante:

M. Roger Carcassonne demande à M. le ministre de l'information par quel moyen légal ou constitutionnel il a pu commen-

cer la campagne électorale présidentielle dès le 11 novembre en se faisant interroger ce jour-là à vingt heures, sous prétexte d'organisation des émissions, mais en réalité pour tenter d'atténuer le si fâcheux effet produit dans toute la France par un récent discours. (N° 147.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 5 —

### RENVOI POUR AVIS

**M. le président.** La commission des affaires sociales demande que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant approbation du plan de développement économique et social dont la commission des affaires économiques et du Plan est saisie au fond.

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 6 —

### LOI DE FINANCES POUR 1966

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

**M. le président.** Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1966.

#### COMMISSARIAT AU TOURISME (Suite et fin.)

**M. le président.** Nous reprenons l'examen des dispositions concernant, parmi les services du Premier ministre, le commissariat au tourisme.

Dans la suite de la discussion, 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, depuis deux ans le commissariat au tourisme dispose d'un fascicule particulier, ce qui permet de suivre plus facilement les différents chapitres et articles du budget du tourisme. Nous savons, monsieur le secrétaire d'Etat, que c'est à vos efforts persévérants que nous devons ce document. Je tenais, au seuil de cet exposé, à vous en remercier et à vous en féliciter.

Le budget pour l'année 1966 ne présente pas, par rapport au précédent, une augmentation notable des crédits de paiement comme d'ailleurs des crédits d'engagement. Nous le regrettons d'autant plus que la concurrence dans le domaine du tourisme devient chaque jour plus ardente entre les grands pays touristiques parmi lesquels la France devrait se trouver à une place de choix.

Après ce regret, je voudrais très simplement et très sommairement évoquer les problèmes essentiels posés par notre tourisme. Voyons si vous le voulez bien, mes chers collègues, le bilan de l'année 1964 et les premiers résultats de 1965.

Le commissariat au tourisme a procédé cette année — et nous devons l'en féliciter — à une rectification de ses évaluations antérieures qui nous permet de serrer de plus près les résultats obtenus. Ils nous permettent de constater que le nombre des touristes étrangers en France se rapproche sensiblement de ceux cités par les autres pays européens.

Au total, ce sont 250.000 étrangers supplémentaires que la France a reçus en 1964. De l'examen des résultats obtenus on peut voir que ce sont les touristes allemands et anglais qui arrivent en tête, suivis par les Belges et les Luxembourgeois, les Italiens et les Américains du Nord se situant beaucoup plus loin.

Pour 1965 on peut espérer que le nombre des touristes étrangers dépassera de 7 p. 100 celui de l'année 1964. Il faut également noter que les Français, durant la dernière saison touristique, ont une fois de plus et pour un certain nombre déserté leur pays pour l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, pour ne citer que les pays d'Europe qui en ont accueilli le plus grand nombre. A quoi faut-il attribuer cette désertion ? En dehors des raisons qui ont été exposées tout à l'heure par Mlle Rapuzzi, au nom de la commission des finances, je voudrais en mentionner trois : manque d'information d'abord, manque d'équipement ensuite et, enfin, selon la commission des affaires économiques et du Plan, propagande insuffisante.

Notre pays, en effet, recèle des trésors touristiques incomparables trop souvent ignorés de nos compatriotes qui peuvent profiter chez nous de ce qui leur est souvent difficile de trouver ailleurs.

L'office national de la télévision française a fait des efforts méritoires. Ces efforts doivent être accrus considérablement et surtout ne pas être localisés dans les émissions régionales. La propagande touristique doit être nationale et internationale.

Si nous examinons la situation de notre balance touristique, nous constatons avec inquiétude qu'elle se détériore d'année en année. En 1960, la balance des paiements du tourisme français avait un solde positif de 237 millions de dollars. Ce solde est tombé à 33 millions en 1964 et, si l'on n'y prend garde, cette balance deviendra déficitaire dans quelques années.

Toutefois et sans qu'il nous soit possible de donner une information précise, nous pensons que, pour l'année 1965, cette balance restera très légèrement excédentaire. Nous observons également que, si le nombre des touristes en France augmente, celui des touristes français à l'étranger augmente plus rapidement et la durée moyenne de séjour du touriste français à l'étranger dépasse celle du touriste étranger en France.

Ce sont des constatations qui doivent nous permettre de porter remède à une situation qu'il faut redresser d'urgence. D'ailleurs, les éléments positifs ne manquent pas : le nombre des touristes français va augmenter dans les prochaines années. Le tourisme d'affaires — qui représente déjà 25 p. 100 du chiffre d'affaires de la restauration française — va encore s'accroître, et nous sommes très loin de posséder l'équipement hôtelier qui retienne les touristes étrangers.

Le Gouvernement a d'ailleurs pris des mesures en vue d'améliorer la situation touristique en France ; regrettons qu'il n'ait pas accepté de supprimer la détaxe sur l'essence en faveur des touristes étrangers. Rappelons qu'une partie du budget « publicité » a été consacré, en 1965, à l'organisation d'une campagne nationale de l'accueil qui a, quoi qu'on en dise, porté ses fruits. Nous serions intéressés par les informations que M. le secrétaire d'Etat pourra nous donner sur cette campagne placée sous sa responsabilité et pour laquelle nous tenons à le féliciter.

Les mesures prises pour l'étalement des vacances n'ont pas non plus donné les résultats escomptés, compte tenu des efforts déployés. Il est vrai que ces mesures entraînent pour la première fois en application et qu'en cette matière il ne faut pas attendre des résultats spectaculaires là où des habitudes sont prises et où des intérêts de toutes natures sont en cause. Il faut, à notre avis, persévérer et essayer de s'adapter à une évolution si nécessaire.

Pour l'hôtellerie et la restauration, les mesures prises résultent des décisions du 22 juillet 1965 du comité interministériel du tourisme. La part des prêts du fonds de développement économique et social a été augmentée et le taux pour certains travaux a été fixé à 3 p. 100, mais ces mesures sont encore bien timides et elles ne permettront pas de porter remède à notre équipement hôtelier qui reste très insuffisant par rapport aux besoins.

Le tourisme social, si important, a fait l'objet d'un chapitre spécial dans mon rapport écrit. Je ne voudrais le développer que très rapidement. Ce tourisme, sous ses formes les plus variées, se développe d'année en année. Il s'agit là d'une véritable orientation nouvelle pour lequel, d'ailleurs, le Gouvernement a marqué un intérêt tout particulier, puisqu'un crédit de 5 millions de francs est inscrit cette année au budget du commissariat au tourisme et que ce crédit est renouvelable d'année en année, comme prévu dans le V<sup>e</sup> Plan.

Nous estimons que le fait d'avoir placé sous la tutelle du commissariat au tourisme les organismes qui aménagent et gèrent les terrains de camping, ainsi que ceux des villages de vacances, constitue une réforme heureuse qui ne pourra qu'aider au financement et au développement des installations nécessaires à cette forme de tourisme. A l'avenir, tous les problèmes d'hébergement, qu'ils aient trait aux terrains ou aux bâtiments, seront du ressort du commissariat au tourisme.

Signalons également le développement de la navigation de plaisance qui revêt de plus en plus un caractère social car elle est pratiquée maintenant par de nombreuses personnes disposant d'un revenu relativement modeste. Si, en effet, en 1939, on ne comptait que 12.000 pratiquants, en 1964 on en comptait 550.000. On ne peut que féliciter le commissariat au tourisme d'avoir, au cours de l'année dernière, fait un effort particulier pour l'aménagement des installations nécessaires.

La commission des affaires économiques et du plan m'a chargé également d'attirer tout spécialement votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la situation de nos villes classées ou non stations touristiques. Les administrateurs locaux de ces stations sont chaque année confrontés avec tous les problèmes que posent, durant la saison, l'hébergement et la vie d'une population touristique dix ou quinze fois supérieure à la population municipale.

Assurer l'hébergement sous toutes ces formes, mettre en place un service de police indispensable, prévoir les équipements nécessaires à l'organisation des loisirs, exige des efforts finan-

ciers bien supérieurs aux possibilités budgétaires des collectivités locales.

Le Gouvernement en a d'ailleurs pris conscience, puisqu'il a lancé le vaste programme d'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon. Les investissements engagés dans cette région ne doivent pourtant pas faire oublier les autres régions. L'équipement et l'aménagement de nos centres touristiques doivent être envisagés dans un vaste programme permettant de coordonner l'action des collectivités locales et celle de l'Etat.

Le tourisme est une richesse nationale. Son développement et son organisation ne peuvent plus être laissés à la seule initiative et à la seule responsabilité des administrateurs locaux. Il exige une aide financière, technique et administrative de l'Etat.

Ce sont ces quelques observations très brièvement rappelées que la commission des affaires économiques et du plan m'a chargé de vous exposer, tout en recommandant le vote du budget qui vous est soumis.

Je souhaite, pour terminer, que le tourisme français, qui ne manque pas d'atouts, puisse dans les années qui viennent, grâce à l'initiative des hommes qui sont chargés d'harmoniser son développement, permettre à la France de redevenir une des premières nations touristiques du monde. (Applaudissements.)

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

**M. Maurice Vérillon.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, rendons justice aux rapporteurs des questions touristiques, que ce soient ceux de l'Assemblée nationale ou, aujourd'hui, ceux du Sénat, Mlle Rapuzzi et M. Bouquerel : leurs rapports ont été conçus avec le maximum d'objectivité et dans le louable souci de faire apparaître la vérité, même si cette vérité est parfois affligeante et si nous n'avons pas matière à nous réjouir des résultats peu encourageants des dernières saisons.

Le budget qui nous est présenté et qui conditionne pourtant ce que nous croyons être une industrie grandissante n'apporte rien de nouveau ou presque, on l'a dit.

S'il est en augmentation de 4.696.467 francs, pour être précis, en raison de la création du chapitre budgétaire 66-01 pour subvention d'équipement aux associations de tourisme social, cette dépense est compensée par une réduction corrélative des crédits du F. D. E. S. pour le tourisme social ; donc, en définitive, une modeste progression du budget se chiffant à 687.467 francs plus particulièrement consacrés à la propagande touristique en France et à l'étranger.

Je n'ai pas l'intention de procéder à un examen plus approfondi des voies et moyens ouverts par le budget. Ils ont été fort bien exposés par nos rapporteurs et je ne pourrais me livrer qu'à d'inutiles répétitions. Vous me permettez alors, mes chers collègues, de formuler quelques observations qui seront celles d'un animateur des actions touristiques dans son département et dans sa région, qui n'aime pas la critique systématique, mais qui désire collaborer sincèrement au développement d'une grande cause : la civilisation des loisirs.

Si le budget n'apporte pas un élément de progression suffisant, j'ai le souci de souligner avec satisfaction quelques mesures intéressantes prises par le commissariat au tourisme. L'opération de l'étalement des vacances a été accueillie avec faveur par ceux qui se préoccupent de la rentabilité de la saison touristique et singulièrement par le monde de l'hôtellerie saisonnière, mais les habitudes sont bien ancrées et cette initiative n'a pas répondu aux espérances attendues. Les mois de mai et de juin n'ont pas marqué de progression ; juillet fut un peu meilleur que les années précédentes ; le mois d'août conserve toujours sa prééminence de grande migration annuelle.

La campagne nationale d'accueil fut une expérience touchante où l'on vit le secrétaire d'Etat et le commissaire au tourisme descendre eux-mêmes dans l'arène de la séduction. Pour qu'elle puisse donner à plein, il est indispensable qu'elle soit poursuivie et surtout pratiquée par tous ceux qui ont vocation à diriger le tourisme ou à en vivre. Il semble qu'il y ait là encore beaucoup à faire. Saluons comme une mesure salubre les prêts du F. D. E. S. en faveur de l'hôtellerie, passant de 50 à 60 p. 100 du montant des travaux au taux minoré de 3 p. 100 au lieu de 5 p. 100 antérieurement consentis.

Quant aux mesures fiscales susceptibles d'entrer en vigueur avec le projet de réforme des nouvelles taxes, elles ramèneraient à 6 p. 100, dans la catégorie des hôtels classés « tourisme » l'actuelle taxe de prestation de service affectée d'un taux de 8,50 p. 100. Il est vrai que les repas servis aux non-pensionnaires seraient imposés à 12 p. 100, ce qui minimisera en partie l'effet de la nouvelle taxation.

Parmi les autres mesures heureuses, il nous plaît de saluer la suppression de la taxe sur les garnis et meublés et l'incorporation dans le prix des repas des suppléments, tels couvert ou taxes diverses, si mal accueillis par le touriste étranger.

Une innovation : le tourisme social subit une transformation de structure ; il quitte la tutelle du secrétariat à la jeunesse et aux

sports. Le camping, le caravanning, les villages de vacances entrent donc dans le domaine réservé au commissariat général au tourisme et désormais les installations collectives pourront bénéficier des prêts du F. D. E. S. à vingt ans à intérêt de 3 p. 100, ce qui sans aucun doute permettra des aménagements plus conformes aux impératifs de la demande.

Ce sont encore la T. V. A. au taux de 6 p. 100 applicable aux villages de vacances classés « tourisme », la possibilité d'exonération de la patente pour les locations saisonnières, mais cette dernière mesure reste, bien entendu, d'initiative municipale.

Je vais maintenant présenter quelques observations que me suggèrent les résultats de la dernière campagne touristique. A la campagne pour l'étalement des vacances, à laquelle nous nous sommes sincèrement associés, a correspondu à ce que l'on a appelé l'opération vacances, dont l'objet était de rassurer le tourisme en lui garantissant que le négoce local pratiquerait une politique de justes prix. Afin d'y parvenir, les préfets sollicitaient les organisations hôtelières syndicales en vue d'obtenir une garantie des prix consentie par des engagements écrits.

Je sais que les services économiques des préfectures ont signalé que quelques débits de boissons ont essayé de compenser une certaine diminution de la fréquentation par une augmentation des tarifs. Des procès-verbaux nombreux ont sanctionné une application à mon sens trop stricte de la convention.

Voici une conséquence du blocage des prix. Pour les hôtels non homologués « tourisme », il y a la catégorie vague d'hôtel de préfecture ; les prix taxés sont souvent anormalement bas. Je sais bien qu'un certain nombre de ces hôtels sont vétustes et peu dignes d'être offerts à la clientèle ; mais ils constituent désormais une exception. La plupart ont été modernisés.

Dans cette catégorie entrent les auberges rurales dont les propriétaires ont consenti un gros effort financier, souvent avec le concours de la caisse centrale de crédit hôtelier, en vue de rendre leur établissement propre à accueillir une clientèle évoluée et souvent exigeante.

Président de l'association départementale du logement de mon département, j'ai visité maintes auberges de ce type ; après avoir étudié leur dossier d'aménagement et de réparations. Dans cette catégorie d'hôtels de préfecture, les propriétaires ne peuvent louer les chambres que 5 francs pour une personne et 6,80 pour un couple. J'indique le classement modifié : K zone 3. Ces chambres disposent pourtant de l'eau chaude, d'une salle de bains commune mais moderne, de W. C. avec lavabo pour 4 ou 5 chambres. J'avoue être bien souvent surpris des prix en vigueur dans les hôtels parisiens moyens, où l'hébergement est comparable, et qui sont souvent d'un prix quatre ou cinq fois supérieur.

Il est navrant de recevoir une lettre comme celle-ci émanant d'un honorable petit hôtelier de mon département, dont l'établissement comprend quatre ou cinq chambres réparées et confortables, que je sollicitais en vue de faire figurer son établissement dans notre guide touristique annuel.

« Je remercie, écrit-il, le tourisme de la Drôme pour l'intérêt qu'il porte au commerce de notre département. J'ai bien reçu votre formule, mais, à mon grand regret, je ne puis comme les années précédentes, adhérer à votre propagande — je signale entre parenthèses qu' l'insertion est gratuite.

Et plus loin, je lis encore : « Un contrôleur venu visiter mon établissement m'a fait parvenir mon classement... qui fixe le prix des chambres à 6,80 francs pour deux personnes et à 5 francs pour une. A ce prix, je préfère ne pas louer : avec le lessivage, l'éclairage, le chauffage, l'électricité, l'eau chaude, ce n'est plus rentable ».

Et il ajoute : « J'ai dit franchement au contrôleur que je louais dix francs. Il m'a déclaré que j'étais en défaut et passible d'une amende ».

Monsieur le secrétaire d'Etat, voici un sujet que je laisse à votre méditation. Avez-vous l'intention de relever les tarifs anormalement bas qui ne correspondent plus à la situation économique actuelle ?

Un autre fait qui mérite l'attention est le suivant : quelles que soient les incidences de la conjoncture internationale, les touristes américains constituent pour notre pays une source de devises non négligeables. La politique est une chose, le tourisme en est une autre. Le Gouvernement ne peut rester insensible à des textes tels que celui diffusé aux Etats-Unis dont « Tourisme et Informations » fait mention dans son numéro du 27 octobre et qui dit entre autres : « N'allez pas en Europe, mais si vous voyagez à l'étranger, évitez la France et les autres ennemis des Etats-Unis ».

Même si le touriste moyen d'Amérique a quelque sujet d'être mécontent de notre politique à l'égard de ce grand pays, le commissariat au tourisme ne peut accepter, sans protester, une contre-propagande touristique de cette nature. Je vous serais obligé de m'en donner l'assurance.

Touchant à la réorganisation du tourisme dans les régions et les départements, vous avez mis au point, monsieur le secrétaire d'Etat, un projet d'inventaire touristique régional. Cet

inventaire va revêtir une importance de grande valeur. Il nécessitera de la part des offices départementaux du tourisme qui en ont été chargés un travail minutieux portant entre autres sur les moyens de réception et d'accueil des touristes, le flux touristique et les revenus procurés par le tourisme, le sondage d'opinion auprès des touristes, une enquête approfondie portant sur un échantillon de communes. Cette opération appellera sans contester la collaboration de nombreux agents qu'il sera nécessaire de rémunérer ainsi que l'engagement de frais importants.

L'administrateur civil chargé de mission auprès du préfet de région, lorsqu'il est questionné, ainsi que je l'ai fait moi-même, ne peut préciser à quel organisme incombera le financement d'une étude aussi importante. Je vous serais reconnaissant, monsieur le secrétaire d'Etat, de me faire connaître si votre budget du tourisme apportera son concours financier total ou partiel à cette enquête dont nous reconnaissons, bien sûr, l'importance dans l'orientation future de l'organisation du tourisme.

Dans un autre ordre d'idées, permettez-moi de vous rendre attentif à un problème issu de la construction de l'autoroute de la vallée du Rhône. La mise en service du tronçon Lyon-Valence a bouleversé l'économie hôtelière de cette région. Dès le démarrage du trafic, de nombreux établissements ont subi une baisse catastrophique de fréquentation touristique atteignant, dans certains cas, 70 p. 100. Je sais bien que la situation des premières journées s'est peu à peu atténuée, mais le problème reste posé et il est grave. Il concernera bientôt les autres régions où des autoroutes seront construites et il risque de s'aggraver bien davantage si les sociétés constructrices d'autoroutes ou les services de l'Etat sont autorisés à permettre à des chaînes de grands hôtels internationaux de s'implanter sur les aires de repos, portant ainsi un préjudice considérable au commerce hôtelier régional.

Je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous donniez les apaisements que nous réclamons au nom de tous les hôteliers de nos départements pour rechercher une solution d'équilibre en accord avec les syndicats départementaux de l'hôtellerie. J'ajoute que les offices de tourisme sont prêts à assurer leurs responsabilités de propagande départementale et régionale dans les aires de repos envisagées.

Vous n'ignorez pas l'effort très important engagé par nombre d'hôteliers en vue de la mise en état de leurs établissements et la réforme de leurs structures. A ce sujet, je rends hommage à l'association nationale des logis qui a permis la création de quantité d'hôtels correspondant à la classe deux étoiles A, catégorie recherchée par la majorité des touristes et d'auberges rurales qui conservent à nos départements le charme d'un régionalisme si prisé des citadins et des étrangers.

Mais les prêts sont limités en pourcentage sur les travaux et en durée. Des mesures restrictives ont été imposées et il conviendrait que des instructions gouvernementales permettent au crédit hôtelier plus de libéralisme dans le consentement des emprunts.

J'en ai terminé avec les quelques remarques que je désirais formuler, mais vous voudrez bien me permettre de retenir encore quelques instants votre attention sur deux questions qui se situent désormais au premier plan de l'actualité touristique : la création des structures touristiques dans les communes rurales — et Mlle Rapuzzi y a fait tout à l'heure allusion — et l'orientation du tourisme social.

Si je n'évoque pas ici la propagande touristique, c'est parce que ce problème à lui seul doit faire l'objet d'une étude entièrement nouvelle à la mesure des formes sociologiques modernes qui vont affecter les vingt prochaines années.

Les comités régionaux du tourisme s'inquiètent à juste titre d'une certaine routine dans la propagande. Les études entreprises en collaboration avec le commissariat au tourisme permettront peut-être, nous voulons l'espérer, de définir une vraie politique de propagande.

Que n'a-t-on préconisé pour freiner l'exode rural ? Cultures spécialisées, industries saisonnières, décentralisation orientée. Ceux qui se trouvent placés au cœur de ce drame quotidien, et j'en suis, ont mesuré bien souvent l'effort attachant et acharné de tant de bonnes volontés pour résoudre ce problème presque insoluble, en tout cas très difficile. Avons-nous oublié que les zones rurales portent en elles des promesses de renouveau ? Je ne minimise pas, tant s'en faut, l'appel à l'étranger dont on parlait tout à l'heure — ses devises et son estime nous sont précieuses — mais on a découvert que le vrai touriste, c'est le Français, qui porte en son cœur le sincère désir de se fixer, dans ses moments de loisirs, dans un coin sympathique, loin de ses soucis, le Français qui ne part pas en vacances parce qu'il manque de moyens. L'enquête a démontré que ce Français-là représente 22 p. 100 de notre population nationale.

D'autre part, il y a les communes rurales, qui attendent d'un grand ministère du tourisme qu'il les aide à créer des logis et

des gîtes, à pourvoir à leur infrastructure essentielle et à recevoir ce Français-là.

Les sociologues qui enquêtent dans les campagnes des Etats-Unis ou d'autres pays sont surpris de constater que, dans beaucoup de fermes, une partie de l'habitation est réservée à des hôtes, qui viennent y vivre pendant leur temps de congés ou de loisirs : l'aide de l'Etat intervient avec efficacité et une rentabilité nouvelle a été trouvée pour les exploitations de faible économie ; les citadins y trouvent, eux, un second foyer, accueillant, apaisant.

Il y a deux ans, je crois, à l'initiative du groupe socialiste de l'Assemblée nationale, la création d'un fonds national de vacances avait été demandé. Son objet était de favoriser l'évasion salubre de ceux qui n'ont pas les moyens financiers nécessaires à cette évasion. Le Gouvernement semblait favorable à sa création ; pouvez-vous nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, ce qu'il en est advenu ?

En ce qui concerne les communes rurales, permettez-moi de suggérer qu'un crédit spécial de 4 à 5 millions de francs leur soit alloué pour les aider à réaliser les installations les plus diverses, « fil-neige », par exemple, pour les agglomérations de montagne ou installations d'été pour toutes. L'attribution d'une subvention d'équipement les autoriserait à emprunter le surplus au crédit hôtelier. Peut-être suis-je un peu en désaccord sur ce point avec notre rapporteur, mais j'estime que les communes doivent garder l'initiative et rester maîtres d'œuvre.

**M. Maurice Coutrot.** Très bien !

**M. Maurice Vérillon.** Peut-être aurons-nous fait alors un grand pas dans la voie du renouvellement des communes rurales et engagé du même coup une action nouvelle pour le tourisme social.

A ce point de mon propos, je dirai quelques mots d'un grand sujet, la nécessité de créer des bases de loisirs et de plein air, et c'est par là que j'en terminerai. Si, à ce sujet, je cite une fois encore le nom de Léo Lagrange, ce n'est pas, croyez-le bien, par vaine polémique ou par attachement morose à un lointain passé. Aussi, Léo Lagrange appartient-il à toute une génération d'hommes généreux qui ont sincèrement voulu la civilisation profondément humaine des loisirs.

Je conçois une base de loisirs et de plein air dans un site judicieusement choisi, suffisamment vaste et boisé. Placée au centre d'une région, touchant une population assez dense, elle serait d'abord une base de détente et d'éducation exceptionnelle pour les scolaires, de milieu rural ou de milieu urbain, par l'institution de « classes vertes », un site naturel grandiose et, pour les éducateurs, un champ expérimental de recherche et d'action pédagogique hors série, un cadre où les disciplines scolaires reprennent vie au contact de la nature.

Pour les adultes, elle serait le point de départ d'une évolution psychologique, surtout chez adultes sensibilisés par la qualité croissante des réactions de leurs enfants.

Un tel ensemble nécessite une profonde étude du site lui-même, de l'environnement, du programme d'aménagement, des conditions d'organisation des activités, qu'elles soient physiques, intellectuelles ou culturelles. Un tel ensemble doit conduire à réaliser pleinement la conception du loisir suivant l'excellente définition de M. Dumazedier : « Un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'adonner de plein gré, soit pour se reposer, soit pour développer son information ou sa formation désintéressée, sa participation sociale volontaire après être libéré de ses obligations professionnelles, familiales et sociales. »

En l'état actuel de l'organisation nationale du tourisme, avons-nous le droit d'espérer en des lendemains meilleurs ? J'avoue ne pouvoir afficher, à l'instant, beaucoup d'optimisme. Une véritable action touristique ne peut se concevoir sans la création d'un grand ministère des loisirs. Les pauvres moyens dont vous disposez, monsieur le secrétaire d'Etat, nous attristent, comme sans doute ils vous attristent vous-même ; ils nous conduisent à la stagnation et peut-être à la régression.

On a dit, aussi, que les prix, la psychologie, la propagande et l'accueil étaient des conditions essentielles d'un bon tourisme. Les prix, où vont-ils après l'échec du plan de stabilisation ? La propagande, combien d'erreurs n'a-t-elle pas encore commises ? L'accueil, vous avez voulu donner l'exemple, c'est bien, mais avez-vous été suivi et n'est-ce pas l'affaire de toute une population ?

Nous voudrions vous voir plus puissant, monsieur le secrétaire d'Etat ; ministre, pourquoi pas ? Avec un vrai budget et de vrais moyens. Tant que nous n'aurons pas ces assurances, nous ne pourrions avoir grande confiance en l'avenir du tourisme français, que nous l'appelions traditionnel ou que nous l'appelions familial et social. *(Applaudissements.)*

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

**M. Léon David.** Monsieur le président, mes chers collègues, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt nos rapporteurs, notamment ma collègue Mlle Rapuzzi, mais, lorsqu'elle a évoqué à la fin

de son rapport le lancement de la campagne du sourire et de l'amabilité par M. le secrétaire d'Etat au tourisme, nous avons souri. (*Sourires.*)

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Vous aurez souri au moins une fois !

**M. Léon David,** Au nom du groupe communiste, je tiens à présenter quelques observations sur le budget du tourisme. Autrefois, le tourisme était l'apanage de la bourgeoisie nationale et internationale. Depuis que le front populaire, en 1936, a permis aux travailleurs français d'avoir, pour la première fois, des vacances payées, le tourisme a débordé ce cadre et a gagné les couches populaires, quoique de nombreux travailleurs des grandes villes ne puissent, en raison des bas salaires, de la cherté de la vie...

**M. Maurice Coutrot.** Très juste !

**M. Léon David.** ... et des difficultés financières qu'occasionnent les déplacements, prendre avec leur famille des vacances hors de chez eux.

Les statistiques qui nous ont été données ici font apparaître la régression du tourisme en France. Les touristes étrangers semblent bouder notre pays. Il est vrai que le Gouvernement ne fait pas tout le nécessaire pour les conserver et encore moins pour en attirer d'autres, ne serait-ce que par la suppression de la détaxe sur l'essence.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Léon David.** Mais c'est sur le tourisme des Français eux-mêmes que je tiens plus particulièrement à présenter quelques observations.

Notre pays de France est riche de toutes ses beautés. Tant de Français voudraient les connaître ! Il serait utile de les y aider par un système de bons de vacances intérieures — bons d'essence détaxée, par exemple, pour les possesseurs de voiture qui partent à travers notre pays, comme en avaient autrefois, et nous souhaitons qu'ils en aient à nouveau, les touristes étrangers — par l'aménagement de logis ruraux, ainsi que vient de l'indiquer notre collègue M. Vérillon, de zones de camping dans des régions à vocation touristique jusqu'alors désertées.

Il serait également nécessaire d'aider les offices du tourisme, les syndicats d'initiative, les assemblées élues dans leurs efforts de propagande. Je songe — je reviens à l'intervention de notre collègue M. Vérillon — à la propagande qui est faite dans son département, la Drôme. Nous avons reçu les uns et les autres les dépliants qui montrent les efforts faits par ce département pour attirer les touristes.

Il faudrait conserver à nos régions de France leurs particularités, leurs attraits. Il serait utile, par exemple, que notre réseau routier soit encore amélioré, que nos rivières ne soient plus polluées, que nos forêts, collines et pinèdes soient protégées contre les incendies et nos plages assainies. Sur le plan purement local, le Gouvernement ne devrait pas permettre que la Méditerranée, déjà réceptrice de déchets atomiques, devienne la poubelle de tous les déchets industriels, notamment ceux de Péchiney sous forme de boues rouges et, enfin, que les côtes de France soient enlaidies, pour ne pas dire plus, par les hydrocarbures.

Ces dernières recommandations ne vont pas à l'encontre du développement de nos industries et c'est à un aménagement du rejet de leurs déchets que je fais allusion.

Il y a un instant, j'ai parlé des efforts consentis par certaines organisations et assemblées élues pour faire connaître les sites, les beautés des paysages, des monuments historiques, etc. Que fait le Gouvernement dans ce domaine ? J'ai entendu nos rapporteurs et M. Vérillon dire que c'était insuffisant. Aide-t-il suffisamment nos offices à l'étranger ? Fait-il connaître aux Français ce qu'est la France ? Combien de Français ignorent leur pays. Combien sont ceux qui, dans ce cas, s'en vont ailleurs, en Espagne, en Italie par exemple pour y trouver ce qui existe chez nous. Il y aurait un moyen pour les retenir en France, à condition que les frais de séjour soient diminués : apprendre aux enfants et aux adolescents de nos écoles, par la parole et par l'image, les beautés de notre pays car, dans bien des cas, le choix des enfants et des adolescents est déterminant pour leurs parents ; faire distribuer et populariser partout dépliants et revues ; faire passer sur les écrans de nos salles de cinéma des vues, des paysages de notre beau pays.

Ces modestes propositions, à elles seules, ne sont pas suffisantes pour développer comme il le faudrait le tourisme dans les années à venir, mais elles peuvent y aider. Le Gouvernement et le commissariat au tourisme font-ils le maximum pour atteindre les résultats que nous pourrions escompter rapidement — et je rejoins les propos déjà tenus ici — la France devant avoir, dans le domaine du tourisme, une place de premier choix ? (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Henriët.

**M. Jacques Henriët.** Je considère moi aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, que le secrétariat au tourisme devrait être un grand ministère du tourisme et je souhaite que vous soyez plus grand encore.

J'avais l'intention d'intervenir comme mes collègues sur le tourisme, mais l'excellence des rapports et des interventions me prive de tous les effets que j'aurais été tenté de faire. Tout a été dit et bien dit ; aussi serai-je bref et me bornerai-je à évoquer seulement quelques points de l'intervention que j'aurais aimé faire.

Je voudrais vous parler d'abord de l'équipement nautique. Certes, on parle toujours éloquemment de l'équipement nautique des plages de la Méditerranée et de l'Atlantique, mais peu de l'équipement nautique de nos lacs, en particulier de nos lacs de montagne. Je ne veux pas les citer tous, nous en avons de nombreux où le nautisme présenterait aussi des charmes exceptionnels et je ne crois pas que quoi que ce soit ait jamais été prévu à cet effet.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je désire attirer votre attention sur le nautisme de nos lacs, qui mérite vivement que l'on s'y intéresse d'une façon particulière. Mais il convient alors de prévoir pour leur équipement des installations non rentables ; un ponton, par exemple, n'est pas rentable ; l'organisation d'un port non plus et elle coûte cependant très cher. Je vous demande alors de consentir pour ces équipements non rentables des subventions agrémentées de prêts à long terme avec un intérêt évidemment aussi faible que possible.

Je voudrais aussi vous poser une question très simple, très claire et très précise, qui est la suivante : les collectivités locales et départementales font certainement des efforts pour équiper nos provinces en vue du tourisme, mais elles ne savent pas toujours à qui s'adresser pour obtenir des prêts et dans quelles conditions elles peuvent les obtenir. Si bien que, pour les encourager, leur permettre de faire des projets solides, je vous demande : les collectivités locales — mon département et mon canton sont dans ce cas-là — pourront-ils, au cours de l'année prochaine et des années suivantes, obtenir des prêts substantiels ? Si la réponse est affirmative, je pose d'autres questions : dans quelles conditions ? Auprès de qui ? Dans quelles proportions ?

Il est indispensable que les syndicats intercommunaux, que les conseils généraux, qui désirent équiper cantons et départements au point de vue touristique, sachent ce qu'ils peuvent obtenir de l'Etat.

Puisque je parle d'emprunts, je voudrais attirer votre attention sur la nécessité qu'il y a d'autoriser des emprunts importants pour la création et l'amélioration de routes dites touristiques. Vous savez dans quelles difficultés se trouvent nos départements et nos communes pour améliorer leur voirie. Les budgets des départements — pour ne parler que d'eux — supportent tous la charge de dépenses sanitaires et sociales très importantes, si bien qu'il reste peu de crédits pour l'équipement, l'amélioration des routes en général et rien pour les routes touristiques. Eh bien ! il n'y a pas de touristes sans moyens de communication, vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de réserver une colonne spéciale dans votre budget, puisque vous avez un budget propre, pour permettre aux collectivités locales, aux départements, d'améliorer leurs routes touristiques.

Je vous rappelle, que vous avez récemment créé des comités régionaux du tourisme. J'ai l'honneur et le plaisir de faire partie de l'un de ces comités régionaux du tourisme. Nous avons constaté que ces comités régionaux avaient droit seulement à la parole. Ils peuvent faire des projets, mais sans savoir comment leur financement sera assuré. Dans les réunions que nous avons tenues, nous nous sommes donc bornés à bavarder, à faire des projets dans les nuages et à nous demander comment nous pourrions réaliser quelque chose.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je crois qu'il serait tout de même opportun que ces comités régionaux du tourisme puissent avoir un budget propre avec, bien sûr, la participation du département, mais aussi celle de l'Etat.

Enfin, mon excellent collègue M. Vérillon vient d'examiner un autre aspect du tourisme, dont je ne veux pas vous parler longuement, mais auquel je voudrais tout de même donner également le nom de « tourisme rural ». M. Vérillon a en effet attiré très justement votre attention sur le fait que l'exode rural nécessitait une participation de l'Etat sous la forme éventuelle d'organisations du tourisme. Je trouve cette idée excellente. Je voudrais même y ajouter le point de vue suivant qui tient à mon expérience professionnelle : nous savons combien est difficile la vie dans les grandes cités, dans les agglomérations industrielles notamment et combien sont nombreuses les maladies mentales. En organisant un tourisme rural, en amenant ces gens très fatigués dans nos campagnes, nous pourrions éventuellement avoir une manière de tourisme qu'on pourrait presque

qualifier de « psychotérapeutique », mais que l'on appellera mieux, avec notre collègue, « tourisme rural ».

C'est la raison pour laquelle j'appuie très fermement l'intervention de M. Vérillon. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme.** Mesdames, messieurs, je crois pouvoir dire que le tourisme a de la chance que Mlle Rapuzzi soit le rapporteur spécial de la commission des finances en ce domaine. Je le dis non seulement parce qu'elle est naturellement le plus gracieux des rapporteurs du Sénat, mais aussi parce qu'elle parle de ce tourisme avec une connaissance et une foi qui sont naturellement sensibles à ceux qui en ont la responsabilité. Je crois qu'il n'a pas moins de chance en la personne de M. Bouquerel qui est lui aussi, pour la commission saisie pour avis, un défenseur attentif de tout ce qui concerne cette activité importante par ses implications économiques et par sa vocation sociale et humaine.

C'est un très vaste sujet que le tourisme. Devant les experts qui sont ici et compte tenu précisément de la qualité des rapports qui vous ont été soumis et des interventions qui les ont complétés, je crois qu'à cette heure je pourrai vous demander la permission de ne pas tout traiter, de ne pas revenir sur ce que les rapporteurs ont dit et à quoi je m'associe, mais simplement de répondre aux questions qu'ils m'ont posées sur certains points, de dire en quoi je désire compléter ou peut-être, le cas échéant, corriger certaines des appréciations qu'ils ont portées ici ou certains des renseignements qu'ils vous ont donnés.

Je demanderai aussi que pour certaines questions pratiques, locales, administratives, qui sont très intéressantes, vous me permettiez, afin d'économiser votre temps, d'adresser à leurs auteurs dans les jours prochains des réponses écrites complétant l'exposé général.

De nombreux propos des rapporteurs et des orateurs m'ont été agréables, non pas seulement parce que M. Pinton m'a demandé de défendre mon amendement — ce que j'ai mal fait (*Sourires*) — mais parce que deux orateurs tour à tour ont souhaité me voir ministre ou plus puissant. On a souligné en effet, je le sais mieux que quiconque, la modicité des moyens mis à la disposition du responsable du tourisme, encore que, pour être juste, je doive préciser qu'une partie des crédits inscrits en faveur du tourisme se trouve dans les budgets de l'agriculture, de l'intérieur, de la santé publique, de la jeunesse et des sports, etc.

Certes, il va de soi que, plus que quiconque, je souhaite ardemment que les moyens mis à la disposition de ceux qui ont la charge et la responsabilité du tourisme puissent peu à peu satisfaire des besoins qui vont grandissant.

Cependant, il ne faut jamais oublier le point d'où l'on est parti. Comme certains rapporteurs et orateurs l'ont laissé entendre, si la situation d'aujourd'hui n'est pas satisfaisante — j'en suis bien d'accord — s'il est exact que nous devons connaître encore des années de difficulté, c'est parce que pèse sur nous comme je l'ai dit souvent, non du fait des hommes mais à cause des circonstances parmi lesquelles la guerre, l'occupation, la reconstruction, un long retard. Par conséquent il faut je crois, à la fois pour être juste et réaliste, pour bien apprécier l'effort accompli depuis quelques années, prendre connaissance des quelques chiffres que je vais maintenant donner.

En ce qui concerne les ports de plaisance, dont plusieurs orateurs ont parlé et en particulier Mlle Rapuzzi, alors qu'en 1962 le nombre d'opérations justifiant une intervention de l'Etat était de trois pour un montant de travaux de 2.367.000 francs, après des augmentations successives, l'exercice 1965 a vu financer vingt-deux opérations pour un montant total de 19.100.000 francs, c'est-à-dire qu'en quatre années le nombre d'opérations a été multiplié par sept et le coût des travaux financé multiplié par huit.

En ce qui concerne l'ensemble des équipements collectifs, nous sommes partis, quant aux investissements, de 19.407.000 en 1962 pour arriver à plus de 95 millions en 1965.

En ce qui concerne le tourisme social, puisque je vous ai infligé de longs développements les précédentes années sur ce sujet, je m'étendrai moins aujourd'hui. En attendant les mesures beaucoup plus importantes dont je parlerai dans un instant, nous avons accompli des progrès significatifs, le montant des investissements passant de 16 millions en 1962 à 50 millions en 1965.

Je voudrais maintenant, faisant mien le reste de ce qui a été dit, répondre à quelques questions. Tout d'abord en ce qui concerne le montant de la taxe applicable aux restaurants, problème évoqué notamment, je crois, par Mlle Rapuzzi et par d'autres orateurs, il est de fait que, conformément à la réforme des taxes sur le chiffre d'affaires, dont le Parlement est toujours saisi, le taux applicable ne sera pas le taux très

réduit appliqué aux hôtels, c'est-à-dire 6 p. 100, mais un taux de 12 p. 100, 12 p. 100 d'une taxe récupérable, ce qui fait 8 p. 100 de charge effective. Comparée à la taxe de prestations de services de 8,5 p. 100, si l'amélioration n'est pas considérable, la situation n'est pas aggravée.

Je sais bien qu'il existe un malaise dans la profession de la restauration. Mais je suis obligé de rappeler qu'en cette matière fiscale les opérations n'ont pas un objectif psychologique mais tendent à favoriser les investissements. Or il faut bien admettre que les investissements sont infiniment plus lourds, infiniment plus difficiles à réaliser — compte tenu du prix et de la rareté des terrains — pour les créations d'hôtel que pour les créations ou entretiens de restaurants, qui peuvent trouver leur place plus aisément dans des immeubles existants ou à construire.

Nous n'oublions pas pour autant les problèmes de la restauration. Ainsi viens-je d'obtenir, avec l'accord de M. le ministre des finances, de faire sortir les textes qui vont rendre effective la ristourne de 10 p. 100 sur les investissements, qu'il s'agisse de construction ou de modernisation, ristourne qui jusqu'alors n'allait qu'aux hôteliers. C'est une mesure qui va maintenant profiter à l'ensemble des restaurants de tourisme.

M. Vérillon a particulièrement attiré l'attention sur les hôtels de préfecture et sur leurs tarifs. Je me permets de rappeler que les « hôtels de préfecture » — c'est leur dénomination spéciale — ne relèvent pas de ma compétence. Ils sont considérés comme n'étant pas voués au tourisme mais destinés à servir de logements permanents ou de meublés. Le problème de leurs tarifs relève exclusivement de la direction des prix. Je puis cependant dire à M. Vérillon, pour répondre au souci qui semble être le sien, que les hôtels situés dans des zones de tourisme et convenablement équipés doivent à mon sens solliciter leur classement en catégorie « tourisme », à condition de faire les aménagements conformes aux normes exigées pour l'homologation. Moyennant quoi ces établissements pourront bénéficier des mêmes aides qui sont accordées aux hôtels de tourisme : notamment obtention de prêts de la part du fonds de développement économique et social. Je crois que ce serait effectivement d'un très grand intérêt pour les hôteliers de préfecture du type de ceux que M. Vérillon évoquait tout à l'heure.

Il a également parlé de l'émotion d'hôteliers ou de propriétaires de motels ou de restaurants dans des régions avoisinant les autoroutes, qui craignent de voir s'implanter des concurrents leur « bouchant la vue », si je puis m'exprimer ainsi. Je souligne que pour obtenir les divers avantages — prêts et exonérations, que j'évoquais tout à l'heure — les implantations nouvelles seront soumises aux administrations intéressées, dont le commissariat au tourisme. Il est bien entendu que celui-ci n'accepterait pas de financer de telles réalisations si elles apparaissaient comme étant visiblement inutiles ou comme gênant des équipements existants importants. Nous avons vraiment trop à faire pour accepter de financer des réalisations en quelque sorte superfétatoires. Je rassure donc M. Vérillon qui peut, lui-même, en conscience, rassurer les hôteliers auxquels il faisait allusion.

Mlle Rapuzzi a évoqué, à juste titre, la nécessité d'un grand hôtel à Paris. Il est certain que si l'équipement hôtelier de Paris comprend d'excellentes choses, il en comporte d'autres qui le sont beaucoup moins. Cet équipement n'est plus suffisant pour faire face au rôle de carrefour international et mondial que Paris est devenu avec deux grands aéroports auxquels s'en ajoutera bientôt un autre. Paris pourrait accueillir de plus nombreux congrès internationaux si notre capitale disposait des installations nécessaires. Les nombreux élus locaux qui sont ici savent combien il est difficile de dégager des terrains à des prix convenables dans de nombreuses villes de France pour construire des hôtels convenables. Ils peuvent imaginer combien il est plus difficile encore d'en édifier à Paris. Sans abandonner pour autant le projet concernant la construction d'un hôtel dans le grand immeuble de la gare du Maine, ni l'étude d'un hôtel situé à la Défense et d'un autre à la gare d'Orsay, le Gouvernement a décidé récemment la réalisation rapide d'un hôtel et d'un Palais des congrès dans la région de la Porte Maillot. Je ne puis donner plus de détails, pour ne pas compliquer les opérations foncières.

Les difficultés rencontrées jusqu'alors ne nous permettant pas de voir les autres projets en mesure d'aboutir dans un délai raisonnable, le comité interministériel du tourisme du 22 juillet a pris à cet égard des décisions extrêmement vigoureuses qui ont été suivies d'effet. Un petit groupe de travail a été formé spécialement pour étudier ce projet. Il s'est réuni récemment encore et, en liaison avec la préfecture de la Seine, la ville de Paris, la chambre de commerce et avec les divers ministères intéressés, il prépare activement les décisions. La réalisation d'un tel projet sera rapide, je puis vous assurer que j'y veillerai personnellement.

Si sur ce point je me suis trouvé complètement d'accord avec Mlle Rapuzzi, par contre, qu'elle me permette de dire — ce n'est pas que je veuille pêcher systématiquement par

optimisme, mais souvent il faut avoir de l'espoir au cœur si l'on veut entreprendre — que je ne partage pas son pessimisme en ce qui concerne les stations de sports d'hiver. Elle nous a dit tout à l'heure, peut-être la formule a-t-elle dépassé un peu sa pensée — que les skieurs désertaient nos stations. Je dois rappeler que depuis de nombreuses années la moyenne de progression de la fréquentation de nos stations de sports d'hiver d'une année sur l'autre est de 13 p. 100. Ce pourcentage de progression qu'on retrouve très régulièrement d'année en année n'est pas le signe d'un dépérissement de nos stations de sports d'hiver. Bien sûr ! il peut se poser à telle ou telle station des problèmes particuliers, car une station vieillit comme une usine et dans ce domaine comme dans d'autres, celui qui ne se renouvelle pas, celui qui ne s'adapte pas, connaît très vite le déclin pour l'ensemble de son équipement de sport.

Je puis dire, au contraire, que l'équipement de nos stations de sports d'hiver est l'un des meilleurs atouts de la France touristique. Dans ce domaine, nous n'avons certainement pas de complexe à avoir, ni de handicap, ni de retard à supporter. Nous sommes, d'ores-et-déjà, au premier rang des pays européens.

Les inventaires systématiquement réalisés par le groupe interministériel de l'équipement de la montagne que nous avons créé il y a un peu plus d'un an, nous ont permis de vérifier que nous avons les plus belles et les plus importantes ressources skiables de l'Europe. Par conséquent, dans ce domaine, je regarde l'avenir avec assez de confiance, mais cela ne veut pas dire qu'il faut relâcher notre effort.

Quel est le nombre des Français qui se sont rendus en Espagne cet été ? Il est inutile de gonfler exagérément les chiffres. Je suis le premier à reconnaître que le nombre de ceux qui s'y sont rendus est très important et cela constitue certes un problème, encore que, je le répète une fois encore, la France n'ait aucunement l'intention de chercher, par des mesures autoritaires, à empêcher ses nationaux de visiter le monde, ce qui au *xx<sup>e</sup>* siècle, est le signe d'un développement tout à fait normal. Mais je ne crois pas — et je suis navré de contredire sur ce seul point Mlle le rapporteur — que 15 millions de Français aient pu se rendre en Espagne l'été dernier.

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** Me permettez-vous 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 Mlle Rapuzzi, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.** J'ai dit, monsieur le secrétaire d'Etat, que 15 millions d'étrangers s'étaient rendus cette année en Espagne, dont la moitié étaient Français.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je vous en donne volontiers acte. Je vous avais mal compris, mais même ce chiffre de sept millions me paraît exagéré. Sur les 20 millions de Français, y compris les enfants, qui partent en vacances pendant les deux mois d'été, il me semble matériellement impossible qu'un tel nombre de Français ait pris le chemin de l'Espagne.

A la vérité, selon les statistiques plusieurs fois vérifiées de l'I. N. S. E. E., qui sont absolument catégoriques sur ce point, le nombre des Français qui se sont rendus en Espagne pour une durée d'au moins quatre jours — j'élimine évidemment ceux qui, en vacances dans le Sud-Ouest de la France, vont un après-midi faire quelques courses en Espagne, ou faire un tour en voiture de trois ou quatre jours — est de 900.000, ce qui est déjà beaucoup ! En 1964, comme en 1965, les chiffres ont été sensiblement les mêmes.

**M. Edouard Bonnefous.** Me permettez-vous 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. Bonnefous.

**M. Edouard Bonnefous.** Je n'ai pas voulu m'inscrire dans le débat pour ne pas le prolonger, mais vous me permettrez de vous rappeler que le cri d'alarme lancé par moi, ici même, il y a deux ans, à propos de notre tourisme en péril, a été confirmé par les faits.

Ce qui est grave, c'est l'évolution du nombre de touristes français quittant la France chaque année et préférant aller prendre des vacances à l'étranger et notamment en Espagne. Ce qui est plus grave encore, c'est l'évolution de plus en plus défavorable du nombre de touristes qui viennent encore en France.

On cite toujours comme année de référence, 1958. A cette époque, la France recevait environ 5 millions de touristes, l'Espagne en recevait 3 millions, l'Italie 9 millions ; cette année, l'Italie a dû en recevoir, d'après les statistiques encore provisoires, près de 21 millions, l'Espagne 13 millions et notre chiffre a très légèrement augmenté oscillant autour de 6 millions. Une autre statistique me semble très préoccupante : sur 100 touristes américains qui venaient en Europe, 79 venaient en France jusqu'en 1963 contre 48 maintenant. C'est une chute brutale et l'on pré-

voit que ce chiffre va encore diminuer. Ce sont des chiffres inquiétants que vous ne pouvez contester.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** M. le président Edouard Bonnefous a parfaitement raison de souligner qu'il ne faut pas tenir compte seulement des Français qui se rendent en Espagne, mais aussi de l'importance de l'Espagne sur le marché touristique. Il faut dire sans esprit de critique ce que la concurrence de l'Espagne représente pour nous.

Il nous faut tenir compte, déclare M. Bonnefous, des clients étrangers que nous recevions autrefois et qui aujourd'hui se rendent en Espagne. C'est vrai. Le but de mon intervention n'était pas de minimiser l'activité touristique de l'Espagne.

**M. Edouard Bonnefous.** Il n'y a pas que l'exemple de l'Espagne.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Comme les chiffres cités à cette tribune sont normalement repris par la presse, je tiens à dire que si je m'en tiens aux données précises et contrôlables que j'ai en ma possession, le nombre de Français qui ont passé leurs vacances en Espagne est moins important qu'on le dit. Mais il faut y ajouter, comme vous le dites, le nombre de clients étrangers que nous recevions autrefois et qui vont aujourd'hui en Espagne.

**M. Edouard Bonnefous.** En Espagne ou ailleurs en Europe.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Il y a heureusement un marché touristique en constant développement. On peut admettre que des pays plus récemment développés ou équipés puissent voir leur tourisme progresser sans pour autant que les autres pays se trouvent condamnés. Il faut bien admettre qu'il y a une place pour tout le monde au soleil. Et quand il s'agit de soleil, la place de l'Espagne est privilégiée par rapport à la France. Comme je l'ai dit plus de cent fois, les conditions de concurrence sont particulières. On peut dire qu'au point de vue du tourisme la concurrence de l'Espagne est comparable à celle que ferait le Japon à notre industrie si ce pays se situait à notre frontière et s'il n'y avait aucun contingentement de ses exportations. Voilà très exactement la comparaison qu'il ne faut pas perdre de vue.

Il n'empêche pas pour autant que le nombre des étrangers qui viennent en France, comme M. Bouquerel l'a rappelé tout à l'heure, a progressé d'une année par rapport à l'autre. Si l'on admet comme valables les statistiques qui parlent de 15 millions de touristes étrangers en Espagne, soyons justes : en adoptant le mode de calcul des autres, nous arrivons à un chiffre sensiblement comparable à ceux de nos voisins et concurrents en ce qui concerne les étrangers venant en France.

Certes, le problème est de les y faire venir plus nombreux et de les y retenir plus longtemps encore. Mais, quant à la durée de leur séjour, on dit bien des choses inexactes. Pour se faire une opinion, on se base sur la durée du séjour d'un étranger dans un hôtel ; et comme aujourd'hui le touriste est itinérant, il faudrait totaliser le nombre des nuits passées dans plusieurs hôtels par des étrangers pour savoir combien de temps en réalité les étrangers sont restés en France. Cela supposerait l'établissement d'un système de fiches permettant de suivre le touriste étranger dans ses pérégrinations à travers toute la France. Je vous le dis honnêtement, je ne suis pas en mesure d'assurer cette comptabilité.

M. Henriët a évoqué le problème de l'équipement des lacs. Nous n'entendons pas traiter moins bien les lacs que les bords de mer. C'est ce que nous faisons déjà : à projets égaux, nous donnons une aide égale. Ainsi, pour ne citer que les premiers exemples de réalisations qui me viennent à l'esprit, ceux que je connais mieux parce que je suis bien placé pour les connaître, des ports de plaisance ont été financés à Thonon, à Evian, au lac du Bourget, exactement dans les mêmes conditions que des projets intéressants les bords de mer. Il appartient aux collectivités, chambres de commerce et toutes autres collectivités compétentes, d'élaborer des projets avec le concours, sur le plan local, des services de ponts et chaussées.

L'action à engager est la même. Nous sommes bien convaincus qu'il faut faire une grande place aux lacs dans le nautisme français, à condition bien sûr que cet équipement s'insère dans un ensemble et qu'il y ait dans la région des possibilités d'hébergement et des équipements sportifs ou des distractions justifiant la création d'un port pour une clientèle nombreuse.

Ces questions me conduisent à aborder le problème, évoqué par MM. Bouquerel, Henriët et Vérillon, des communes touristiques.

Nous accordons des prêts aux collectivités locales, pour autant que le tourisme soit en cause — là aussi, le traitement est identique — pour permettre soit à un particulier, soit à un groupe quelconque, ou une collectivité locale, de développer des équipements, qu'il s'agisse de port de plaisance, de remontée mécanique, d'aménagement de plan d'eau, tous équipements relevant du secrétariat au tourisme, et non du secrétariat à la jeunesse et aux sports. Nous finançons même la création d'hôtels, si le

ministère de tutelle veut bien considérer qu'une commune est habilitée à faire de tels investissements. Dans tous ces cas-là les mêmes prêts, les mêmes subventions peuvent être accordées aux communes. Pour un port de plaisance, le prêt est fait par le F. D. E. S. et une subvention est imputée sur le budget des travaux publics, sous la rubrique « Direction des ports maritimes ». Nous avons vu tout à l'heure que les crédits étaient très augmentés cette année encore à cet effet.

En ce qui concerne les routes, par contre, je n'ai aucun moyen d'intervention, ni même aucune compétence en la matière indépendamment même de la question budgétaire.

Dans l'attente d'une solution qui interviendra peut-être un jour sur ce problème, en effet, difficile et réel, des routes touristiques, le F. I. A. T., c'est-à-dire le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, dont le rôle consiste à combler les lacunes, est déjà plusieurs fois intervenu au cours de l'année dernière. Dans les cas où l'intérêt touristique et la nécessité de stimuler une économie régionale dans une « région d'entraînement », selon les termes du plan, existent, il n'est pas exclu que ce fonds puisse intervenir à nouveau.

En ce qui concerne le problème général des collectivités locales qui sont des communes touristiques ou des départements touristiques, je voudrais rappeler que j'ai saisi très tôt le Gouvernement du problème posé par la réforme des taxes sur le chiffre d'affaires, dont vous avez récemment discuté, et le Gouvernement, augmentant lui-même la ressource mise à la disposition des collectivités locales, a accepté, à la faveur d'un amendement parlementaire, qu'une bonne partie de cet abondement soit affectée aux communes touristiques. Pour déterminer les modalités de répartition de ce supplément d'attribution, j'ai non seulement entrepris des études très poussées avec les ministères de l'intérieur et des finances, mais j'ai tenu aussi, lors d'une récente réunion, à y associer des parlementaires maires appartenant aux nuances politiques les plus diverses et je continuerai ainsi des consultations de cette sorte pour essayer de serrer au plus près la réalité.

Dans un tout autre domaine, celui de la propagande, M. Bouquerel nous a reproché l'insuffisance de nos efforts. Je voudrais lui répondre que la propagande que nous réalisons est mal connue parce qu'elle est principalement dirigée vers l'étranger. Nous accomplissons pourtant des efforts considérables.

Nous avons, cette année encore, édité et distribué pour 5.600.000 francs nouveaux de dépliants, mêlant notre effort à celui des collectivités locales. Nous avons réalisé de nombreux films. Ces films ont obtenu souvent des récompenses. C'est ainsi que nous avons financé *la Douceur du Village*, de Reichenbach, qui a obtenu la palme d'or au festival de Cannes, et une affiche de tourisme aux Etats-Unis qui a reçu l'oscar de la publicité cette année. A l'heure actuelle, pour faire connaître justement ces coins de France qui vous sont aussi chers qu'à moi-même, nous les avons présentés dans une série d'émissions à la télévision dont vous avez peut-être eu des échos.

Je pourrais parler aussi des milliers d'articles que nos bureaux obtiennent dans les journaux étrangers et que nous devons à l'accueil que nous ménageons à des journalistes étrangers et à la documentation photographique que nous leur remettons avant leur départ.

Mais je voudrais surtout dire que j'ai été frappé par ce qu'il y avait de juste dans les critiques de plusieurs orateurs qui m'ont reproché d'être resté dans les mêmes habitudes et dans la propagande conventionnelle, si j'ose m'exprimer ainsi. J'ai donc essayé de faire autre chose que des dépliants et des films et j'ai lancé la campagne de l'accueil qui doit se placer dans cette perspective nouvelle. Elle a reçu une audience considérable dans le monde entier. J'ai dans mon bureau une pile impressionnante de coupures de presse des seuls journaux des Etats-Unis, quotidiens et magazines, qui ont fait écho à cette campagne. Elle a eu un immense succès et un grand retentissement.

Grâce à des initiatives de ce genre, on a pu constater à l'étranger qu'il y avait quelque chose de changé en France pour le tourisme.

M. Bouquerel m'a demandé de préciser ces résultats ; je vais le faire. Outre les milliers d'articles parus dans la presse internationale et les émissions consacrées par la radio et la télévision en France et réalisées avec les moyens du bord, nous avons édité trois millions de tracts spéciaux d'accueil fournissant des renseignements intéressants en sept langues. Nous avons distribué 3.000 roses, 100.000 flacons de parfum, deux millions et demi de chèques-sourire dans quinze points d'entrée en France des étrangers. Nous avons distribué 40.000 colis fournis par la S. O. P. E. X. A. pour faire connaître les produits agricoles et gastronomiques de la France. Nous avons bénéficié de la part de différents créateurs d'art de prix très intéressants.

Quelques statistiques d'ensemble donnent l'impression que tout cela n'a pas été fait en vain. Alors que jusqu'au mois de mai, la régression était la même que pendant les mois correspondants de l'année précédente en ce qui concerne les nuitées

d'hôtel contrôlées par les fiches de police des étrangers, nous avons enregistré en mai une régression de 5,6 p. 100, puis une progression de 5 p. 100 en juin, de 6,4 p. 100 en juillet, de 6,9 p. 100 en août et de 6 p. 100 en septembre. Les arrivées d'étrangers ont augmenté entre le 1<sup>er</sup> mai et le 1<sup>er</sup> septembre de 10 p. 100 en moyenne à nos frontières terrestres, de 10,6 p. 100 par mer et d'un peu plus de 2 p. 100 par air.

A M. Vérillon qui a effectivement collaboré de façon efficace à la campagne de l'étalement, son département ayant été de ceux qui ont fait un très gros effort à cet égard, je voudrais dire que cette campagne n'était pas seulement destinée à être utile et agréable aux hôteliers, encore que ce soit un point très important qui a permis d'effectuer certaines modernisations, mais qu'elle a été faite et qu'elle sera reprise dans l'intérêt des clients eux-mêmes et tout spécialement des familles qui sont toujours les victimes des surencombrements et des surenchères.

Je voudrais dire que les résultats, inégaux bien sûr, selon les régions, et cela tient à d'autres facteurs, sont très encourageants sur l'ensemble de la France. Et c'est là que je voudrais chercher querelle à M. le rapporteur Bouquerel en disant que je ne partage pas son appréciation sur le résultat de l'étalement des vacances. Je crois qu'il s'agit d'un problème très important et il vaut la peine que j'étaye mon affirmation de quelques arguments.

Les départs dans les gares parisiennes ont augmenté de 10 p. 100 en juin — par rapport à 1964 — sont demeurés égaux en juillet, ont regressé de 3 p. 100 en août et ont augmenté de 3 p. 100 en septembre.

Voilà un premier résultat. Isolé, il pourrait être dû au hasard, mais je veux le comparer à la délivrance des billets de congés populaires dont le nombre a augmenté de 7,7 p. 100 en juin, de 10 p. 100 en juillet et a diminué de 12 p. 100 en août. Je peux le comparer aussi à la consommation de l'essence qui, dans les régions touristiques ou d'accueil, a augmenté de 10 p. 100 en juin, de 7 p. 100 en juillet et août et de 9 p. 100 en septembre par rapport aux mois non touristiques. Je puis signaler également que, dans ces régions d'accueil touristique — le gros fumeur que je suis est tenté d'accorder quelque crédit à cet autre point de repère — les buralistes ont été souvent près de la rupture de leurs stocks en juillet et ont vu leurs ventes augmenter considérablement en juin ; habitués qu'ils étaient à ne subir une telle pression qu'en août, ils avaient été pris souvent de court. La Société d'exploitation industrielle des tabacs peut donner là-dessus des renseignements extrêmement frappants.

Je voudrais souligner que, d'après les registres de police, la fréquentation de l'hôtellerie de tourisme est encourageante. Certes il y a des régions qui ont regressé, d'autres ont progressé, puisque l'économie c'est le mouvement, mais, en moyenne, il y a eu une augmentation de 4 p. 100 en mai, 5 p. 100 en juin, 5,5 p. 100 en juillet et une régression de 2 p. 100 en août dans la fréquentation de l'hôtellerie de tourisme.

Enfin, l'indice de la production industrielle a augmenté. Il était en août 1965 de 8,4 p. 100 plus élevé qu'en août 1964. Voilà quelques indications que nous recevons de tous les départements, et qui, en ce qui concerne cet étalement des vacances, me permettent d'affirmer que la tendance a été renversée cette année alors qu'elle aurait dû au contraire s'accroître.

Nous sommes donc amenés à promouvoir une nouvelle politique en fonction de l'étalement des vacances. Dès lors qu'on touche aux habitudes et aux traditions, il faut montrer, bien entendu, une certaine persévérance. Mais on peut déjà être sensible au fait que bien des Parisiens pendant l'arrière-saison partent en vacances et que les étrangers viennent souvent nous voir au mois d'août. Il faut qu'ils puissent savoir que désormais Paris n'est plus une ville morte au mois d'août et que l'on y trouve des distractions.

Mesdames, messieurs, ayant déjà longuement abusé de votre patience, je voudrais, avant d'en terminer avec l'étude du budget lui-même, vous dire que, au-delà de ce budget, vous devez considérer l'effort entrepris pour la définition d'une politique du tourisme, pour que, peu à peu, se précise un instrument à la mesure de cette politique.

Sans doute n'avons-nous pas encore atteint tout ce que nous pourrions souhaiter ; je crois cependant pouvoir dire qu'au cours du comité interministériel du 22 juillet — qui a couronné et récompensé des travaux ainsi que des discussions interministérielles qui duraient parfois depuis dix-huit mois ou deux ans — un pas très important et très encourageant a été franchi.

Vous savez qu'au cours de cette seule réunion des décisions ont été prises pour faciliter et stimuler les équipements de l'hôtellerie et de la restauration, que les prêts ont été portés de 50 à 60 p. 100 du coût des opérations et le taux ramené à 3 p. 100 pour les travaux neufs ou de grande modernisation portant les hôtels au niveau des normes nouvelles.

Des dispositions précises ont été prises en ce qui concerne la pension dans les hôtels, la déduction de la T. V. A. sur toutes les taxes qui auront grevé les dépenses faites non seulement

pour construire, mais aussi pour agrandir et moderniser les hôtels, lorsqu'il s'agit de modernisations importantes. La décision a été prise de donner à la loi dite « loi Godard » des applications permettant d'éviter la taxation du service lorsqu'on pratique le prix « tout compris ».

La création d'affaires hôtelières bénéficiera des avantages analogues à ceux qui sont accordés aux entreprises industrielles dans le cadre des mesures de décentralisation, compte tenu des emplois saisonniers, des emplois propres à cette profession, de la possibilité d'y employer des femmes, et compte tenu aussi des emplois permanents. En faveur du tourisme, je cite encore d'autres mesures qui concernent aussi bien la décision de ne plus facturer le couvert en plus des prix ; cette question n'est pas perdue de vue. Il faut éviter que les mesures que nous allons prendre ne se révèlent inapplicables. Nous étudions le problème avec la direction des prix afin de mettre au point ces mesures d'application. Les travaux sont en cours, mais la décision n'est pas remise en cause.

Décision, d'autre part, permettant de contrôler les hôteliers non plus par les quatre malheureux inspecteurs-contrôleurs actuels, mais par l'ensemble des services du contrôle des prix qui seront présents partout, grâce à des textes nouveaux qui permettent à ces services de le faire.

Décision également pour hâter la construction d'un hôtel à Paris et la réalisation d'un palais des congrès. Un groupe de travail a été créé à cet égard.

Enfin, des mesures importantes concerneront le tourisme social. J'ai eu l'occasion de dire que ce tourisme est pour nous le problème et la grande possibilité de demain et que c'est le domaine où l'action de l'Etat est la plus justifiée. A cet égard, nous avons pu faire décréter que tous les modes d'hébergement relèveront du tourisme, qu'il s'agisse du camping-caravaning ou de villages de vacances. Nous posons ainsi les premiers fondements du tourisme social.

Décision d'étendre aux équipements du tourisme social les prêts F. D. E. S. à 60 p. 100 et au taux de 3 p. 100 lorsqu'il s'agit de villages de vacances.

Décision d'étendre à tous les villages de vacances de caractère familial et à des clubs de tourisme, qui seront classés par le commissariat au tourisme, les avantages accordés à l'hôtellerie, y compris le taux à 6 p. 100 de la T. V. A., car nous voulons favoriser aussi les formes les plus nouvelles d'hébergement qui seront certainement liées au développement du tourisme.

Décision d'exonérer les locations meublées saisonnières dans la mesure où les intéressés voudront bien les pratiquer louées à la semaine ; il sera possible ainsi à ceux qui pratiquent l'étalement des vacances de louer autrement que du premier au trente, c'est-à-dire du 15 au 22, ou du 7 au 25 et ainsi de suite.

Décision d'accorder — et elle paraît de loin la plus importante aussi bien par son effet pratique que par sa signification — des subventions d'équipement aux associations de tourisme social.

Enfin, le tourisme entre, à proprement parler, dans les structures de l'Etat et de l'administration comme dans sa politique. Cela est marqué par la création d'un groupe de travail interministériel d'équipement de la montagne, qui n'est pas seulement un comité, mais qui comprend une mission qui se rend sur place avec des fonctionnaires des ministères de la construction, des travaux publics et du tourisme pour apprécier la valeur des sites et les équipements à prévoir. Sur ce modèle, il a été décidé de créer deux nouveaux groupes, un pour l'aménagement du littoral et l'autre pour l'aménagement touristique de l'espace rural qui permettront certainement d'apporter à des questions comme celles qui ont été soulevées par MM. Vérillon et Henriot des réponses concrètes et précises et des solutions mettant en jeu les efforts conjugués des divers ministères concernés.

Enfin, et cela ne me paraît pas non plus négligeable, au-delà de la décision de mettre les délégués régionaux du tourisme à la disposition des préfets de région pour être les conseillers des C. O. D. E. R. en ces matières, je signalerai la décision de faire créer, dans toutes les préfectures de ce pays, un bureau du tourisme. D'ores et déjà, dans la quasi-totalité des départements, les préfets ont nommé dans leurs services ce fonctionnaire chargé du tourisme.

Désormais, le tourisme ne sera plus une affaire un peu en marge de l'activité des pouvoirs publics, mais il sera installé au cœur même de ces pouvoirs publics, auprès du préfet autour de qui on rappelle les compétences et les pouvoirs administratifs au sein des départements.

Je ne prétends pas, certes, que tout est fait. Je dis seulement que beaucoup est entrepris. Nous avons franchi des pas décisifs et, par delà même l'importance des décisions prises, l'espoir qu'elles inspirent ne peut pas laisser la place au moindre doute. C'est réellement la volonté de définir une politique du tourisme et, par suite, de prendre les moyens qui en découlent.

On en trouve la manifestation dans le budget, encore que celui-ci ait été préparé antérieurement aux décisions du 22 juillet.

L'augmentation moyenne de ce budget, qui est de 22 p. 100, ne me paraît pas négligeable. C'est pourquoi je la signale.

Mais je voudrais ajouter que, plus encore que cette augmentation moyenne, c'est le choix des points d'application de l'effort nouveau qui me paraît significatif. En effet, si, au titre III, aux moyens et services, vous ne voyez que des mesures de routine et de développement habituel des budgets, vous pouvez remarquer qu'il y a des revalorisations des traitements de nos agents à l'étranger et des loyers de nos bureaux à l'étranger, qui montrent que nous n'abandonnons pas nos offices qui représentent là-bas nos moyens de propagande. Je note surtout des augmentations importantes de crédit de 100.000 francs, 250.000 francs et 150.000 francs réparties en trois chapitres mais qui, en fait, forment solidairement un crédit nouveau de 500.000 francs qui a été ouvert pour donner un développement nouveau à nos campagnes d'accueil et d'étalement des vacances, ce qui prouve qu'elles ont déjà, par elles-mêmes, mérité une aide et une attention particulières des pouvoirs publics.

C'est aussi, comme je le rappelais tout à l'heure, le premier crédit de subvention en faveur du tourisme social accordé par l'administration. C'est pour cela que nous avons voulu cet effort. Ce fait est très significatif de nos intentions et de la direction dans laquelle continuera à se développer notre action.

C'est la raison pour laquelle nous sollicitons de votre part l'approbation de mesures que vous avez si souvent préconisées et qui marquent la volonté de définir une politique de rénovation du tourisme et de procurer les moyens pour y parvenir. (*Applaudissements au centre droit et sur divers autres bancs.*)

**M. André Maroselli.** Je demande la parole.

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

**M. André Maroselli.** Monsieur le secrétaire d'Etat, les orateurs qui se sont succédés ont posé la question de la détaxation de l'essence et vous n'y avez pas répondu. Pourriez-vous me dire quelle est la position du Gouvernement à ce sujet ?

**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'ai répondu à cette question les deux années précédentes. Je pense que le Sénat n'a ni la mémoire courte ni le désir qu'on répète chaque année la même chose ! Les deux fois, je suis intervenu au nom du ministre des finances dont relève cette détaxation de l'essence. J'ai exposé les raisons techniques qui s'opposent à cette détaxation. Je ne pourrai apporter aujourd'hui aucun élément nouveau à ce sujet.

**M. le président.** Il n'y a pas d'autre observation ?...

Nous allons examiner les crédits concernant le commissariat au tourisme qui figurent aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III : plus 710.979 francs ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

**M. le président.** « Titre IV : plus 100.000 francs ». — (*Adopté.*)

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre VI :

« Autorisations de programme, 5 millions de francs ».

— (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 4 millions de francs ». — (*Adopté.*)

#### AVIATION CIVILE

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant la section « Aviation civile » du ministère des travaux publics et des transports.

La parole est à M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avant de commencer cet exposé, je voudrais formuler deux remarques.

La première concerne mon rapport écrit. Il résulte de la compilation de textes ou de tableaux qui proviennent en majeure partie de l'administration, mais aussi de revues spécialisées. Il est truffé de renseignements statistiques ce qui me permettra de limiter mon intervention orale aux points les plus saillants, en laissant à ceux qui s'intéressent plus spécialement à l'aviation le loisir d'étudier les éléments que je leur fournis dans mon rapport écrit.

Seconde observation : j'avais, l'an dernier, le privilège de présenter à la fois le budget de l'armée de l'air et le budget de l'aviation civile. Vous savez que l'armée est le tuteur de la construction aéronautique. J'avais donc la possibilité d'embrasser tout le secteur de l'aviation, depuis les études jusqu'à l'exploitation en passant par la construction. La nouvelle présentation du budget de l'armée me prive de cet avantage ; je ne crois pas que l'étude y gagne en clarté et je vous prie de m'en excuser.

Pris dans son ensemble, le budget de l'aviation civile présente peu de différences apparentes avec celui de 1965 : une réduction de 9 p. 100 pour les dépenses ordinaires et les interventions publiques aux titres III et IV, réduction qui est due à une seule opération : la suppression de la subvention d'équilibre de 70 millions de francs qui avait été prévue l'an dernier pour Air France. Abstraction faite de cette opération, les titres III et IV seraient en augmentation de 5,75 p. 100.

Quant aux dépenses en capital, elles accusent une augmentation de 13 p. 100 en autorisations de programme et de 11 p. 100 en crédits de paiement, contre, respectivement, 50 p. 100 et 18 p. 100 l'an dernier. C'est une nette régression. Encore faut-il souligner que, là aussi, deux opérations principales absorbent une grande partie des crédits.

Au titre III « Dépenses de fonctionnement », la caractéristique, en dehors des rajustements minimes de traitement, réside dans des créations de postes qui sont incluses dans la réforme déjà étudiée dans mes précédents rapports, ou qui commencent à en déborder dans une mesure qu'il ne m'a pas été permis d'apprécier, et que j'aurais voulu pouvoir confronter avec les prévisions du Plan pour la première année de son exécution.

Au total, la balance des créations et des modifications d'emplois s'établit à 259 créations ou transformations, compensées, en partie, par la suppression de 98 emplois militaires.

L'amélioration du sort et du nombre des agents chargés de la sécurité aérienne, qu'ils appartiennent à la météorologie ou à la navigation aérienne et, en particulier, au service du contrôle ne peut que rencontrer notre approbation tant nous sommes conscients des responsabilités de plus en plus lourdes qu'assume ce personnel en dépit du développement de l'automatisation.

Nous estimons, de plus, qu'il convient de lui fournir des conditions de travail telles qu'elles lui laissent, matériellement et psychologiquement, une liberté d'esprit lui permettant de se concentrer sur les tâches dont dépendent d'innombrables vies humaines. Je vous rappelle que nous avons tous été saisis, les uns comme les autres, d'opuscules relatant les conditions parfois très difficiles dans lesquelles ce personnel travaille.

Au titre IV « Interventions publiques », je vous ai indiqué tout à l'heure que la modification importante consistait dans la suppression de la subvention d'équilibre à Air France. En dehors de cette opération, deux modifications pour l'A. S. E. C. N. A. et l'O. G. S. A., qui méritent à la vérité très peu d'explications que j'exposerai dans un instant.

Mais la suppression de la subvention d'équilibre à Air France soulève davantage de problèmes. En réalité, nous sommes très heureux de constater que, pour la première fois, les comptes de la compagnie nationale sont en équilibre et que l'on peut envisager pour 1966 l'ouverture d'une ère de profit.

L'analyse de ces résultats permet de constater que l'équilibre a été atteint grâce à une amélioration générale enregistrée sur l'ensemble des compagnies relevant de l'A. I. T. A. et à un effort de compression conjoint des dépenses de notre compagnie nationale. Un premier examen superficiel permettrait de conclure que celle-ci n'a pas profité au même titre que les autres compagnies du redressement général. Elle est, en effet, passée au sixième rang sur neuf — au lieu du huitième rang sur neuf, comme l'indique, par erreur, mon rapport écrit — mais la sévérité relative de ce jugement doit être corrigée du fait que la méthode comptable et les charges peuvent ne pas être identiques d'une compagnie à l'autre, surtout quand on passe d'une compagnie étrangère à notre compagnie nationale.

De plus il serait injuste de ne pas tenir un compte favorable à Air France des efforts que cette compagnie accomplit pour réduire son personnel que j'appellerai « rampant », par une vieille déformation professionnelle, par rapport au personnel navigant technique. Air France était la compagnie ayant la plus faible proportion de personnel navigant technique par rapport au personnel total et, par un curieux paradoxe, présentant la plus forte proportion de rémunération du personnel navigant technique par rapport au personnel au sol. Ces deux proportions tendent encore timidement vers une normalisation encore imparfaite ; mais il faut remarquer que le montant des services rendus par Air France aux tiers — dont une partie pour l'armée — et pour lesquels elle assure la maintenance des appareils atteint 6,1 p. 100 de son chiffre d'affaires total et que 7 p. 100 de son personnel est affecté à ces services.

Quoi qu'il en soit, enregistrons un palier dans les investissements, donc dans les amortissements les plus onéreux, ce qui

ne saurait d'ailleurs se prolonger sans inconvénient au moment où les U. S. A. viennent il y a quelques jours d'augmenter de 20 p. 100 les crédits d'équipement des compagnies aériennes. Enregistrons également les coefficients de remplissage meilleurs sur l'Atlantique Nord et sur l'ensemble des réseaux. Enregistrons un effort de compression du personnel au sol et la rationalisation des services, le tout ayant permis un équilibre qui, sans être remarquable eu égard aux résultats des autres compagnies étrangères, n'en est pas moins intéressant.

La question est de savoir si l'équilibre est durable ou s'il est précaire. Peut-on envisager l'apparition de bénéfices notables se poursuivre dans les années futures ? C'est une tout autre question. Toutes choses égales d'ailleurs, 1966 devrait être bénéficiaire à trois conditions : qu'il n'y ait pas de grèves de personnel, que les actions à effet rétroactif intentées à l'encontre de la compagnie n'aient pas d'influence majeure sur les rémunérations, qui représentent 40 p. 100 des dépenses ; enfin que des événements de politique générale, auxquels la compagnie Air France serait absolument étrangère, n'agissent pas sur l'évolution des droits de trafic de certaines compagnies concurrentes et de notre compagnie nationale. Dans notre rapport écrit nous avons étudié ce problème et je vous y renvoie bien volontiers.

A partir de 1967, les pronostics doivent être beaucoup plus réservés. Nous avons enregistré avec satisfaction ce que nous avions depuis longtemps prévu, à savoir que les réductions de tarifs sur l'Atlantique Nord ne pouvaient avoir qu'une incidence bénéfique sur le coefficient de remplissage et, par conséquent, sur les résultats financiers. Mais encore faudrait-il qu'elles se limitent à une valeur compatible avec les prix de revient optima. Or, l'apparition sur les trajets d'appareils longs ou moyens courriers tels que le *Boeing 727* allongé ou le *Boeing 737* — encore que le *Boeing 727* vienne de connaître une série de malheurs qui affectent assez souvent les nouveaux appareils, lesquels font ainsi des crises de jeunesse douloureusement ressenties par les pertes en vies humaines qu'elles entraînent — l'apparition, dis-je, de tels appareils qui, tôt ou tard, seront au point alors que nous n'aurions pas en France l'équivalent et qui permettraient de réduire considérablement les prix de revient, ferait peser une menace sur les résultats financiers de nos relations intérieures pour les moyens courriers et pour l'Europe et de nos relations internationales pour les long-courriers.

Enfin, je note pour mémoire les menaces qui pèsent sur nos relations avec le Japon par suite de l'ouverture possible d'une liaison Paris—Moscou—Tokyo par la Sibérie assurée conjointement par l'Aéropostale et la Japan Airlines qui rendrait l'équilibre encore plus fragile pour la compagnie Air France. Tout cela en attendant, bien entendu, l'apparition des appareils supersoniques prévue en théorie pour 1969-1970 et dont l'amortissement promet d'être particulièrement onéreux.

Force sera donc à Air France d'améliorer encore son organisation interne et ses méthodes commerciales, qui ont amené certains membres de notre commission des finances à formuler des critiques, malheureusement justifiées, pour soutenir une concurrence devenant de plus en plus âpre faute d'entente internationale.

Je voudrais maintenant passer aux problèmes d'Air Inter. Le développement de cette compagnie est remarquable. Le nombre de passagers transportés dans les six premiers mois de 1965 est en augmentation de 72,75 p. 100 sur celui des passagers transportés dans la période de 1964. Comme le nombre d'heures de vol n'a progressé que de 32,07 p. 100, il s'ensuit une forte amélioration du coefficient de remplissage. Les résultats financiers s'en ressentent : la dotation de trois millions de francs inscrite au budget de 1964 n'a été utilisée qu'à concurrence de 80 p. 100. Au budget de cette année est prévue une subvention de 4 millions de francs.

Mais Air Inter va subir sa première crise de croissance, car sa flotte devient insuffisante. Le remplacement progressif des *Vickers*, *Viscount* devra être envisagé dans les prochaines années. Ces appareils sont à peu près amortis. L'achat de nouveaux appareils, de *Caravelle* en particulier, ou d'appareils à grande capacité, tels que ceux que l'on appelle les *aérobuses*, quand ils auront vu le jour, ouvrira l'ère des amortissements onéreux.

Air Inter devra donc procéder à des augmentations de capital que devront couvrir, au prorata de leurs engagements, chacune des parties concourant au capital actuel. Je rappelle pour mémoire que Air France, la S. N. C. F. et la Caisse des dépôts et consignations détiennent à elles trois 53,90 p. 100 du capital d'Air Inter.

Je rappelle également que le recours aux collectivités locales pour la couverture d'une partie du déficit risque d'être insupportable pour ces collectivités qui sont déjà victimes de tant de transferts.

Le problème ainsi posé est loin d'être résolu. Sachant que M. Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, vous en parlera, je ne m'étends pas davantage

sur ce sujet. Une révision du statut devra intervenir en 1966, date d'expiration de l'autorisation d'Air Inter, et devra régler ce problème.

Je serais personnellement très heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que la commission des finances, d'avoir à ce sujet quelques explications de la part du Gouvernement.

Le troisième sujet que je voulais évoquer devant vous concerne les études et les prototypes. Ce chapitre me permettra d'aborder le problème de nos productions aéronautiques civiles pour le proche avenir.

Je ferai une première constatation : au chapitre 53-24, sur 401.300.000 francs d'autorisations de programme, 370 millions sont consacrés à l'appareil supersonique *Concorde*, soit 92 p. 100 ; sur 147.700.000 francs de crédits de paiement en mesures nouvelles, 139.100.000 francs, soit 94 p. 100, sont affectés à la même opération qui devient ainsi — vous m'excuserez, monsieur le secrétaire d'Etat, d'employer cette formule — le Pierrelatte de la construction aéronautique civile, ce qui mérite que l'on s'y attarde quelque peu.

N'oublions pas que les constructions aéronautiques, civiles et militaires, occupent plus de 100.000 salariés et qu'elles travaillent à 40 p. 100 pour l'exportation, ce qui situe leur importance. Actuellement, la partie civile de cette activité essentielle comporte des perspectives à moyen terme assez inquiétantes. La série des *Caravelle* continue à Sud-Aviation, mais on peut admettre qu'elle plafonnera aux environs de 250 unités même avec la version mixte fret-passagers.

L'opération *Mystère 20* pose des questions de financement et la part des constructeurs, Sud-Aviation plus Dassault, dépasse largement, ce qui n'était pas prévu à l'origine, la part de l'Etat.

En ce qui concerne le *Nord 262*, vingt et un appareils de ce type sont en commande ferme ou en option pour la Lake Central Air Lines, un appareil est en essai au Japon, deux autres en commande ferme. Une coquille dans mon rapport écrit rend d'ailleurs sur ce sujet une phrase quelque peu incompréhensible. Enfin, quatre appareils sont en service sur Air Inter qui envisage d'en acheter bientôt un cinquième.

Je ne veux pas revenir sur la controverse qui s'est engagée à propos de la rentabilité de cet avion. Il y a là, me semble-t-il, un faux problème. Les thèses s'affrontent selon qu'il s'agit du constructeur ou de l'utilisateur, sans que des méthodes comparables suffisamment précises, dont M. Pams vous parlera certainement dans un instant, aient été mises au point. Nous avons le sentiment qu'il s'agit d'un appareil intéressant pour le dépistage de lignes nouvelles et pour l'exploitation de lignes exigeant des rotations fréquentes avec un nombre de passagers limité. Nous aurions peut-être, en employant cet appareil d'une façon un peu plus complète et suivie, l'occasion d'éviter cette tendance bien française à l'ostracisme contre nos propres productions, déjà constatée à propos du *Breguet-Deux-Ponts* ou du *Breguet 941*.

Mais je veux revenir au *Concorde*. Les dépenses globales pour cet appareil ont été estimées à 2.500 millions de francs, taxe de 15 p. 100 et études annexes comprises, pour la France seule, avec 640 millions de francs engagés au 30 juin 1965 et 320 millions de francs de dépenses effectives à la même date.

Or, des rumeurs qui me sont parvenues aujourd'hui de deux côtés différents et qui semblent contradictoires m'amènent, monsieur le secrétaire d'Etat, à vous demander ce qu'il en est exactement. La première de ces rumeurs est d'origine française et provient des constructeurs eux-mêmes. Ils redoutent de se trouver, cette année-ci, à court de crédits pour poursuivre la construction en tenant les délais prévus, alors que, disent-ils, du côté de la Grande-Bretagne on aurait la disposition de tous les crédits nécessaires. Cela c'est la version française.

Du côté britannique, une autre rumeur nous indique que la tendance, qui était plutôt à l'optimisme ces temps derniers, se serait inversée. A l'heure actuelle, la Grande-Bretagne envisagerait de se contenter des deux prototypes prévus, l'un en France et l'autre en Grande-Bretagne, et des négociations auraient été engagées avec les Etats-Unis pour retarder la sortie à la fois des appareils franco-britanniques, c'est-à-dire le *Concorde*, et des appareils américains dont la définition n'est d'ailleurs pas encore complètement achevée.

J'aimerais bien savoir ce qu'il en est. Je répète que ces deux bruits contradictoires ne sont venus à ma connaissance qu'aujourd'hui, ce qui fait que je n'ai pas eu le temps de les contrôler. Je dois avouer cependant qu'aucune interruption n'a jusqu'à présent été enregistrée à la suite des discussions entre la France et la Grande-Bretagne et si ce qui m'a été dit tout à l'heure n'est pas exact, le premier des prototypes est toujours attendu dans le premier semestre de 1968, la première mise en service devant intervenir en principe vers 1970.

Nous rappelons pour mémoire que les Américains, revenus de leur projet ambitieux de mach 3 à mach 2,4 ou 2,5, semblent faire un nouveau retour à Mach 3 avec un appareil à géométrie

variable. Enfin les Russes prennent les uns et les autres de vitesse avec un avion mach 2,2 ressemblant comme un frère au *Concorde*.

Un problème qui a été évoqué par nombre de revues est celui du « bang » supersonique. Des essais ont été effectués au-dessus d'Oklahoma-City avec des avions militaires. Le gallup qui s'en suivi n'a été nullement convaincant, d'abord parce que l'extrapolation d'un avion militaire léger à un gros porteur est arbitraire, ensuite parce que les réactions de la population ont été très diverses.

On peut admettre que, pour l'instant, le problème reste entier et préoccupant.

On a souvent, au point de vue de la construction des avions, parlé des « aérobuses ». Cette dénomination est un peu osée. En effet, il ne suffit pas d'avoir un avion de grande capacité pour pouvoir assurer un service d'aérobuse. Il faut un appareil convenable, un trafic minimum, des prix très bas, une fréquence suffisante des services avec la suppression des servitudes d'attente et de retenue des places.

Des études franco-britanniques et peut-être allemandes sont en cours pour des avions de 200 places environ, de vitesse mach 0,8 ou 0,9, avec un rayon d'action de 1.500 à 2.000 kilomètres. Mais, de leur côté, nos deux constructeurs, Nord Aviation et Breguet, étudient également le problème, l'un avec le *Nord 600*, d'une vitesse limitée à 550 kilomètres à l'heure, l'autre avec le *Breguet 124*, plus rapide avec une vitesse de mach 0,8. Cela vaut pour le matériel, mais ne préjuge ni le trafic, ni le service. Les liaisons actuelles Paris-Londres, Paris-Nice et Paris-Lyon, pourraient peut-être faire l'objet d'un essai. Mon rapport écrit signale les tentatives couronnées de succès ou d'échecs entreprises à l'étranger.

Il est évident qu'il ne faut peut-être pas attacher trop d'importance aux comptages actuels. S'il n'était pas si tard, j'aurais pu citer certains cas où la S. N. C. F. nous avait opposé des comptages pour refuser la mise en service de trains qui, depuis qu'ils ont été effectivement mis en service, sont constamment complets.

L'aviation d'affaires exige à la fois du matériel, des pilotes, des terrains et, dans l'esprit de beaucoup, on confond trop souvent l'aviation de tourisme et l'aviation d'affaires. La première peut se satisfaire d'appareils plus rustiques, volant par beau temps, mais la seconde exige des appareils tous temps, équipés pour le vol aux instruments, des pilotes qualifiés pour le même vol aux instruments sur mono ou bimoteurs et des terrains dotés d'un système de radioguidage minimum.

Le *Mystère 20* répond bien aux conditions de vol, mais son prix le rend inaccessible à la plupart des sociétés françaises, et trente-sept terrains seulement sur trois cent seize sont équipés en radioguidage sommaire. Il y a donc encore beaucoup à faire et le marché pourrait offrir d'intéressantes perspectives tant en France qu'à l'étranger, en particulier en Afrique et en Asie.

Quant à l'aviation légère et sportive, si nous tenons la tête en Europe quant au nombre d'appareils, aucun progrès n'est enregistré cette année par rapport à 1965, soit pour les primes et subventions aux associations de sports, soit en faveur de la formation des jeunes. Il en est de même des subventions aux aéro-clubs pour la révision du matériel cédé par l'Etat et nous sommes inquiets au sujet des dégrèvements sur le prix du carburant utilisé par les aéro-clubs ; la phrase sibylline inscrite à la page 25 de mon rapport et qui émane de l'administration ne nous apporte aucun apaisement à ce sujet.

J'aborde l'un des derniers points de mon exposé : l'infrastructure et les aérodromes. Avant d'étudier l'important chapitre qui, dans l'ensemble des chapitres 53-90 « Métropole » et 58-90 « Hors métropole », groupe 162.400.000 francs en autorisations de programme, soit 27 p. 100 des autorisations de programme du titre V, et 143.500.000 francs en crédits de paiement, soit près de 28 p. 100 des crédits de paiement du même titre, je voudrais cependant attirer votre attention sur les bâtiments qui abritent les services du secrétariat général à l'aviation civile.

Je conseille à mes collègues d'aller visiter les locaux, ou plutôt les baraquements, de la rue de la Croix-Nivert et même certains des locaux du boulevard du Montparnasse. Il est à proprement parler scandaleux de faire travailler des services s'occupant de questions aussi modernes et aussi délicates dans de telles conditions, qui joutent l'insalubrité. Rien n'est prévu cette année. Les crédits d'engagement de 17,4 millions prévus en 1964 ont été annulés au bénéfice de l'école nationale d'aviation civile et le regroupement des services dans un ensemble construit sur l'îlot Convention—Croix-Nivert—Javel—Lecourbe est remis aux calendes. Je vous avoue que, dans un certain nombre de réunions internationales, j'éprouve quelque honte en entendant les réflexions que font nos visiteurs qui sont appelés à fréquenter ces taudis.

Quant à l'infrastructure, je me suis, dans mon rapport écrit, très longuement étendu sur le fonctionnement de l'aéroport de Paris et sur son financement ; je vous y renvoie donc. En

1965, comme en 1964, comme en 1966, la subvention d'équilibre se situera aux environs de 36 millions de francs. Nous devons cependant noter l'accroissement des charges financières qui atteindront 65 millions en 1965 et, en sens inverse, un accroissement assez net de l'autofinancement qui atteindra environ 33 p. 100 en 1965. L'autofinancement est évidemment fonction des redevances d'aéroport, les unes réglementées et représentant 40 p. 100 environ des produits d'exploitation, les autres libres et en augmentation de 20 p. 100 en 1964 par rapport à 1963. Il semble que ces redevances aient atteint leur point de rupture et ne puissent plus supporter de hausse sans provoquer des réactions très vives de la part des utilisateurs. Seuls de tous les grands aéroports européens, celui de Londres paraît supporter des taxes supérieures à l'aéroport de Paris. Encore la comparaison est-elle difficile en raison de la différence de structure de ces taxes.

Il est bien évident que nous ne saurions aller trop loin dans l'accroissement des redevances sans répercussions sur le trafic et le Gouvernement a dû s'opposer à certains projets de relèvement.

**M. Edouard Bonnefous.** C'est un scandale !

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** L'essentiel des crédits accordés est affecté à l'aérodrome de Paris-Nord puisque, pour l'ensemble du V<sup>e</sup> Plan, 387 millions sur 850 lui sont alloués. Ces dépenses seront couvertes par l'emprunt, d'où un accroissement des charges financières, sans qu'on ait l'assurance que l'extension prévue du trafic de l'aéroport de Paris pourra compenser le surplus des charges d'exploitation.

Enfin, j'indique à ce sujet que les prévisions qui ont été faites par la chambre de commerce de Paris, probablement à partir de données fournies par l'aéroport de Paris, sur l'évolution du trafic prévu pour l'aéroport, qui se montent à 1.400.000 passagers en 1972 pour passer en 1980 à 12 millions de passagers, laissent mal augurer des conditions dans lesquelles les voies d'accès seront réalisées. Les autoroutes prévues à deux fois une ou deux fois deux voies sont d'ores et déjà trop étriquées et rien n'est envisagé pour le transit rapide entre Orly et Paris-Nord, qui devrait s'effectuer par hélicoptère ou avions semi-légers.

**M. Edouard Bonnefous.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

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

**M. Edouard Bonnefous.** C'est l'encombrement de l'autoroute qui empêche de plus en plus souvent, dans l'année, d'atteindre les avions aux heures voulues, ce dont nous avions prévenu les dirigeants de l'aéroport à l'époque de la construction de l'autoroute et dont ils n'ont voulu tenir aucun compte. Cela s'est passé il y a encore huit jours. L'encombrement était tel qu'il a fallu retarder le départ des avions. Or, malgré ce retard, bon nombre de passagers n'ont pas pu prendre leur avion, ce qui ne se serait pas produit si l'on avait construit la liaison Orsay—Orly !

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Quant à l'infrastructure hors métropole, je vous renvoie également à mon rapport écrit. Nous nous trouvons en face d'une certaine pléthore de constructions en Polynésie française, qui va bientôt disposer de trois pistes d'accueil d'avions quadri-jets lourds, dont une militaire, et cinq pistes pouvant accueillir des *Breguet Deux-Ponts* et *DC 6*, dont deux militaires.

En revanche, l'indigence est manifeste dans d'autres secteurs du Pacifique. J'évoque en passant la situation scandaleuse — j'emploie de nouveau le terme — de l'aéroport de Port-Vila pour lequel l'U. T. A. envisage de renoncer complètement à cette desserte qu'elle doit annuler environ trois fois sur quatre par suite de l'inondation du terrain. Il en est de même d'ailleurs des îles Wallis et Futuna.

Mes chers collègues, je ne voudrais pas abuser de votre patience, mais je tiens à vous indiquer qu'en ce qui concerne l'A. S. E. C. N. A. et l'O. G. S. A., l'africanisation se poursuit dans des conditions assez rapides en Algérie, ce qui a permis de réduire de cinq millions les crédits de l'O. G. S. A.

Il n'en est pas tout à fait de même de l'A. S. E. C. N. A., pour laquelle, nous avons, enregistré au contraire une augmentation de crédits de 4.200.000 F. Il faudrait vous reporter à ce sujet au rapport que j'ai établi l'an dernier au retour d'un voyage que j'ai effectué en Océan Indien, pour vous rendre compte des difficultés que nous allons rencontrer pour la desserte des Comores, si l'on ne se décide pas une fois pour toutes à améliorer les liaisons radio entre les différentes îles, liaisons qui doivent actuellement passer par la météorologie et par des systèmes qui ramènent la navigation aérienne, dans ces parages du Pacifique, à la situation que j'ai connue pendant la guerre de 1914-1918.

Mes chers collègues, l'allergie de la France qui est bien connue en matière de supranationalité, même rudimentaire,

même limitée à des problèmes techniques, a conduit Air Union dans l'impasse, alors que tout était possible en 1959-1960 et la concurrence risque d'entraîner des conséquences désastreuses pour nos compagnies dès les prochaines années, *a fortiori* dès le début du transport supersonique.

*Eurocontrol*, dont c'est le deuxième plein exercice, va connaître, lui aussi, des moments difficiles en raison de son déséquilibre financier. J'aimerais savoir si le Gouvernement compte résoudre ce délicat problème et comment. Je rappelle que de cet organisme dépend la sécurité sur des territoires nationaux qui se rétrécissent chaque jour eu égard aux vitesses des appareils qui les survolent. Les réponses qui m'ont été faites à ce sujet ne sont pas spécialement édifiantes.

En conclusion, ce budget est le premier du V<sup>e</sup> Plan. Qu'en a-t-il été du IV<sup>e</sup> ? Au total, il a été réalisé à 110 p. 100. Nous ne pourrions que nous en montrer satisfaits si cette couverture générale de 110 p. 100 s'appliquait indifféremment à chacun des postes du budget. Or, l'infrastructure en métropole a bénéficié d'une couverture à 115 p. 100, aéroport de Paris excepté. Celui-ci a enregistré une couverture de 128 p. 100 pour les autorisations de programme et de 108 p. 100 pour les crédits de paiement. À l'égard des compagnies aériennes, le Plan n'a été réalisé qu'à environ 60 p. 100 pour les autorisations de programme et à 70 p. 100 pour les crédits de paiement. Deux opérations absorberont dans le futur la plus grande partie des crédits : le *Concorde* et Paris-Nord. Hors métropole, on note un déséquilibre total entre la Polynésie et le reste des territoires.

En ce qui concerne le V<sup>e</sup> Plan, nous n'avons pas pu avoir de précisions sur la comparaison de la première tranche avec le budget qui nous est présenté. Tout ce que je peux vous indiquer, c'est que les dotations globales prévues pour l'aviation civile au titre du V<sup>e</sup> Plan s'élèvent pour 1966 à 1.100 millions : 920 millions pour les autorisations de programme à la charge du budget de l'Etat et 180 millions d'engagements des collectivités locales et des particuliers. Le choix entre les opérations n'a pas encore été définitivement arrêté, ce qui m'empêche aujourd'hui de faire une comparaison utile.

Tel qu'il se présente, ce budget comprend donc des opérations prioritaires qui, dans un cadre fatalement limité, empêchent par leur importance des réalisations pourtant essentielles. Il s'agit là d'une sorte de pari que nous souhaitons, bien sûr gagner et auquel votre commission des finances n'a pas cru devoir s'opposer.

Notre aviation et le prestige qu'elle apporte dans le monde — qui en vaut bien d'autres ! — nous apparaissent cependant exiger mieux dans le cours du V<sup>e</sup> Plan. Il vous appartiendra, monsieur le secrétaire d'Etat, de fournir au Sénat des apaisements en ce sens. (*Applaudissements.*)

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

**M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, mon intervention sera brève dans la mesure où M. Coudé du Foresto a développé complètement certains des problèmes qui préoccupent notre commission des affaires économiques comme ils ont préoccupé la commission des finances. Elle sera brève aussi en raison de l'heure tardive et du nombre des orateurs inscrits dans le débat.

Je ne reviendrai pas sur l'amélioration de la situation d'Air France qui a été signalée par M. Coudé du Foresto, sinon pour indiquer que cette amélioration est particulièrement remarquable dans la mesure où Air France a perdu un certain nombre de ses trafics qui étaient réservés, notamment des trafics vers l'Algérie puisque les fréquentations sont beaucoup moins importantes qu'elles ne l'étaient dans cette partie de son réseau.

Je voudrais insister tout particulièrement sur la compagnie Air Inter.

Durant l'année 1964, l'exploitation d'Air Inter a été assurée par dix *Viscount V 708* appartenant à la société, trois *Nord 262* et une ou deux *Caravelle* affrétées à Air France. L'ensemble de cette flotte a permis de transporter durant cette période 490.000 passagers, soit une augmentation de 54 p. 100 par rapport à l'année précédente. Le coefficient de remplissage moyen s'établit donc pour l'année entière à 59 p. 100, au lieu de 56 p. 100 en 1963. Le déficit d'exploitation des lignes d'Air Inter a été en 1964 de 6.800.000 francs. Cette insuffisance de recettes a été couverte à concurrence de 2.400.000 francs par l'Etat pour les lignes subventionnées et de 4.400.000 francs pour les collectivités locales.

En 1965, la flotte se compose de 11 *Viscount* et de 4 *Nord 262*. Air Inter utilise la capacité de 2 *Caravelle* d'Air France.

Pour les huit premiers mois de l'année 1965, la comparaison des trafics des principales lignes fait ressortir les caractéristiques suivantes : pendant ces huit premiers mois, le nombre des services réguliers a augmenté et le nombre des passagers transportés a atteint 465.000. En revanche, les services saison-

niers ont baissé en importance de trafic passagers puisque le nombre de ceux-ci, acheminés par les avions d'Air Inter, n'a été que de 16.900, contre 19.340 pendant l'année 1964.

Il semblerait donc que l'avion est devenu maintenant sur le plan intérieur un mode de transport ayant droit de cité au même titre que les autres modes de transport et que la période de « débroussaillage » est terminée ou moins sur les lignes principales. Il serait important de développer ces lignes en augmentant la fréquence des rotations et en abaissant les prix de transport. Nous y reviendrons tout à l'heure au sujet du problème de matériel qui se pose à Air Inter. Il est permis de penser que selon les perspectives actuelles pour l'année 1965, le chiffre de 720.000 sera atteint ou même dépassé.

En 1964, l'équipement de la société Air Inter s'est poursuivi par l'acquisition de 3 Viscount V. 724 achetés à Trans-Canada Airlines et de 4 Nord 262 achetés à Nord-aviation. L'un de ces Nord, cependant, n'a été livré qu'au début de 1965.

Aujourd'hui, ainsi que nous l'avions indiqué l'an dernier, se pose avec acuité le problème de l'achat d'appareils nouveaux.

Pour 1966, la question a été résolue de façon assez curieuse. En effet, la société Air France a reçu l'autorisation d'acheter deux Caravelles, étant entendu que ces appareils seront loués à Air Inter.

Sans doute, cette méthode s'est-elle inspirée du souci de faire assurer l'entretien par Air France de son propre matériel.

L'achat de trois autres Caravelles est d'ailleurs prévu, ce qui tendrait à infirmer la version que la commission avait pu faire. Cet achat de trois Caravelles est prévu pour l'exercice 1967 et serait financé à raison de deux tiers par un prêt de l'Etat et d'un tiers par la société qui a d'ailleurs dans ce but procédé à une importante augmentation du capital.

Au sujet des investissements de la Compagnie Air Inter, nous devons enfin dire un mot du problème que pose pour cette compagnie l'exploitation des « Nord 262 ».

En effet, comme nous l'avions souligné les années précédentes, la Compagnie Air Inter a été pratiquement mise dans l'obligation d'utiliser cet appareil pour développer son réseau en dépit du fait que l'exploitation d'une telle machine lui apparaissait d'une rentabilité douteuse.

Après une première année d'exploitation, cette Compagnie estime que le déficit résultant pour elle de l'utilisation des quatre appareils acquis atteindra 2,5 millions pour l'exercice 1965. Dans l'impossibilité d'assumer plus longtemps un tel surcroît de dépenses, elle a l'intention de demander aux collectivités locales desservies par le « Nord 262 » un relèvement sensible de leur participation au déficit, demande qui sera sans doute d'autant plus mal accueillie que les résultats de trafic étaient en eux-mêmes satisfaisants.

J'ajouterai que la présentation du bilan ligne par ligne fait supporter par les collectivités locales le déficit d'exploitation de ces lignes mais que lorsque les lignes sont bénéficiaires, ce bénéfice ne compense pas le déficit d'autres lignes.

Faute de l'acceptation par les collectivités en cause de l'augmentation réclamée, ou d'une aide complémentaire de l'Etat, la société, qui ne peut et ne souhaite d'ailleurs pas relever ses tarifs, envisage de suspendre ses services sur une partie de son réseau.

De son côté, la société constructrice fournit en faveur de l'appareil, un certain nombre d'arguments qui ne manquent pas de poids.

En effet, d'après les documents puisés aux meilleures sources, le prix de revient horaire du « Nord 262 » — contrôlé par le Civil Aeronautics Board (C. A. B.) — est évalué par la compagnie américaine Lake Central, qui utilise cet avion, à 1.016,94 francs, alors qu'Air Inter avance le chiffre de 1.896 francs.

Sur la base de ces indications, le coefficient de remplissage de rentabilité s'élève, dans le premier cas, à 65 p. 100 et, dans le second, à 110 p. 100.

Même en tenant compte de la différence existant entre les deux pays, en ce qui concerne les tarifs (0,25 franc le kilomètre), les salaires des équipages et les durées d'utilisation, il semble que le coût horaire ne devrait pas dépasser, en France, 1.350 francs, chiffre qui avait été jugé raisonnable par notre secrétariat à l'aviation civile. Dans ces conditions, le coefficient de remplissage de rentabilité se situerait au niveau de 80 p. 100.

Mise en face de renseignements aussi divergents, votre commission tient, tout d'abord, à signaler que le prix de revient horaire américain est établi sur la base d'un plan de comptabilité industriel imposé aux compagnies aériennes locales par le C. A. B. et que ce plan est du domaine public. Elle souhaite donc, en premier lieu, qu'une semblable méthode comptable soit établie et imposée à nos compagnies aériennes par les services du S. G. A. C. C. de façon à éviter de fournir des renseignements aussi contradictoires et de mettre en opposition le constructeur et l'utilisateur de l'appareil.

Votre commission estime, par ailleurs, que certains postes de dépenses français, tels que l'amortissement, l'entretien, les frais

généraux et la marge de sécurité sont manifestement trop élevés. Elle constate, enfin, que la différence entre les prix de revient résulte, pour une part importante, de la durée d'utilisation des appareils, beaucoup plus importante aux Etats-Unis qu'en France, en raison de la fréquence plus élevée des services. Je reprends ce que j'indiquais tout à l'heure en ce qui concerne le plan commercial.

La multiplicité et la fréquence des services sur ces appareils permettraient d'obtenir une baisse du prix de revient et des charges d'amortissement.

Quoi qu'il en soit et quelle que soit la décision prise par le Gouvernement en réponse à la demande d'Air Inter, votre commission estime que les collectivités locales associées à la gestion des lignes ne doivent pas faire les frais de la part du déficit qui résulterait de l'utilisation d'un type donné d'appareil et ainsi subventionner, en quelque sorte, notre construction aéronautique. Si donc, les calculs d'Air Inter se révélaient valables, il serait nécessaire de mettre au point un contrat d'exploitation analogue à celui qui avait été établi entre Air France et l'Etat pour les *Breguet Deux-Ponts*.

Le trafic intérieur métropolitain a plus que doublé depuis 1961. Le nombre de passagers va croissant et nous pensons que cette année le total des passagers transportés sur le réseau intérieur français atteindra 1.370.000 personnes, dont 720.000 pour la seule société d'Air Inter.

Aujourd'hui cependant, deux problèmes se posent : celui du renouvellement des autorisations et des agréments du transport aérien d'Air Inter qui expirent en 1966 et celui de la structure de cette société et de ses rapports avec l'Etat.

La première question semble devoir être résolue par le nouveau bail de vingt ans consenti à Air Inter.

Quant à la structure de la société, il est bien certain que dans la mesure même où Air Inter développera son trafic et viendra à occuper une place relativement importante dans le trafic des voyageurs, cette compagnie se trouvera en opposition avec la S. N. C. F., notamment sur le plan des services et des tarifs. Aussi ne pensons-nous pas qu'il soit de bonne méthode que la S. N. C. F. continue à détenir le quart des actions d'Air Inter. Cette représentation ferroviaire n'étant d'ailleurs qu'une participation de l'Etat par personne interposée, il serait sans doute plus facile de transférer ces actions, par exemple, au secteur bancaire nationalisé ou à Air France.

Enfin, comme nous l'avons indiqué l'an dernier, il est indispensable que la zone d'action d'Air Inter soit clairement définie, que ses rapports avec l'Etat soient nettement déterminés et, surtout, que le transport aérien intérieur soit réellement intégré dans l'ensemble des transports métropolitains.

Ce dernier objectif, pour nous essentiel, suppose en particulier une modification ou même une suppression des procédures de réservation permettant à la fois une réduction sensible des attentes, une économie sensible du coût de transport et, dans bien des cas, un meilleur remplissage.

D'autre part, ainsi que nous l'avons maintes fois demandé et comme M. Vallon l'a souligné dans son rapport sur la loi de finances pour 1966, une véritable coordination doit être établie au niveau le plus élevé entre les investissements routiers, ferroviaires et aériens. En effet, ainsi que l'indique le rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée nationale : « ... Il n'est plus possible de considérer comme intouchable le rôle de certaines de nos entreprises publiques. On peut légitimement s'étonner par exemple que l'examen du financement des équipements des entreprises publiques de transports n'ait pas conduit plus tôt le Gouvernement à s'interroger sur le meilleur emploi qu'il convenait de faire des crédits budgétaires consacrés à ces équipements ». Et, plus loin : « Le transport par fer, quels que soient ses perfectionnements, ne peut sans dommage pour l'intérêt public prétendre au monopole du trafic alors que, dans bien des cas, l'avion offre des facilités incontestablement supérieures ».

Votre commission s'est réjouie de constater que les idées qu'elle a maintes fois défendues ont convaincu un membre aussi éminent de l'autre assemblée et souhaite que le Gouvernement adopte rapidement les solutions permettant, suivant les propres déclarations de M. le ministre des travaux publics « d'instaurer, en cas de coexistence de plusieurs modes de transport, une spécialisation conforme à l'optimum économique et à la vocation propre de chacun d'eux »...

Il ne paraît pas possible à votre commission, en effet, de continuer à mettre en œuvre un système tendant à faire supporter à égalité, d'une part, par 100.000 Brestois, Clermontois, Nîmois ou Perpignanais, et, d'autre part, par l'Etat, c'est-à-dire 48 millions de personnes, la charge du déficit d'exploitation de lignes aériennes dont le rôle économique général est incontestable, alors que l'ensemble de la collectivité nationale concourt, par ses contributions fiscales, au soutien de liaisons ferroviaires, beaucoup plus déficitaires encore.

Je ne m'attarderai pas sur le problème de la construction aéronautique civile. Je ne reprendrai pas l'excellent exposé qu'a fait le rapporteur, M. Coudé du Foresto, sur le *Concorde*. Je voudrais simplement signaler, comme nous l'avions déjà fait l'année dernière, l'intérêt que représente la construction de moyens courriers, soit dans la version de Nord-Aviation, c'est-à-dire le Nord 600, soit dans la version Sud-Aviation, c'est-à-dire le *Galion*, cet avion susceptible de transporter, à une vitesse de 900 à 1.000 kilomètres à l'heure, 200 passagers à des distances de 300 à 2.000 kilomètres. Ces moyens courriers devraient éviter l'encombrement de certaines liaisons aériennes auprès des aérodromes. Son intérêt, sur le plan européen, des moyens courriers, est aussi évident que le prototype présenté par les Russes récemment au Bourget. Les Américains viennent de commander 50 appareils C 5 A susceptibles de transporter de 500 à 600 personnes. Une version civile de cet appareil permettrait, en 1974, d'obtenir un prix de revient du billet Paris-New York de l'ordre de 100 dollars. C'est alors que risquerait de se poser pour nos compagnies aériennes le problème de l'équilibre financier.

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 1966, adopté par l'Assemblée nationale, et concernant l'aviation civile. (*Applaudissements.*)

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

**M. Raymond Bossus.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais parler très brièvement de l'aviation légère, sportive et populaire. Dans son rapport à l'Assemblée nationale, M. Anthonioz indique : « Le budget de fonctionnement de l'aviation civile paraît en 1966 moins dynamique que celui de 1965 ». Il a précisé également : « ... qu'en ce qui concerne les aérodromes autres que Paris-Nord et Le Bourget, on peut déplorer la modicité des crédits ouverts ; ceux-ci ne sont pas à la mesure du développement actuel de l'aviation légère dans la région parisienne. L'aérodrome de Guyancourt aura néanmoins bénéficié de la construction d'une barde d'envol gazonnée... ».

Ces brèves citations démontrent que les arguments que mon collègue M. Marrane avait apportés l'année dernière sur le budget de l'aviation civile pour signaler l'insuffisance des crédits accordés, surtout ceux destinés à l'aviation légère et sportive, sont toujours valables.

Notre collègue, M. Coudé du Foresto, dans son rapport, indique que l'aide de l'Etat aux aéroclubs sous la forme de primes pour l'acquisition de matériel volant est la suivante : le nombre de primes pour avions attribués en 1962 était de 200. Il est passé, en 1963, à 318, en 1964 à 250. Compte tenu du prix élevé des appareils triplaces et quadriplaces et des équipements radioélectriques dont ils sont munis à ce jour, les primes attribuées en 1965 s'élèvent à 156 pour un montant en autorisation de programme de 2.615.000 francs ; plus de 100 demandes seront examinées lors de la dernière réunion de l'année de la commission consultative qui se tiendra en octobre prochain.

Les primes accordées pour les planeurs sont passées de 44 en 1962 à 57 en 1963 et 89 en 1964. A ce jour, 82 primes d'achat de planeurs ont déjà été accordées.

L'examen des demandes en instance pour la dernière réunion de la commission consultative portera sur environ trente planeurs. Ces chiffres démontrent que la jeunesse s'intéresse à l'aviation légère et sportive.

Il n'est pas prévu d'amélioration sur le budget 1966. L'année dernière, lors de la discussion du budget 1965, notre collègue M. Georges Marrane avait notamment déclaré : il faudrait augmenter les crédits inscrits au chapitre 66-70 qui sont précisément destinés aux subventions pour l'acquisition d'appareils légers. Les subventions de programme de ce chapitre pour l'acquisition d'appareils légers, qui se montaient en 1963 à 840 millions d'anciens francs ne sont prévues dans le budget de 1965 que pour 640 millions seulement. De plus, les crédits de paiement prévus dans le budget de 1964 à 710 millions d'anciens francs ne le sont en 1965 que pour 600 millions d'anciens francs, soit une réduction de 110 millions d'anciens francs. Ainsi, au lieu d'augmenter les crédits pour l'aviation légère et sportive, on les diminue sans cesse.

Or, la situation se trouve encore aggravée dans le projet de budget pour 1966. C'est ainsi qu'au chapitre 66-70 sur les subventions pour acquisition d'appareils légers, les crédits de paiement, qui étaient de 600 millions d'anciens francs dans le budget de 1965, sont ramenés à 410 millions d'anciens francs. Il y a donc une diminution de subvention pour l'achat de matériel d'aviation légère et de planeurs, ce qui a pour résultat de priver la jeunesse laborieuse de la pratique de l'aviation sportive.

En ce qui concerne le vol à moteur, si le nombre d'heures de vol augmente chaque année, c'est que le tourisme aérien prend de l'extension. Il pourrait se développer encore plus et ainsi apporter un léger soulagement à la circulation routière, si des efforts plus importants étaient consentis, par exemple en améliorant les communications entre les aérodromes et les villes,

surtout les aérodromes de moyenne importance, et en multipliant les moyens de radio. Même dans la région parisienne, il existe des aérodromes sans moyens de radio, alors que sur les terrains sont basés des dizaines d'avions équipés de postes de radiotéléphonie.

La jeunesse de France ne profite pas du développement de l'aviation de tourisme ; les utilisateurs de l'avion de tourisme sont uniquement des gens ayant une bonne situation : commerçants en gros, industriels, personnes exerçant une profession libérale.

**M. Jacques Henriot.** C'est faux !

**M. Raymond Bossus.** La jeunesse laborieuse de notre pays ne peut espérer, dans les conditions actuelles, utiliser l'avion léger comme moyen de transport. Il faudrait donc, à la suite de la formation au vol à voile, aider efficacement notre jeunesse à obtenir les brevets de pilote d'avion privé.

Une prime de 250 francs est accordée pour les moins de 21 ans qui obtiennent le premier brevet ; mais ce brevet coûte de 700 à 900 francs et il faut dépenser au moins autant pour obtenir le brevet complet, le seul qui autorise à s'éloigner de l'aérodrome et à emmener gratuitement un ou plusieurs passagers.

Nous voudrions connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre en ce qui concerne les aérodromes utilisés par l'aviation légère et sportive, notamment dans la région parisienne.

En effet, le nombre d'avions augmente sans cesse, 90 p. 100 en cinq ans, selon le rapporteur du budget, mais, sous prétexte d'accroissement de la population, il serait, paraît-il, prévu de supprimer certains aérodromes, ceux de Plessis-Belleville et de Mitry-Mory, pour l'implantation de l'aérogare Paris-Nord pour les gros avions, et également de supprimer l'aérodrome militaire de Villacoublay. D'autres suppressions seraient, paraît-il, prévues et elles ne peuvent que gêner le développement de l'aviation de tourisme.

Compte tenu de l'accroissement de la circulation des automobiles sur les routes, il faudrait au contraire étendre les aérodromes destinés à l'aviation légère.

L'année dernière, l'augmentation du nombre d'avions remorqueurs de 150 chevaux avait été demandée. Cette année, une quinzaine de ces appareils ont été affectés aux centres de vol à voile, ce qui constitue un progrès. Mais il est bien évident que ces mesures sont très insuffisantes et qu'il faudrait un nombre plus important de ces avions pour satisfaire les besoins des centres d'aviation légère.

Quatre-vingt-dix cent des avions légers sont équipés de moteurs américains. Il n'existe pas en France de constructeurs fabriquant des moteurs de 150 chevaux et plus et les fabricants d'appareils sont donc obligés d'avoir recours aux moteurs américains. Or, il est certain que l'industrie française devrait pouvoir satisfaire les besoins, qui sont de plusieurs centaines de moteurs par an, ce qui représente déjà un chiffre d'affaires important. Seule, la maison Potez fabrique un moteur de 150 chevaux, mais, d'après nos informations, cette fabrication devrait bientôt s'arrêter.

A l'Assemblée nationale, notre collègue M. Cermollace a défendu les revendications du personnel de la météorologie ; il est également nécessaire de tenir compte des légitimes revendications du personnel de l'aviation civile ; nous avons aussi reçu une réclamation des électroniciens de la sécurité aérienne. Nous demandons donc au Gouvernement quelles mesures il compte prendre pour donner satisfaction à ces justes revendications qui intéressent la jeunesse de notre pays et les techniciens et travailleurs de l'aviation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

**M. Jacques Soufflet.** Monsieur le président, j'avais l'intention de présenter quelques réflexions sur les divergences qui paraissent opposer Air Aviation à Air Inter au sujet de l'exploitation du Nord 262. A cette heure tardive, je me contenterai d'émettre le vœu que les divergences entre la société qui construit l'appareil et celle qui l'exploite soient aplanies le plus rapidement possible dans le meilleur esprit de justice et d'équité, sous l'égide du Gouvernement.

Il serait tout à fait regrettable en effet d'une part, que les collectivités locales, qui ont tant fait pour lancer le transport aérien intérieur, soient pénalisées, peu ou prou, par ces divergences d'intérêt entre constructeur et utilisateur, d'autre part, que la société Nord Aviation soit handicapée dans les efforts d'exportation qu'elle accomplit pour ce type de matériel.

Je souhaiterais, si cela est possible, que M. le secrétaire d'Etat veuille bien, dans sa réponse, nous donner quelques explications sur ce sujet délicat parfaitement exposé déjà par notre rapporteur, M. Pams. (*Applaudissements au centre droit et sur divers bancs à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je ne vous surprendrai pas en répétant, comme je l'ai fait déjà quelquefois aujourd'hui, que les excellents rapports qui vous ont été présentés et les interventions qui les ont complétés me dispenseront de déclarations qui ne seraient que des redites.

Sur l'ensemble du problème, aussi bien que pour répondre aux divers orateurs, dans la mesure du possible à cette heure de la nuit, je résumerai les positions du Gouvernement et du secrétariat général de l'aviation civile en disant qu'ils cherchent à assurer l'expansion du transport aérien dans la sécurité grâce à la concentration des efforts de l'Etat et qu'ils poursuivent, en conséquence, quatre objectifs : ordonner la croissance du trafic dans une voie économiquement saine et techniquement sûre ; aider les compagnies de transports aériens à jouer leur rôle dans la lutte internationale, dont chacun a souligné les difficultés ; doter notre économie d'un réseau intérieur puissant ; soutenir enfin l'effort d'exportation de la construction aéronautique.

C'est donc autour de ces quatre points que je regrouperai mes observations.

Pour obtenir une expansion ordonnée du trafic, quelle est notre situation ? Air France conserve en 1965 un taux d'expansion très satisfaisant malgré la diminution de ses services sur l'Algérie. Cette situation favorable et les efforts d'économie de la compagnie, aussi le fait que ces efforts ont été favorisés par la stabilité, ont entraîné un remarquable redressement des résultats. Après vos rapporteurs, je veux saluer le fait que l'équilibre financier est enfin atteint.

En ce qui concerne l'avenir du trafic international de cette compagnie, je voudrais répondre à M. Coudé du Foresto, qui a évoqué les perspectives d'une exploitation aérienne vers l'Extrême-Orient par le survol de la Sibérie, qu'il est exact qu'un accord avait été envisagé entre une compagnie japonaise et l'Aéroflot, ce qui aurait posé pour nous de graves problèmes. Nous venons d'apprendre que le Gouvernement japonais se montre finalement réservé sur le principe de cette opération, qui suppose un affrètement d'appareils soviétiques par la compagnie japonaise. Je rassure M. Coudé du Foresto, les perspectives ne sont pas mauvaises pour ce qui nous concerne.

L'U. T. A. prend aussi sa part de l'expansion du trafic international. Au cours du premier semestre de 1965, son trafic global a augmenté de 18 p. 100 par rapport au premier semestre de 1964.

Enfin, le trafic d'Air Inter dépasse très largement le taux de progression de l'année précédente, qui était déjà de 54 p. 100. Après M. Pams, je suis amené à constater qu'en effet l'avion entre dans la vie courante en ce qui concerne les relations intérieures.

M. Pams, relayé par M. Soufflet, a interrogé le Gouvernement sur le problème, très important pour Air Inter en effet, du Nord 262.

Je voudrais d'abord leur répondre que le Gouvernement a conscience de la nécessité de s'engager prochainement dans une politique à long terme en ce qui concerne le développement des transports aériens intérieurs. Il se préoccupe de donner à Air Inter les garanties nécessaires pour s'équiper et poursuivre heureusement son exploitation pendant une période de longue durée.

Cependant les paragraphes du rapport de M. Pams ou ses propos consacrés à l'utilisation par la compagnie du Nord 262 paraissent appeler, de la part du Gouvernement, quelques remarques. Dissipant d'abord l'impression pessimiste qu'on pourrait en tirer, il nous paraît prématuré de porter un jugement définitif sur la rentabilité de l'appareil dont l'expérimentation commerciale a commencé depuis moins d'un an et dont on ne connaît pas encore vraiment les résultats.

C'est ainsi qu'il est trop tôt, sans aucun doute, pour affirmer que le déficit résiduel demeurant à la charge d'Air Inter atteindrait, après subvention, 2.500.000 francs pour l'exercice 1965 ou que certains postes de dépenses sont manifestement trop élevés.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement est d'accord avec MM. Pams, Coudé du Foresto et Soufflet pour reconnaître la nécessité d'y voir clair, et je garantis qu'il compte bien s'employer à y arriver. Il apprécie les efforts faits par les collectivités dans le passé pour le développement des lignes intérieures et il est certainement soucieux de ne pas accroître leurs charges. Dans le moment présent, Air Inter ne peut disposer d'un outil plus économique que le Nord 262 pour l'exploitation des liaisons d'appoint ou de liaisons nouvelles. Cet appareil restera sans doute indispensable pendant toute la période de démarrage, en attendant que l'évolution du trafic permette l'utilisation d'avions de plus gros tonnage et d'un prix de revient plus bas. Attaché pour l'instant au principe du partage

égal du déficit d'exploitation entre l'Etat et les collectivités locales, le Gouvernement n'est donc pas favorable à une solution inspirée de celle qui avait été retenue dans le passé par la compagnie Air Inter pour l'exploitation des appareils *Breguet Deux-Ponts*. Cette solution conduirait à faire supporter l'intégralité du déficit des lignes par l'Etat.

Or, si les résultats du premier exercice montraient que les déficits sont anormalement élevés et qu'un relais financier est nécessaire, il appartiendrait à l'exploitant et au constructeur du Nord 262 de se rapprocher, sous l'égide des pouvoirs publics, pour rechercher les remèdes avant de mettre en cause la responsabilité de l'Etat qui, en fait, ne serait pas engagée.

Toujours en ce qui concerne le trafic, je voudrais souligner que la deuxième préoccupation du Gouvernement est de définir les structures du trafic intérieur, de manière à éviter la dispersion de lignes trop nombreuses. Ce résultat sera recherché dans la concentration du trafic intérieur sur des axes privilégiés à partir desquels une desserte rapide des grandes villes s'organiserait par des moyens moins importants en provenance des aérodromes d'éclatement situés sur l'axe.

L'application de cette doctrine implique une inflexion de la politique dans le domaine de l'infrastructure et dans celui de la construction aéronautique et c'est ce que je voudrais maintenant envisager avec vous, non sans avoir toutefois précisé à M. Pams, avant de quitter les problèmes du trafic, que les méthodes comptables d'évaluation du prix de revient qu'il a préconisées sont effectivement très importantes, mais également très délicates.

La question est à l'étude dans les services du secrétariat général à l'aviation civile ; pour cette raison, je ne puis en dire davantage ce soir mais je peux néanmoins ajouter que ce problème a bien été pris en considération.

Comme je viens de le dire, il faut concentrer les investissements d'infrastructure plutôt que de multiplier les aérodromes moyens et moyennement équipés. Il faut doter le réseau international, le réseau primaire et les points d'éclatement d'installations ultra-modernes et à grande capacité et les aéroports terminus d'une infrastructure plus légère. Les liaisons seront aussi rapides que les liaisons directes puisque des appareils plus modernes et plus vastes pourront être utilisés sur l'axe principal et qu'ils feront gagner le temps qui pourrait éventuellement être perdu à partir des points d'éclatement. Ces liaisons seront également moins chères, le coût d'exploitation et des infrastructures étant moins élevé.

Rien dans tout cela ne peut nuire à la sécurité du trafic. C'est d'ailleurs, depuis trois ans, le souci majeur du ministre des travaux publics et des transports, ainsi que l'atteste le doublement pour cette période des crédits de la navigation aérienne.

Sans entrer dans le détail des problèmes locaux d'infrastructure, je dirai à M. Coudé du Foresto, en raison de l'intérêt qu'il attache à ce problème, que la remise en état complète de l'aérodrome de Wallis nécessite des crédits très importants, mais qui sont prévus au titre du V<sup>e</sup> Plan. En attendant que ces crédits soient disponibles, le budget de 1966 prévoit les sommes nécessaires pour une remise en état sommaire, mais ce n'est qu'une solution provisoire, le V<sup>e</sup> Plan devant permettre d'appliquer les remèdes plus sérieux qu'attend M. Coudé du Foresto.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial.** Je parlais surtout pour Port-Vila, aux Nouvelles-Hébrides, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** C'est un autre problème.

**M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur pour avis.** C'est à mon avis le plus important.

**M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat.** Je ne puis aborder tous les problèmes un à un, mais vous n'êtes pas sans contact avec le secrétariat général à l'aviation civile, qui sera très heureux de recevoir vos observations et de vous fournir des informations à ce sujet.

En ce qui concerne la construction aéronautique, il me paraît là aussi nécessaire de concentrer les efforts sur les opérations les plus importantes et qui doivent être achevées le plus rapidement possible. Au premier rang figure naturellement l'opération *Concorde*, que M. Coudé du Foresto a évoquée comme il convenait. La détermination du Gouvernement français est d'achever le plus tôt possible cette opération et cette détermination devant les hésitations marquées l'an dernier par le partenaire britannique a permis en définitive de confirmer la décision de poursuivre la marche. Le premier prototype volera en 1968. Le certificat de navigabilité, qui conditionne l'exploitation commerciale, devrait intervenir à la fin de 1971.

Certes, des rumeurs circulent régulièrement à ce sujet. M. Coudé du Foresto a fait état de celles qui lui paraissent les plus importantes et les plus alarmantes, qu'elles soient d'origine française ou d'origine britannique. En ce qui concerne la

rumeur qui a circulé en France au sujet des crédits budgétaires affectés à *Concorde*, je voudrais assurer M. le sénateur que ces crédits doivent permettre la poursuite normale de l'opération. Si ces crédits se révélaient insuffisants, le Gouvernement aviserait et certainement y porterait remède.

D'autres rumeurs, d'origine britannique celles-là, concernent un accord qui serait intervenu entre Britanniques et Américains, afin de retarder la sortie des prototypes. Je dois dire que le secrétariat de l'aviation civile ne dispose d'aucune information, officielle ou officieuse, qui permette de considérer que ces rumeurs sont fondées et ce fort heureusement.

Le deuxième objectif de cette politique en matière de construction aéronautique est d'encourager la construction d'appareils nouveaux pour faire face aux besoins des transports intérieurs, organisés selon les schémas que j'ai tout à l'heure esquissés. L'étude préliminaire d'un appareil gros porteur pour étapes courtes sera donc entreprise en collaboration avec nos partenaires britanniques et la mise au point d'une *Caravelle* allongée permettra d'adapter cet appareil à une clientèle particulière.

Je voudrais dire aussi quelques mots des aérodromes d'aviation légère dans la région parisienne, dont nous a entretenus tout à l'heure M. Bossus. Le ministre des travaux publics se préoccupe des conséquences du développement de l'agglomération parisienne qui entrainera inévitablement la neutralisation de certains aérodromes d'aviation légère en bordure desquels des constructions sont susceptibles d'être élevées et d'empiéter sur les dégagements. Aussi bien une étude est-elle actuellement en cours pour le déplacement de ces aérodromes dans un rayon forcément un peu allongé — mais les moyens de transport aujourd'hui raccourcissent les distances, si j'ose ainsi m'exprimer. Une commission mixte, réunissant des représentants de l'aviation civile et du district ainsi que des usagers, procède en ce moment même à une étude d'ensemble.

Au titre du V<sup>e</sup> Plan, des crédits ont été prévus pour la création d'un nouvel aérodrome pour le vol à moteur et d'ores et déjà deux réalisations nouvelles sont en cours pour le vol à voile, l'un dans le département de l'Essonne, l'autre en Eure-et-Loir, à Bailleau-sous-Gallardon.

Il me restera, pour finir de parcourir rapidement ce domaine de l'aviation civile, à donner encore deux réponses à M. Coudé du Foresto. En ce qui concerne Eurocontrôle, aucune menace grave ne pèse sur l'existence ni sur l'avenir de cet organisme. Il est vrai que le Gouvernement français a demandé que des économies soient réalisées, car il est non moins vrai que l'augmentation des dépenses, d'une année sur l'autre, était excessive. Une conférence internationale est actuellement réunie à Paris, sous la présidence de M. le secrétaire général à l'aviation civile, et tout donne à penser que des solutions très raisonnables et très constructives en sortiront.

En ce qui concerne la place de l'aviation civile dans le Plan, je crois pouvoir en conscience rassurer M. Coudé du Foresto. En dehors des investissements des compagnies françaises et de l'aéroport de Paris, qui sont financés par emprunts et fixés à la mesure des besoins énormes normalement exprimés, l'enveloppe financière consacrée à l'infrastructure s'élève à 1.100 millions de francs. Elle permettra de poursuivre l'effort de modernisation de nos aérodromes.

Les crédits intéressant la sécurité aérienne sont très importants, j'insiste sur le qualificatif. Ils permettront à notre pays de conserver le rang élevé qu'il occupe sur le plan international.

C'est sous le bénéfice de ces observations qu'après vos rapports je vous demande, mesdames, messieurs, de vouloir bien réserver un accueil favorable aux crédits de l'aviation civile qui vous sont aujourd'hui soumis. (*Applaudissements au centre droit.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant l'aviation civile qui figurent aux états B et C.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III : plus 16.998.825 francs ».

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

**M. le président.** « Titre IV : moins 68.938.000 francs ». — (*Adopté.*)

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V :

« Autorisations de programme, 603.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 228.535.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI :  
« Autorisations de programme, 27.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédit de paiement, 11.200.000 francs. — (*Adopté.*)

Nous avons ainsi terminé l'examen des dispositions concernant l'aviation civile.

— 7 —

#### DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. Edouard Bonnefous une proposition de loi tendant à modifier certains articles du code électoral concernant la répartition des sièges des sénateurs et la désignation des délégués des conseils municipaux qui participent à l'élection des sénateurs, en vue d'assurer aux départements et aux communes une représentation équitable.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 54, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Edouard Bonnefous une proposition de loi organique tendant à modifier certains articles du code électoral relatifs à la composition et au renouvellement du Sénat.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le n° 55, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (*Assentiment.*)

— 8 —

#### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

**M. le président.** J'ai reçu de M. Edouard Bonnefous une proposition de résolution tendant à modifier et à compléter les articles 18 et 42 du règlement du Sénat en vue d'assurer une meilleure coordination entre les travaux du Sénat et ceux du Conseil économique et social.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 53, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

— 9 —

#### 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 samedi 13 novembre, à dix heures :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966, adopté par l'Assemblée nationale [N° 30 et 31 (1965-1966)]. — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation].

Agriculture :

MM. Paul Driant et Geoffroy de Montalembert, rapporteurs spéciaux (rapport n° 31, tome III, annexes 4 et 5) ;

M. Marc Pauzet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 33, tome II). Articles 52 et 56 ;

Prestations sociales agricoles :

M. Max Monichon, rapporteur spécial (rapport n° 31, tome III, annexe 36) ;

M. Robert Soudant, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (avis n° 35, tome IV).

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 samedi 13 novembre, à zéro heure quarante minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,  
HENRY FLEURY.

## Errata.

1° *Au compte rendu intégral de la séance du 2 novembre 1965.*

Page 1233, 2° colonne, 6° paragraphe, 4° ligne, intervention de M. Blondelle :

Au lieu de : « ... 1964 par rapport à 1965... »,

Lire : « ... 1964 par rapport à 1963... ».

2° *Au compte rendu intégral de la 2° séance du 9 novembre 1965.*

Page 1542, supprimer les neuf dernières lignes de la deuxième colonne.

Page 1543, supprimer le premier alinéa de la première colonne.

## QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 12 NOVEMBRE 1965

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. »

5488. — 12 novembre 1965. — M. Robert Liot expose à M. le ministre des armées qu'aux termes de la loi n° 65-550 du 9 juillet 1965, titre III, article 17 « sont dispensés des obligations d'activité du service national, les jeunes gens dont le père, la mère, un frère ou une sœur est « mort pour la France » ou « mort en service commandé ». Il lui demande s'il n'envisage pas, dans un proche avenir, de dispenser des obligations du service national les jeunes gens, classés « pupilles de la nation », dont le père non décédé est grand invalide de guerre.

5489. — 12 novembre 1965. — M. Paul Piales attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la situation défavorable dans laquelle se trouvent placés les administrateurs des services civils d'Algérie par rapport à leurs collègues administrateurs civils, au point de vue du régime indemnitaire. En effet, actuellement les cadres supérieurs des administrations centrales, en plus de leur traitement, perçoivent l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires et la prime de rendement. En ce qui concerne la prime de rendement, les administrateurs des services civils ne sont pas trop mal traités, puisqu'ils reçoivent des sommes à peu près équivalentes à celles des administrateurs civils de l'intérieur. Il en est tout autrement pour l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires. Depuis leur retour en métropole, il est alloué uniformément à tous les administrateurs des services civils, quels que soient leurs grades et leurs fonctions, une prime dite de fonctions de 76,50 par mois. Ce taux a été fixé par le contrôleur financier du ministère de l'intérieur qui a étendu à tous les administrateurs des services civils l'indemnité accordée à ceux d'entre eux servant dans les préfectures en qualité de conseillers techniques aux affaires musulmanes. Cette indemnité correspond au taux minimum de l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires des chefs de division de préfecture. Le contrôleur financier du

ministère de l'intérieur, pour fixer ce chiffre, s'est basé sur le fait que les administrateurs des services civils appartenaient aux services extérieurs et qu'il ne pouvait, en conséquence, admettre que ce personnel bénéficie du tarif en vigueur dans les administrations centrales. Cette position se justifiait jusqu'à l'intervention du décret n° 65-113 du 17 février 1965 qui, tout en prononçant la suppression par voie d'extinction de ce corps, a modifié l'appellation de ces fonctionnaires, administrateurs des services civils au lieu d'administrateurs des services civils d'Algérie, et leur a attribué de nouvelles fonctions. L'article 2 de ce texte déclare : « Les administrateurs des services civils exercent les fonctions qui leur sont confiées par le ministre de l'intérieur, soit à l'administration centrale, soit sous l'autorité des préfets. Ils peuvent être mis d'office à la disposition d'un autre ministre pour exercer des fonctions dont la nature ou le niveau correspond à leur degré de qualification ». Leur nouveau statut reconnaît expressément à ces fonctionnaires la vocation à occuper des emplois dans les administrations centrales. Dans ces conditions il n'est plus permis de les considérer comme des agents des services extérieurs. Il lui demande, en conséquence, quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre en vue de faire bénéficier, sans plus tarder, ces fonctionnaires des mêmes indemnités et avantages financiers que leurs collègues administrateurs civils. En raison du petit nombre d'administrateurs des services civils rémunérés sur son budget (52), puisque sur 75 encore en activité, 23 servent en position de détachement auprès d'autres administrations, il semble qu'il pourrait aisément, sur la masse de crédits mis à sa disposition, dégager les sommes nécessaires au relèvement de l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires de cette catégorie de fonctionnaires.

5490. — 12 novembre 1965. — M. Etienne Dailly rappelle à M. le ministre des postes et télécommunications qu'une récente réforme administrative a créé dans la région parisienne six nouveaux départements dont la délimitation exacte n'est pas encore connue par l'ensemble de la population. Or l'administration des postes et télécommunications vient d'imposer une codification des adresses postales remplaçant le nom des départements par un numéro et à cet effet a publié la liste des numéros de ce code, y compris ceux des nouveaux départements de la région parisienne, savoir Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Val-d'Oise. Mais il est hélas pratiquement impossible aux usagers et en tous cas à un correspondant qui n'est pas domicilié dans lesdits départements de déterminer quel numéro de code il doit inscrire devant la localité d'arrivée, ignorant qu'ils sont de la liste des communes comprises dans chacun des départements susvisés. Il lui demande si, pour faciliter l'application de cette réforme, il ne serait pas opportun de publier immédiatement la liste des communes composant chacun de ces six départements en rappelant l'indication de leur numéro de code.

5491. — 12 novembre 1965. — M. Lucien Grand attire l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative sur la situation actuelle et le classement indiciaire du corps de l'inspection de l'action sanitaire et sociale. En effet, la réforme intervenue le 1<sup>er</sup> septembre 1964, souhaitable et bénéfique, qui a entraîné le regroupement des services extérieurs du ministère de la santé publique et de la population ne s'est pas traduite par le reclassement indiciaire attendu des fonctionnaires intéressés. Il s'ensuit un profond découragement des directeurs et inspecteurs de l'action sanitaire et sociale, qui ne s'expliquent pas la disparité existant actuellement entre leur classement indiciaire et celui de leurs homologues des autres corps d'inspection des services extérieurs de l'Etat (impôts, Trésor et P. T. T.). Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour remédier à une situation qui pénalise un corps de fonctionnaires particulièrement qualifié et dévoué, et pour tenir compte des importantes fonctions des intéressés par leur retentissement, aussi bien sur le plan humain et social, que sur le plan financier.

5492. — 12 novembre 1965. — M. Robert Bruyneel rappelle à M. le ministre des armées qu'il a reçu, il y a deux ans, communication des recours pour excès de pouvoir formés par un vice-amiral et plusieurs officiers généraux et supérieurs contre des décisions les mettant en disponibilité ou à la retraite ; qu'il n'a jamais répondu à ces communications qui lui ont été faites par le secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat ; il lui demande de lui faire connaître : 1° les raisons de son silence qui empêche le Conseil d'Etat de statuer sur les requêtes en question dans un délai normal ; 2° la date approximative à laquelle il répondra à cette haute juridiction.