

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 2.200 fr. ; ÉTRANGER : 4.000 fr.

(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINIRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
31, QUAI VOLTAIRE, PARIS-7^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 20 FRANCS

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1959

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 33^e SEANCE

1^{re} Séance du Lundi 29 Juin 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1107).
2. — Contestation d'opérations électorales (p. 1107).
3. — Centre technique interprofessionnel des fruits et légumes. — Renvoi pour avis d'une proposition de résolution (p. 1108).
4. — Nomination de représentants de l'Assemblée nationale au sein de divers organismes extraparlimentaires (p. 1108).
5. — Equipement économique général. — Discussion d'un projet de loi de programme (p. 1108).
MM. Marcellin, Ruais, Denvers, rapporteurs spéciaux; Arrighi, rapporteur général; Laruc, rapporteur spécial; Féron, Privat, Rey, Dumortier, Labbé, Laurin, rapporteurs pour avis.
Suspension et reprise de la séance.
M. Lemaire, président de la commission de la production et des échanges.
Discussion générale: MM. Van der Meersch, Dreyfous-Ducas.
Renvoi de la suite du débat.
6. — Ordre du jour (p. 1130).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 26 juin a été affiché et distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CONTESTATION D'OPERATIONS ELECTORALES

M. le président. En application de l'article 34 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, j'ai reçu avis d'une requête relative à une contestation d'opérations électorales.

Acte est donné de cette communication qui sera publiée en annexe au compte rendu intégral des séances de ce jour.

— 3 —

**CENTRE TECHNIQUE INTERPROFESSIONNEL
DES FRUITS ET LEGUMES**

Renvoi pour avis d'une proposition de résolution.

M. le président. La commission des finances, de l'économie générale et du plan demande à donner son avis sur la proposition de résolution de M. Thomazo, tendant à inviter le Gouvernement à rapporter l'arrêté interministériel du 24 septembre 1952 et les arrêtés ministériels des 3 avril et 30 décembre 1954 portant institution d'un Centre technique interprofessionnel des fruits et légumes (N° 126).

Conformément à l'article 13, paragraphe II, des règles provisoires de fonctionnement, je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 4 —

**NOMINATION DE REPRESENTANTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
AU SEIN DE DIVERS ORGANISMES EXTRA-PARLEMENTAIRES**

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination de membres chargés, en application de la loi, de représenter l'Assemblée nationale au sein de divers organismes extra-parlementaires.

Les candidatures ont été publiées à la suite du compte rendu intégral de la séance du vendredi 26 juin 1959 et affichées le même jour.

Sauf opposition, signée par trente députés au moins et formulée contre l'une ou plusieurs d'entre elles avant l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, ces candidatures seront considérées comme ratifiées et la nomination prendra effet à l'expiration dudit délai.

Les nominations seront publiées à la suite du compte rendu intégral.

Avis en sera donné à M. le Premier ministre.

— 5 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Discussion d'un projet de loi de programme.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi de programme relatif à l'équipement économique général (n° 55, 160, 129).

La conférence des présidents, réunie le 26 juin 1959, conformément à l'article 22 du règlement provisoire, a réparti comme suit le temps réservé à ce débat, soit 16 heures, compte non tenu de suspensions éventuelles:

Gouvernement: 2 heures 30 minutes;

Commission des finances: 1 heure 30 minutes;

Commission de la production et des échanges: 1 heure 30 minutes;

Groupe de l'Union pour la nouvelle République: 3 heures 45 minutes;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale: 2 heures;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique: 1 heure 15 minutes;

Formation administrative des élus d'Algérie et du Sahara: 1 heure 10 minutes;

Groupe socialiste: 1 heure;

Formation administrative des non-inscrits: 45 minutes;

Isolés: 35 minutes.

Il a paru possible d'éviter de consacrer à cette discussion la séance de demain soir, mardi.

Dans cette heureuse éventualité, la conférence d'organisation des débats, qui doit se réunir demain, prendrait forme de conférence des présidents, afin de proposer à l'Assemblée d'avancer d'une séance l'ouverture du débat sur la promotion sociale.

Trois séances, au lieu de deux, seraient ainsi consacrées à ce débat, ce qui paraît correspondre à son importance.

Je me permets cette précision afin d'éviter toute surprise le cas échéant.

La parole est à M. Marcellin, rapporteur spécial, pour l'énergie électrique, de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial. Mes chers collègues, M. le ministre de l'industrie et du commerce analysera devant vous le programme relatif à l'énergie électrique.

D'autre part, mon rapport écrit a été imprimé et distribué. Aussi ne contenterai-je de formuler quelques brèves observations.

La somme des investissements à réaliser dans le secteur de l'équipement électrique est de 883 milliards pour trois ans. Cette somme, fort importante, s'explique par la nécessité de faire face à une consommation d'électricité qui augmente d'année en année et qui va doubler en huit ans, alors que récemment encore elle ne doublait qu'en dix ans.

D'où proviennent les moyens de financement de ce programme de 883 milliards ? Ils proviennent essentiellement du fonds de développement économique et social, des emprunts à long terme et des crédits bancaires.

Quant aux ressources propres d'électricité de France et de la compagnie nationale du Rhône, elles ne participent au financement que pour une part relativement faible. D'après les prévisions actuelles, cette participation sera, pour chacune des années 1960, 1961 et 1962, de 90 milliards environ.

Il est difficile qu'il en soit autrement, d'abord parce que les travaux neufs à réaliser par l'électricité de France chaque année sont extrêmement importants: ils représentent environ 70 p. 100 du chiffre d'affaires global de cette entreprise; ensuite, pour recourir à un autofinancement, il faudrait augmenter notablement le prix de l'électricité, ce qui n'est pas possible, le prix de l'électricité étant un élément important du coût de la vie.

Depuis 1938, le taux d'accroissement du prix de l'électricité est resté, dans l'ensemble, inférieur à celui de l'ensemble des prix des produits industriels.

Dans mon rapport écrit, j'ai évoqué quelques-unes des mesures propres à améliorer la trésorerie des entreprises, j'ai parlé de l'aménagement des tarifs de vente et de l'étalement plus large de la consommation. Mais je voudrais signaler au Gouvernement que ces mesures ne sont pas exclusives d'une recherche systématique de toutes les économies possibles de gestion, et, à ce propos, j'espère que le Gouvernement fera connaître, au moment de la discussion budgétaire, au moins les premiers résultats de l'application de l'article 76 de la loi de finances pour 1959.

Je rappelle à l'Assemblée que cet article 76 est ainsi libellé:

« Sous l'autorité du Premier ministre, une commission comprenant des représentants du conseil d'Etat, de la Cour des comptes, du ministre des finances, du ministre chargé de la réforme administrative et, le cas échéant, des ministres intéressés, devra, avant le 1^{er} avril 1959, définir un programme d'économies susceptible d'être réalisé immédiatement dans les services civils et militaires de l'Etat, les entreprises nationales et les organisations de sécurité sociale... » (Applaudissements à droite.)

Cet article 76 prévoit également qu'une commission doit proposer la création d'une institution de caractère permanent, chargée, entre autres tâches, de proposer des mesures de rationalisation dans les entreprises nationales.

Ma dernière observation est la suivante:

Au moment où le Gouvernement nous propose de voter 883 milliards de francs pour l'équipement électrique du pays, il serait nécessaire d'établir un plan pour en finir avec l'électrification des campagnes.

Il reste encore, mes chers collègues, environ quatre cent mille exploitations agricoles qui ne disposent pas du courant lumière.

Nous souhaitons que ce plan nous soit communiqué lors de la discussion budgétaire et qu'il prévoit l'achèvement à bref délai — peut-être dans un an — de cette électrification rurale. (Applaudissements.)

En conclusion, la commission des finances, de l'économie générale et du plan, après avoir entendu les explications du Gouvernement, a donné un avis favorable à l'adoption du programme d'équipement électrique qui est soumis à vos délibérations. (Applaudissements.)

M. Jean-Marcel Jeanneney, ministre de l'industrie et du commerce. Je demande la parole.

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

M. le ministre de l'industrie et du commerce. M. Brunon, ministre des travaux publics et des transports, m'a chargé de l'excuser auprès de l'Assemblée nationale.

Il est cet après-midi en Allemagne où il confère, avec le ministre allemand des transports, sur la canalisation de la Moselle.

Rendez-vous avait été pris de longue date.

Mon collègue, qui m'a chargé d'écouter les observations concernant son département et de lui en faire part, sera présent à la séance de ce soir. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour la S. N. C. F.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, le projet de loi de programme qui vous est soumis ne comporte aucune proposition pour les routes.

Nous en avons cherché l'explication dans la lettre du 29 avril de M. le Premier ministre à M. le président de l'Assemblée nationale. Cette lettre donne les raisons du choix des secteurs retenus.

Ces raisons sont essentiellement au nombre de quatre : une gestion plus rationnelle et moins coûteuse des secteurs envisagés ; une politique d'investissements plus cohérente ; la nécessité indiscutable dans laquelle le Gouvernement se trouvera de réaliser, dans un délai de trois ans, les opérations en cause ; enfin, la condition qu'il s'agisse d'un secteur fondamental de l'économie.

Mesdames, messieurs, s'il est des raisons qui justifieraient un programme d'équipement du réseau routier, ce sont bien celles-là.

Politique plus rationnelle et moins coûteuse ? Prenons l'exemple d'une technique courante dans les travaux publics : celle des matériaux enroulés. Ces matériaux valaient 0.500 francs la tonne en 1951. Après la création du fonds routier, qui avait suscité tant d'espoirs, ils valaient 3.500 francs la tonne. Leur prix est maintenant remonté à 5.500 francs la tonne, c'est-à-dire 2.000 francs d'augmentation, dont au moins 1.000 francs dus au fait que le matériel à grand rendement qui permet de les mettre en œuvre n'est utilisé qu'à 35 p. 100, donc mal utilisé.

Politique d'investissement plus cohérente ? Vous connaissez le réseau routier du Nord. Quelles sont les relations essentielles dans le Nord : Paris-Calais, Paris-Amiens, Paris-Laon, Paris-Lille, Paris-Mauberge. Si le Gouvernement prenait franchement la décision de réaliser l'autoroute Paris-Lille, croyez-vous qu'il serait nécessaire de continuer à faire des travaux d'investissement sur ces quatre itinéraires ? Non, on les ferait pour les routes de rabattement de ces villes sur l'autoroute ; de sorte que tous les investissements exécutés à l'heure actuelle l'auront été en pure perte le jour proche où l'autoroute aura été réalisée.

Quel que soit le côté vers lequel on se tourne, on voit la nécessité indiscutable de réaliser d'importants travaux routiers dans les trois ans.

S'agit-il du Marché commun ? D'ici trois ans, dans les pays voisins du nôtre, l'autoroute Rotterdam-Naples sera une réalité, sauf au passage de la Suisse. Que ferons-nous alors ? Nous assisterons impuissants à l'évasion de trafic touristique.

Considérons simplement l'accroissement du trafic qui est de 10 p. 100 par an. Croit-on que, dans cette période de trois ans, et sur une même surface de routes, on puisse continuer à lancer un nombre de véhicules croissant à un tel rythme, selon un accroissement minimum d'ici trois ans d'un million de véhicules à deux roues et d'un million de véhicules à quatre roues avec des vitesses croissantes ?

Les résultats actuels, vous les connaissez : 180.000 victimes annuelles dont 8.000 morts minimum et un montant de dégâts et indemnités qui se situe entre 100 et 200 milliards de francs.

On parle de rentabilité. Certes, j'ai scrupule de parler de rentabilité quand il s'agit de victimes ; mais je pense qu'il y a tout de même là matière à considération.

Enfin, si l'on se tourne vers les infrastructures fondamentales, le critère essentiel en est le trafic. Or, en 1956 — je n'ai obtenu de chiffres comparés que pour cette période — le total du trafic était pour les chemins de fer de 30,8 milliards de voyageurs-kilomètres et de 50 milliards de tonnes kilométriques. Pour les voies navigables, il était de 9,15 milliards de tonnes kilométriques. Pour les routes, il était de 87,5 milliards de voyageurs-kilomètre, de 15,5 milliards de tonnes kilométriques sans camionnage et de 20,2 milliards de tonnes kilométriques avec camionnage. C'est-à-dire, en tout état de cause, en unités de trafic, un montant supérieur à 100 pour la route et inférieur à 100 pour les chemins de fer.

Ainsi, rien n'explique, dans la lettre du Premier ministre, le silence du Gouvernement sur les routes. Il fallait donc en trouver ailleurs la raison. Peut-être est-ce l'existence du fonds d'investissement routier. Mais, j'éprouve les plus graves doutes à ce sujet et la commission m'a chargé de les exprimer.

Le fonds d'investissement routier ne signifie pas seulement des crédits de paiement, mais également un programme pluriannuel de travaux. Cependant, depuis la création du fonds routier, chaque année les crédits de paiement sont systématiquement amputés, ainsi que les crédits d'engagement. Vous connaissez les procédés utilisés pour les amputations : réduction des taux de prélèvement sur la taxe de consommation, non application du prélèvement sur l'augmentation de la taxe, prise en charge de la reconstruction des ponts, fixation d'un point en 1957, blocage des crédits en 1953, 1957, 1958, 1959.

Résultat : pour la période 1952-1956, le fonds routier devait recevoir 192 milliards ; il n'a reçu que 146 milliards ; compte tenu des amputations effectuées au profit de la reconstruction des ponts, les crédits ont été diminués de 30 p. 100. C'est-à-dire que le programme du fonds d'investissement routier de 1952-1956 a été amputé à 30 p. 100.

Les amputations de crédits d'engagement ont été considérables. Sur un programme 1957-1961 de 185 milliards pour les routes nationales, les autorisations d'engagement ont été de 4 milliards en 1958 et 11 milliards en 1959. Ce sont des chiffres ridicules.

A l'heure actuelle, le programme 1957-1961 n'est engagé qu'à 15 p. 100. Quel espoir fonder alors sur le F. I. R. ? Peut-être, si les finances s'améliorent, que des amputations aussi fortes n'interviendront plus. Mais c'est avec stupefaction que nous avons lu, dans l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative à la loi de finances, cette disposition qui supprime en fait le titre VIII du budget et dont on pourrait presque dire qu'elle a été rédigée à l'intention du fonds routier sans toutefois le nommer.

« Dans tous les autres cas... » — ceux-ci ne s'appliquent pas au fonds d'investissement routier — « ... l'affectation est exceptionnelle... » — il s'agit de l'affectation spéciale de ressources prélevées sur le budget général — « ... et ne peut résulter que d'une disposition de la loi de finances d'initiative gouvernementale. Aucune affectation n'est possible si les dépenses résultent d'un droit permanent reconnu par la loi. »

Il y a plus, mesdames, messieurs ; vous étiez attachés, dans le fonds d'investissement routier — et nous y sommes tous attachés — à l'existence, à côté de la tranche nationale, d'une tranche locale. Or l'article 132 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 n'a supprimé cette tranche locale. D'ailleurs, il y a quelques semaines, vous vous en êtes fait l'écho auprès de M. le secrétaire d'Etat aux finances qui, le 29 mai 1958, a fait cette réponse qu'il me plaît de citer, car elle est extrêmement instructive et appelle, à mon avis, des éclaircissements :

« Ces ressources affectées, formant le titre VIII du budget, avaient été, en effet, dans le passé, à l'origine de nombreuses difficultés et nous avons constaté les uns et les autres que les prescriptions initiales n'ont été que rarement respectées. »

Notons ici le procès-verbal de carence que constituent ces propos !

« Les dépenses sur ressources affectées constituent, à l'intérieur de la présentation budgétaire, un élément de démembrement et sont à l'origine des difficultés. »

Propos pessimiste s'il en fut pour l'avenir du fonds d'investissement routier. Mais, dans un habile balancement, M. le secrétaire d'Etat aux finances reprenait :

« Cependant, pour rester dans la ligne des décisions parlementaires de 1951, il peut être souhaitable de continuer à regrouper à part les opérations correspondant au fonds d'investissement routier. »

Tout est là. Qu'entend M. le secrétaire d'Etat aux finances par « rester dans la ligne des décisions parlementaires » ? C'est essentiellement ce que nous désirons savoir.

Qu'est-ce que le fonds d'investissement routier ? C'est essentiellement un programme pluriannuel de travaux routiers, c'est un échéancier de crédits de paiement pendant une période analogue, c'est, enfin, un certain rapport entre les crédits réservés aux tranches locales, d'une part, et ceux affectés aux tranches nationales, d'autre part. Je sais que c'est aussi, aux yeux du ministère des finances, un système de dépenses automatiques indexées sur la circulation. C'est là, je le sais également, un péché contre l'orthodoxie budgétaire, si ce n'est un crime contre les intérêts de la route.

Mais si l'on invoque l'orthodoxie budgétaire pour freiner les travaux routiers, on ne devrait pas freiner les travaux routiers en violant l'orthodoxie budgétaire ; et ici je veux parler de l'entretien des routes.

Vous savez ce qui se passe dans ce domaine : faute de crédits suffisants, on ne procède pas régulièrement et systématiquement aux travaux d'entretien des routes, les travaux nécessaires deviennent travaux de gros entretien et, finalement, travaux de réfection payés par dépenses d'investissements. En bref, si l'on n'engage pas chaque année les dépenses nécessaires pour le budget de fonctionnement, on les remplace inévitablement plus tard par des dépenses majorées en capital, et cela n'a jamais été de l'orthodoxie budgétaire. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

En bref, je pense que M. le secrétaire d'Etat aux finances n'a pas été suffisamment clair lorsqu'il a dit qu'il allait rester « dans la ligne des décisions parlementaires ». Aussi la commission des finances m'a-t-elle chargé de demander au Gouvernement quelles étaient ses intentions en matière de fonds d'investissement routier. Car puisqu'il n'y a pas de loi de programme annuelle et s'il n'y a plus de fonds national d'investissement routier, il n'y a plus rien pour les routes, et nous nous trouvons devant le néant. Et l'économie du pays ne saurait s'en accommoder.

J'aborde maintenant les questions relatives à la Société nationale des chemins de fer français. Pour bien les comprendre il faut se référer au troisième plan de modernisation et d'équipement. Qu'étaient ce plan et que visait-il ? Il visait essentiellement, d'une part, la reconversion des moyens de traction — c'est-à-dire le remplacement de la traction à vapeur par la traction électrique et diesel — d'autre part, l'augmentation du trafic.

La réalisation de ces objectifs a été facilitée par l'intervention de techniques nouvelles : l'utilisation du courant à 25.000 volts et 50 périodes, qui permet dans ces investissements une économie de 30 p. 100 par rapport au courant continu, et l'intervention, dans la construction des locomotives diesel, de nouveaux moteurs de 1.300 chevaux, en attendant ceux de 2.000 et 3.000 chevaux, qui sont actuellement des espoirs raisonnables.

En outre, l'augmentation de la productivité devait être de 3 p. 100 par an et l'augmentation du trafic de 15 p. 100 pendant la durée du plan. En d'autres termes, le personnel devait rester constant de 1957 à 1961.

Mais deux facteurs sont venus bouleverser ces prévisions. D'une part les difficultés financières, sur lesquelles sont venues se greffer des restrictions et des mesures de restauration financières dont nous nous plaignons à féliciter le Gouvernement ; elles auront néanmoins des répercussions sur le plan ; d'autre part, contrairement aux prévisions, une diminution de trafic très nette ; si celui-ci a été croissant jusqu'en 1957, à partir de cette année il a commencé à décroître et continue de décroître ; de 53,6 milliards de tonnes-kilomètre en 1967,

on estime qu'il va peut-être descendre à 51 milliards cette année. Je remarque en passant, d'ailleurs, que c'est là un excellent baromètre de l'activité économique du pays et qui n'avait pas été cité dans les exposés du Gouvernement sur la situation économique du pays.

Cette diminution n'a pas été, évidemment, sans répercussions sur le programme qui nous est soumis par le Gouvernement. Je vais examiner successivement cinq de ces répercussions : le retard dans l'électrification, le transfert de l'effort de l'électrification sur la dieselisation, la révision complète du programme de commande de wagons, la disjonction de toutes les opérations complémentaires — c'est-à-dire des opérations d'investissements fixes, par opposition aux opérations d'investissements en matériel roulant — enfin, la compression très forte des solutions de financement.

En ce qui concerne le premier point, l'électrification de la ligne Tarascon-Marseille et de Paris-Est qui devait être terminée à l'expiration du plan ne le sera qu'en 1962. Corrélativement, les nouvelles opérations engagées — essentiellement Creil-Aulnoye et Dijon-Neufchâteau — ainsi que quelques appendices, seront retardées d'autant, c'est-à-dire de un à deux ans.

M. Félix Kir. Quelle est la raison de ce retard ?

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Je vais vous le dire, monsieur le chanoine.

La raison est la suivante : outre le retard pris dans le premier plan, c'est la diminution des crédits mis à la disposition de la S. N. C. F.

Effectivement, le projet de loi de programme prévoit que 25 milliards de francs de crédits de paiement seront mis, chaque année, à la disposition de la S. N. C. F. pour l'électrification ; or, si l'on considère que les crédits mis à la disposition de la S. N. C. F. pour ces opérations étaient de l'ordre de 22 à 23 milliards de francs au début de la période de mise en application du plan, c'est-à-dire en 1953, et que les prix, depuis ce temps, ont augmenté de 21 p. 100, on voit qu'il s'agit d'une diminution très marquée. Un fait est encore plus net : si vous comparez l'échéancier des engagements de programme à celui des crédits de paiement, vous constaterez qu'au début du plan de trois ans qui nous est proposé les crédits d'engagement représentent les trois-quarts des crédits de paiement tandis qu'à la fin ils ne sont plus que du tiers, c'est-à-dire que la période des vaches maigres commencera dès 1963 pour l'électrification.

Examinons maintenant le transfert des efforts de l'électrification sur la dieselisation. Si nous constatons que les commandes de locomotives électriques sont faites à une moyenne correspondant environ à celle prévue par le plan, nous remarquons une tendance à la diminution de l'achat de matériel électrique et, au contraire, une tendance à l'augmentation dans l'achat du matériel diesel.

C'est un phénomène naturel. En effet, si l'on considère que l'électrification aborde des lignes de trafic moins important, si l'on considère, d'autre part, que les commandes de matériel électrique destinées à faire face à l'augmentation de trafic qu'on avait prévue ont été faites en 1958 et 1959, il est tout à fait normal que les commandes actuelles soient en diminution ; en fait, par rapport à l'année 1958, elles ont diminué d'un tiers en 1962.

Par contre, pour le matériel Diesel, l'accroissement est important.

En effet, l'électrification des lignes à grand trafic a une rentabilité optimum. Mais dès que le trafic diminue la rentabilité optimum va à la traction diesel pour les machines de faible et moyenne puissance. Or l'industrie construit des locomotives diesel de plus en plus puissantes : après les 800 chevaux du début, sortent maintenant des monomoteurs de 1.400 et 1.800 chevaux et bientôt, je le disais à l'instant, de 2.000 et 3.000 chevaux, ce qui signifie que la traction par diesel part à l'assaut des lignes à trafic important.

Le point d'équilibre entre la traction électrique et la traction diesel reste à trouver et il est naturel que la S. N. C. F. hésite devant de grosses commandes de matériel électrique.

Pour ma part, je n'éprouverais donc aucune inquiétude si je n'avais constaté, avec la commission, que la somme des commandes de motrices diesel et électriques marquait une diminution sensible à partir de 1962. Il nous semble dès lors

que le Gouvernement prend un risque, pour le jour que nous espérons proche de la reprise du trafic.

J'en arrive à la révision complète du programme de construction de wagons. C'est sur ce plan que le Gouvernement a profité à plein des constatations faites sur la réduction du trafic. On avait prévu des commandes de l'ordre de 7.850 wagons par an; elles tombent à 4.350. Cela ne revêtait aucune importance — sauf en cas de reprise du trafic — si le Gouvernement n'avait pas disjoint systématiquement du plan les travaux complémentaires, c'est-à-dire les travaux d'investissements qui permettent de tirer un profit plus grand et une productivité plus élevée de la reconversion de la traction.

A mon sens, cette décision dénature complètement la loi, qui devient en fait une loi de programme des industries électriques et mécaniques, au lieu d'une loi de programme de transport par chemin de fer.

De plus le risque de cette disjonction est très grand. Bien sûr, il n'est pas dans la création d'un goulot d'étranglement du trafic; car le jour où celui-ci reprendrait, on remettrait en service de vieilles locomotives à vapeur ou des méthodes d'exploitation périmées; mais il est dans la diminution durable de la productivité et c'est ce qui compte.

En outre pour le Parlement, le procédé empêche tout contrôle a priori de l'exécution du plan, puisque celui-ci est séparé en deux, ce que contient la loi de programme, d'une part, et ce qui se trouvera dans les budgets annuels, d'autre part. Il y a là, de surcroît, une source de gaspillage, car il n'est pas de travaux qui soient effectués avec le maximum de chances d'économies lorsqu'ils sont effectués sans prévision année par année.

J'en viens maintenant à la question des moyens de financement. Le Gouvernement a imposé un gros effort de compressions, il est vrai que deux facteurs l'ont incité à prévoir ces compressions. Pour la première fois, en 1958, l'annuité de renouvellement n'a pas été suffisante pour faire face aux dépenses de matériel roulant. D'autre part, les dépenses d'investissement globales allaient croissant: 102 milliards en 1958, 119 milliards cette année et, probablement, 134 milliards l'an prochain.

Je reconnais qu'il était nécessaire d'arrêter cette progression.

Il ne faut cependant pas que les restrictions soient opérées presque exclusivement au détriment des travaux complémentaires, car on perdrait alors tout le bénéfice de la reconversion de la traction. Tout dépendra des sommes que le Gouvernement pourra mettre annuellement à la disposition de la S. N. C. F. en plus des ressources propres de celle-ci. S'il s'agit de 50 milliards de francs, ce sera insuffisant, mais 60 milliards pourraient suffire pour les travaux supplémentaires.

J'en viens à ma conclusion. Le Gouvernement nous propose un dispositif d'arrêt des dépenses basé sur le ralentissement des électrifications et sur des compressions dans l'achat de matériel roulant. Je vous ai donné la justification de ce dispositif; mais le risque, je l'ai déjà indiqué, est grand; c'est celui, non pas d'un goulot d'étranglement, mais d'une grosse diminution de la rentabilité en cas de reprise du trafic.

Il est d'autre part très regrettable que deux opérations très rentables — et beaucoup plus même que celle de la ligne Dijon-Neufchâteau — aient été écartées: je veux parler de l'électrification de la ligne Paris-La Havre et de la deuxième étape de l'électrification de la banlieue Nord.

Le programme de la S. N. C. F. combiné avec les autres programmes relatifs aux transports, à des répercussions d'ordre général sur le plan économique.

Je ne suis pas de ceux qui reprochent le quadruplement des voies lourdes de transport entre Paris et le Nord. Je parle des deux lignes électrifiées et du canal du Nord qui s'ajoutera au canal de Saint-Quentin.

De même je ne critique pas le doublement des voies lourdes entre Valenciennes et Dunkerque. Mais ceci s'appelle une concentration régionale. Cette concentration est nécessaire au moment où l'on aborde le Marché commun, avec un pays tel que la Belgique, bien équipé, à nos portes. Mais il ne faut pas se dissimuler que de telles concentrations ont, par ailleurs, des inconvénients, et notamment celui d'engendrer des déséquilibres dans le pays. Vous savez tous, notamment, que la Bretagne et le Massif Central sont des régions de sous-emploi relatif et que ceci cause des troubles dans la vie du pays. Je n'en citerai qu'un exemple.

Je connais bien l'administration de la région parisienne et j'ai quelques raisons pour cela. J'ai entendu récemment M. le ministre de la construction préciser que la population parisienne avait augmenté de 212.000 âmes l'an dernier, alors que l'accroissement normal eût dû être de 54.000 seulement. Le surplus correspond donc à un afflux de personnes qui ne trouvent pas de travail chez elles, spécialement en Bretagne et dans le Massif Central, et qui viennent à Paris.

Eh bien! il faut que vous sachiez que les dépenses d'investissement correspondant à l'installation d'un ménage à Paris peuvent être évaluées à environ 4.700.000 francs (*Applaudissements*), alors que, au contraire, si l'on veut maintenir une famille sur place, la dépense n'est que de 2.500.000 francs.

De tels chiffres nous amènent à faire intervenir dans les calculs de rentabilité des éléments dont on ne nous parle jamais et qui sont cependant d'une importance prépondérante. Et cette observation vaut pour l'aménagement du territoire.

Ma dernière observation a trait à la coordination rail-route. Le troisième plan de modernisation, à juste titre, et votre commission des finances a insisté sur ce point, recommandant une différenciation des tarifs de chemin de fer en fonction des prix de revient. L'électrification attire le trafic et le concentre sur les lignes bien équipées. Le résultat est, pour ces lignes, un prix de revient moindre. Si la tarification est adaptée à ce prix de revient, c'est tout le trafic routier concurrençant la ligne qui est attiré sur la voie ferrée. Inversement, pour les lignes de chemin de fer à prix de revient élevé, c'est la route qui reprend l'avantage et peut poser le problème de la fermeture de la ligne de chemin de fer. D'où la nécessité d'arbitrages de tarifications nuancés.

Bien entendu, s'il s'agit de supprimer des lignes, la décision doit être prise avec précaution. M. le ministre des transports disait, en effet, très justement, il y a quelque temps, qu'une ligne de chemin de fer fermée, c'est un espoir qui disparaît pour une région. Mais, au cas où le Gouvernement jugerait une telle mesure indispensable, tout espoir ne serait pas mort si la route relayait le rail.

M. Eugène-Claudine Petit. Très bien!

M. Pierre Ruisé. De quoi s'agit-il dans les deux dernières observations que j'ai présentées? D'une politique de relance des régions anémiées.

La technique est toujours la même: distribution d'électricité, adduction d'eau, construction de routes. Mais c'est justement de cela qu'il n'est pas question dans la loi de programme d'équipement public qui nous est présentée. (*Très bien! très bien!*)

Telles sont les remarques importantes que la commission m'avait chargé de présenter à l'Assemblée et dont le Gouvernement, nous en sommes sûrs, tiendra compte.

Mais elle insiste pour obtenir du Gouvernement qu'il précise sans plus tarder sa position sur le fonds d'investissement routier; moyennant quoi elle propose à l'Assemblée d'approuver la partie de la loi de programme relative à la S. N. C. F. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les travaux publics.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Mes chers collègues, la commission des finances n'a chargé de traiter les problèmes relatifs aux voies navigables et aux ports maritimes.

Personne ici ne s'étonnera que le Gouvernement ait attaché une importance particulière à ce qui, demain, doit constituer un élément essentiel de la compétition économique à l'intérieur du marché commun. Le réseau fluvial et nos installations portuaires sont, en effet, appelés à jouer un rôle primordial et d'un bon état de l'un, des moyens mis à la disposition des autres dépendront pour une large part les prix de revient des produits importés ou exportés.

Mes chers collègues, notre réseau fluvial — dont vous savez sans doute qu'il est long de quelque 8.000 kilomètres, dont 1.200 seulement sont au gabarit de 1.350 tonnes, et qu'il comporte quelque 2.100 écluses et ouvrages divers, dont 25 pour cent ont été détruits pendant la guerre — n'a guère, depuis sa création, été modernisé. Et pourtant, malgré tout, il a transporté, en 1957, près de 67 millions de tonnes de marchandises diverses, soit environ 30 p. 100 du tonnage transporté par fer.

Si, il y a cent ans, nous étions à l'avant-garde de la navigation fluviale, si nous avions, relativement, un réseau fluvial excellent pour l'époque, nous ne l'avons pas modifié depuis trente ans, et des pays comme l'Allemagne, la Russie et la Belgique, nous ont, de très loin, distancés, et ce, quelles que soient les difficultés.

C'est vous dire que nous ne pouvons qu'approuver l'initiative du Gouvernement qui soumet au Parlement un plan relatif à ce réseau fluvial qui doit être pour nous, j'y reviens, une chance supplémentaire de succès dans le combat que nous allons livrer au sein du Marché commun.

Mes chers collègues, ce projet traduit l'intention des pouvoirs publics d'investir pour les voies navigables, pendant les trois années à venir, quelque 29.000 millions de francs en fonds d'Etat, une somme de 23 milliards de francs étant, dans le même temps, attendue sous forme de fonds de concours. La modernisation et l'équipement de nos voies fluviales représenteraient donc une somme de 52 milliards 400 millions de francs.

Je ferai observer en passant que, chaque fois qu'on améliore une voie fluviale, on réduit le prix de revient des transports de 12 p. 100 environ. Chaque fois que l'on porte l'enfoncement, qui est généralement, sur tout notre réseau, de 1,80 m, à 2,20 m, le gain réalisé sur le prix de revient des transports est de 20 p. 100.

C'est dire tout l'intérêt que comporte l'amélioration des transports par eau.

Je n'ai pas l'intention, pour ne pas retenir trop longtemps votre attention, de vous parler beaucoup des objectifs du second plan. Il s'agissait surtout de reconstruire ou de restaurer ce qui avait été détruit, canaux et ouvrages.

Il faut cependant que vous sachiez que les crédits investis furent loin de correspondre aux exigences de l'heure et M. Bureau a confirmé devant la commission des finances que le deuxième plan de modernisation n'a, en fait, réalisé qu'à 50 p. 100 à peine le programme finalement retenu.

Le but que l'on s'est proposé dans le troisième plan de modernisation fut, ici et là, de porter l'enfoncement à 2,20 mètres.

Sur quelques lignes du réseau fluvial, secteur Est et secteur Seine, on avait, en effet, amélioré très sensiblement les canaux en les approfondissant à 2,20 mètres, en les élargissant et en construisant déjà quelques écluses au gabarit de 1.350 tonnes. Mais tous ces travaux s'avèrentent tout de suite incomplets, car le reste du réseau ne pouvait pas satisfaire aux besoins d'une flotte fluviale à gabarit moderne.

Les objectifs du troisième plan ont-ils été atteints ?

Certes pas parce que, déjà, ceux du second ne l'avaient pas été.

Le troisième plan a été réalisé à environ 75 p. 100. Les principales opérations eurent trait notamment à la voie fluviale Dunkerque-Valenciennes, à la ligne Nord-Paris, au canal de la Marne au Rhin, à l'aménagement de la haute Seine et à divers travaux sur des voies de l'Est ou autour du Rhône. Les opérations engagées en 1958 et 1959 pour les voies navigables l'ont été en quasi-totalité sur les autorisations de programme inscrites au budget. En effet, les participations, pour ces travaux, de fonds de concours ont été extrêmement modestes, 200 millions.

Que contient la loi de programme ?

Le troisième plan de modernisation avait prévu 71 milliards de francs d'autorisations de programme et 57 milliards de francs de crédits de paiement. Le projet de loi actuel prévoit un programme qui se chiffre, je l'ai dit, à 52.400 millions de francs.

Ce projet de loi de programme concerne la totalité des opérations essentielles du troisième plan.

Je tiens à souligner, en passant, l'effort consenti par la profession elle-même.

La loi Morice de 1953, en effet, permettait à la profession d'émettre des emprunts et de les gager par des taxes spéciales de péage.

Or la profession accepte aujourd'hui, d'une part, de payer sur l'ensemble du réseau fluvial une taxe spéciale et, de sur-

croît, pour certains ouvrages et dans certains secteurs, une taxe supplémentaire dite taxe spéciale.

Elle donne ainsi une chance de plus de réussite au plan prévu par l'Etat.

Quelles sont, plus spécialement, les opérations retenues, indépendamment de toutes autres, aussi nécessaires, qu'elles appartiennent de déceler lors de l'examen des crédits supplémentaires à inscrire dans les lois budgétaires annuelles.

Elles sont, certes, loin de correspondre à nos besoins, mais il faut cependant relever que le programme comporte, pour chacune des trois années, des crédits relativement importants par rapport aux inscriptions budgétaires annuelles de 1958 et 1959.

On prévoit d'abord de compléter et de terminer la liaison fluviale Dunkerque-Valenciennes avec un embranchement vers Lille et peut-être, au-delà, ultérieurement, vers la Belgique.

Le dessein est de relier entre eux les principaux secteurs économiques du pays, comme aussi de les relier aux ports en vue de faciliter l'importation et l'exportation. Les ports sont Dunkerque, d'une part, Rouen, le Havre, d'autre part, enfin Marseille et Strasbourg.

Nous avons, en face de nous, des concurrents redoutables, notamment Anvers, Rotterdam, Gand, en faveur desquels la Belgique et la Hollande ont consenti des sacrifices que peut-être nous ne déciderons jamais.

On peut rétorquer que ces pays n'ont guère qu'un port à entretenir. Il reste que l'Etat belge prend à sa charge 85 p. 100 des dépenses d'investissement nécessaires à l'agrandissement, à la modernisation et au développement du port d'Anvers, l'Etat hollandais portant cette participation à 90 p. 100 pour son port de Rotterdam.

Il fallait donc nous mettre en mesure de faire face à cette concurrence qui, demain, sera certainement plus âpre que jamais.

Je cite comme indispensables les principales opérations : liaison Dunkerque-Valenciennes, l'achèvement du canal du Nord.

J'ouvre ici une parenthèse :

Ce canal du Nord a fait couler beaucoup d'encre et nous en avons nous-mêmes beaucoup parlé. Les assemblées départementales de la région du Nord auxquelles je veux, d'ailleurs, rendre hommage, n'ont cessé, depuis des années, de réclamer l'équipement et la modernisation du réseau fluvial. A cet effet, elles ont accepté d'apporter leur concours financier personnel.

On peut donc se demander si le canal du Nord doit ou ne doit pas être réalisé.

Quelles sont les relations fluviales entre le Nord et Paris pour, d'une part, transporter notre charbon vers Paris et, d'autre part, recevoir de la région parisienne les matériaux de construction dont la région du Nord a besoin ? Il n'y a qu'une seule voie de communication par eau, le canal de Saint-Quentin, qui est d'ailleurs vieux de plus de cent ans. Le canal du Nord, dont les travaux, déclarés d'utilité publique en 1903, ont été abandonnés, repris, puis abandonnés encore, qui a été plus ou moins détruit au cours des deux guerres de 1914-1918 et 1939-1945, le canal du Nord peut-il demain porter atteinte au trafic du canal de Saint-Quentin ?

Je le dis tout net : non. Le canal de Saint-Quentin n'est pas, actuellement, étant donné ses normes insuffisantes, son état de vétusté, capable d'absorber tout le trafic entre le Nord et Paris. Les attentes de nos péniches sont interminables, il y a plus de cent écluses à franchir et la distance qui sépare le Nord de Paris est de 130 kilomètres, coupés par 42 écluses, portant le temps de parcours à douze, quinze et même dix-huit jours.

Est-il possible de le moderniser ? Ce serait difficile pour le moment. Il est saturé.

Si demain, en revanche, le canal de Saint-Quentin pouvait être doublé par le canal du Nord, le trafic entre le Nord et la région parisienne trait grandissant de même que la prospérité de l'un et de l'autre, de même je vais plus loin, que la prospérité des moyens de transport autres que fluviaux. (Applaudissements.)

Cela dit, l'aménagement et l'équipement de la basse Seine, dont le trafic annuel est de l'ordre de 11 millions de tonnes,

s'imposent également, de même que la canalisation de la haute Seine — notamment en amont de Corbeil — dont le trafic présent est de l'ordre de 8 millions de tonnes.

S'impose également l'amélioration des voies de l'Est, afin de faciliter la liaison entre Strasbourg et son hinterland, soit vers l'Ouest, soit vers le Sud. Enfin des autorisations de programme sont prévues au titre d'opérations intéressant le littoral et certaines autres voies du Nord et de l'Est de la France.

Je ne parle pas de la canalisation de la Moselle, dont il n'est pas question dans ce rapport, qui est un projet à part et est réalisée par une société internationale.

Considérant le financement des opérations de la loi de programme, il conviendrait que l'apport des fonds de concours se réalise au rythme des investissements de l'Etat. Autrement dit, il serait souhaitable que les autorisations d'emprunts soient accordées en temps opportun à la profession, l'échéancier devant être connu suffisamment tôt pour éviter les à-coups, voire les arrêts, dans la réalisation des travaux.

J'en arrive aux ports maritimes. Je pourrais dire qu'ils n'ont pas été « gâtés » jusqu'à maintenant. Il y en a tellement! ma répondez-vous. Le ministre en a cité 106. Je crois qu'il y en a un peu plus car on néglige l'importance que revêtent encore pour le pays les petits et moyens ports, et aussi les ports de pêche, pépinières de marins. C'est dans nos ports de pêche, en effet, que nous recrutons le personnel navigant de notre marine marchande.

Nous pencherons-nous un jour prochain sur le sort de notre marine marchande et sur celui, aujourd'hui, aussi menacé, des constructions navales.

Nous allons produire un très gros effort et cela était nécessaire. Nos ports maritimes ont été détruits pendant la guerre; des kilomètres de quais ont été endommagés, les ouvrages, l'outillage public, tout a été anéanti. Il a fallu reconstruire et restaurer. Grâce aux efforts de tous, nous pouvons nous féliciter aujourd'hui de ce que le trafic, qui était de 45 millions de tonnes en 1938, a atteint, après être descendu à 12.500.000 tonnes au lendemain de la guerre, quelque 80 millions de tonnes en 1958 pour aller sans doute vers les 100 millions de tonnes d'ici deux ou trois ans à peine.

C'est dire que nous devons rendre hommage aux efforts des gouvernements qui se sont succédés, au Parlement, aux assemblées consulaires et aux collectivités locales qui, elles aussi, ont contribué à l'effort de restauration magnifique dont vous vous êtes réjoui, monsieur le ministre de l'Industrie et du Commerce, il y a quarante-huit heures à Dunkerque.

Cependant, il reste encore beaucoup à faire et je voudrais que le problème des ports maritimes ne donne lieu à aucune hésitation, à aucune appréhension.

Les ports maritimes qui assurent la moitié des échanges extérieurs ont un rôle déterminant à jouer dans l'économie générale du pays. Ils devront aider la France à se bien situer dans le Marché commun.

Je me réjouis que des crédits relativement importants soient prévus pour les années 1960, 1961, et 1962, crédits qui permettront de moderniser très heureusement les installations de ce pays.

La loi de programme formule certes la promesse d'investir en faveur des ports, au compte de l'Etat, 24 milliards 600 millions de francs, auxquels s'ajouteront 17 milliards 610 millions de fonds de concours.

Mais ces crédits sont insuffisants, car c'est au triple qu'il conviendrait de pouvoir les porter, chaque année.

Voilà l'essentiel de ce que j'avais à vous dire à propos des ports.

Je ne vous citerai pas, à cette tribune, les différentes opérations qui ont été retenues; vous en trouverez la liste dans le rapport que j'ai eu l'honneur de vous présenter au nom de la commission des finances et qui vous a été distribué. Mais ma conclusion sera la suivante:

En ce qui concerne les ports maritimes, je voudrais qu'on ne tienne pas rigoureusement compte de l'échéancier fixé par la loi de programme, qu'on ne le considère pas comme intangible, absolu.

Il ne faudrait pas, par exemple, que le port de Dunkerque — je m'excuse d'y revenir — ne soit pas prêt à répondre au

trafic qui, demain, s'instituera entre l'Est et le Nord, lorsque sera réalisé ce qu'on appelle « la canalisation de la Moselle ». Il devra être prêt à la fois pour expédier vers le secteur lorrain les minerais d'importation qui vont arriver dans nos ports et pour recevoir les produits finis, l'acier en particulier, venant de l'Est, pour les exporter vers les pays acheteurs.

Voilà ce que je voulais vous demander de comprendre, monsieur le ministre, et d'essayer de réaliser.

Je vous propose, au nom de la commission, mes chers collègues, prenant acte de l'effort que comporte le projet de loi de programme, d'adopter la partie du projet de loi concernant les voies navigables et ports maritimes, tout en indiquant cependant que nous devons considérer cela comme un minimum. Mais la cadence du plan ne sera pas tenue si cet effort n'est pas très largement étendu.

En effet, il nous faudrait, et sans doute, monsieur le ministre, allez-vous nous prêter, dans les lois budgétaires annuelles, des crédits complémentaires très substantiels.

Considérez vos prévisions de la loi de programme comme des crédits inconditionnels, mais donnez-nous également davantage de crédits conditionnels. C'est la condition du succès de la France, demain, dans le Marché commun. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Arrighi, rapporteur général, suppléant M. Anthouze, rapporteur spécial de la commission des finances pour l'aviation civile.

M. Pascal Arrighi, rapporteur général. Monsieur le président, mesdames, messieurs, au nom de mon excellent ami, M. Anthouze, rapporteur spécial, je présenterai quelques brèves observations sur les autorisations de programme qui, dans le projet de loi relatif à l'équipement économique général, intéressent l'aéronautique civile.

A la commission des finances, M. le ministre des travaux publics et des transports, avec beaucoup d'habileté, a désarmé et prévenu nos critiques en nous disant que la loi qui nous était présentée n'était pas, pour l'aéronautique civile, une loi de programme. Des études techniques nécessaires, nous a-t-il dit, obligeaient à différer la rédaction et l'établissement d'une loi de programme véritable.

Dans un raccourci saisissant, M. le ministre des travaux publics et des transports a rappelé les modifications intervenues dans le domaine de l'aviation marchande depuis la mise en circulation d'appareils à réaction.

Nous nous trouvons, en effet, dans une phase d'évolution particulièrement accélérée. Quelques données sont là pour montrer les progrès techniques et les bouleversements auxquels nous assistons: un appareil commercial évolue à 10.500 mètres au lieu de 6.500 mètres, à une vitesse de 800 kilomètres-heure au lieu de 450 kilomètres-heure. Il coûte 2 milliards et demi de francs au lieu d'un milliard et possède une capacité double de transport des passagers.

Cependant, quels que soient les programmes de demain, il convenait dès à présent d'adapter les conditions de l'infrastructure et de la navigation aérienne à ces données techniques.

Voilà pourquoi l'effort prévu dans le texte qui nous est présenté ne porte que sur deux années pour un montant de près de 7 milliards de francs et se limite aux domaines de la navigation aérienne en métropole, en Algérie et dans les départements d'outre-mer et à la protection météorologique des appareils à réaction naviguant à haute altitude.

La loi de programme ne s'étendant qu'à jusqu'en 1962, les autorisations pour l'aéronautique civile ne couvrent donc que deux années.

Sans doute ne fallait-il pas imprudemment engager l'avenir, sinon par des erreurs, du moins par des approximations qui pouvaient être techniquement regrettables et financièrement très coûteuses. Mais il serait bon de profiter de ce délai et, sans attendre 1961, de résoudre un certain nombre de problèmes.

Avec le rapporteur spécial et au nom de la commission des finances, je voudrais très brièvement attirer l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur deux points qui nous paraissent importants.

C'est d'abord le problème de l'équipement de nos aéroports. Les travaux de celui d'Orly, vous le savez, sont dans leur

phase de réalisation active. Mais, pour répondre au trafic du Sud de l'Europe, il faut doter la France d'un grand aéroport intercontinental du Midi.

Vous connaissez l'activité de nos partenaires du Marché commun, qui sont aussi nos concurrents. Elle s'est manifestée dans le domaine des ports maritimes. A l'instant, avec sa compétence et sa grande connaissance de ces sujets, M. Denvers soulignait l'obligation que nous avions de moderniser nos installations portuaires et, au cours de la discussion à la commission des finances, M. le président Paul Reynaud rappelait que le tonnage de Rotterdam est l'équivalent du tonnage de la centaine de ports français. Ce qui vaut pour nos ports maritimes, vaut pour nos grands aéroports. Il ne faudrait pas que, faute d'installations suffisantes et modernes, le trafic soit détourné sur les aéroports de Zurich, Gênes ou Milan.

Ce n'est sans doute ni le lieu ni le moment de discuter de l'implantation du grand aéroport intercontinental. Nous faisons confiance au ministre responsable qui se prononcera et prendra sa décision, nous en sommes sûrs, en toute objectivité et en toute connaissance de cause, mais les études doivent être poussées et une décision doit intervenir rapidement.

Notre deuxième sujet de préoccupation, c'est l'établissement d'un programme d'études et de création de prototypes.

Vous connaissez l'exceptionnelle réussite des fabrications françaises. Je ne veux citer que trois exemples: pour les hélicoptères l'« Alouette »; pour les avions de tourisme, le Morane-Saunier du type « Paris »; pour les moyens courriers, la « Caravelle ».

Ceux qui seront d'accord avec moi pour remarquer que tout n'a pas été systématiquement mauvais sous la IV^e République admettront également que ces réussites n'auront leur plein développement et des débouchés suffisants à l'extérieur que parce que notre pays a retrouvé son crédit au-delà de nos frontières.

Mais il faut prévoir un autre programme pour les prochaines années. Le Gouvernement s'en préoccupe, il a réuni un conseil interministériel avant-hier. Il s'agit, en effet, de préserver nos bureaux d'études et nos fabrications aéronautiques.

Les bureaux d'études ont été formés avec des éléments dont la compétence, l'ardeur et la valeur sont connues. Il ne faut pas qu'ils soient dispersés. Ce serait ruiner des investissements qu'il serait difficile et onéreux de reconstituer.

Quant à notre production aéronautique, qu'il s'agisse de l'industrie des moteurs ou de l'industrie nationale des cellules, elle a besoin de savoir où elle va. Ceux de nos collègues qui représentent des régions où sont implantés des usines et des établissements de production aéronautique viendront, à ce sujet, dire leurs appréhensions et leurs soucis.

Le plan de charge de plusieurs usines est faible et menacé. Or, seule une continuité de programme peut apporter la sécurité de l'emploi.

En résumé, pour l'aéronautique civile cette loi de programme n'en est pas une, et il est urgent de soumettre au Parlement une vraie loi de programme établissant des objectifs d'études et de fabrications et définissant par rapport aux marchés étrangers et à nos voisins, nos concurrents, nos besoins et nos impossibilités.

Le Gouvernement s'en préoccupe, mais des propositions doivent être faites au Parlement dans les mois qui viennent. C'est à la fois l'intérêt de cette branche particulièrement active de notre économie, et l'intérêt général qui l'exigent. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les télécommunications.

M. Tony Larue, rapporteur spécial. Monsieur le président, mes chers collègues, les télécommunications, qui groupent le téléphone, le télégraphe et les services radioélectriques, ont été comprises dans le projet de loi de programme qui nous est soumis.

Le téléphone, comme vous le savez, et un des secteurs de l'activité mondiale où subsiste la pénurie née de la guerre.

Ainsi que je l'ai indiqué dans mon rapport, près de 420.000 demandes d'abonnements téléphoniques sont actuellement en instance et ne pourront être satisfaites que dans des délais assez longs, certains pouvant atteindre plusieurs années.

Les besoins de matériel des postes, télégraphes et téléphones, vous le savez, sont immenses. Grâce au deuxième plan de modernisation et d'équipement couvrant la période 1954 à 1957, le réseau français s'est accru annuellement de 80.000 nouveaux abonnés, amorçant ainsi le relèvement de la situation. Cependant, cet effort n'a pas permis de résorber le retard qui avait été pris pendant vingt ans.

Il y a également lieu de noter, dans le domaine des télécommunications, que la technique a fait d'énormes progrès, en particulier grâce aux recherches effectuées dans les laboratoires des P. T. T., au centre national d'études des télécommunications qui a acquis une renommée mondiale.

Il y aurait donc lieu, d'une part, de satisfaire les nouvelles demandes et, d'autre part, de moderniser les équipements existants. Pour atteindre ces buts, un troisième plan a été établi, couvrant la période 1957-1961. Ce plan comprenant 445 milliards de francs d'autorisations de programme, dont 354 milliards de francs se rapportant aux télécommunications. Si ce plan avait été adopté, il aurait permis non seulement de rattraper au plus urgent, mais de rattraper une partie du retard.

En raison de l'absence de plan, les crédits d'équipement, en 1957, 1958 et 1959, furent accordés, compte tenu des conjonctures budgétaires. Ces autorisations de programme forment un total de 154 milliards de francs, dont 119 milliards sont destinés aux télécommunications.

Si nous prenons pour base les propositions de ce troisième plan, c'est un total de 291 milliards de francs d'autorisations de programme qu'il y aurait lieu d'accorder aux P. T. T., dont 235 milliards aux télécommunications. Ces prévisions élaborées en 1956 s'élevaient, compte tenu de la montée des prix, à 343 milliards de francs au total, dont 275 milliards pour les télécommunications.

Que nous proposons-t-on dans le projet de loi de programme qui nous est soumis? 190 milliards se répartissant en trois tranches de 60 milliards pour les années 1960, 1961 et 1962.

Ces crédits, ainsi que l'a déclaré M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones lors de son audition à la commission des finances, constituent « un noyau minimum d'action »; ils permettront l'installation, chaque année d'environ 120.000 postes d'abonnés nouveaux, chiffre équivalent au nombre des demandes formulées annuellement.

Je veux souligner que la promesse nous a été faite que ce montant serait augmenté chaque année d'autorisations de programme complémentaires, partie pour la poste et les services financiers, qui ne sont pas compris dans la loi de programme, et partie pour parfaire les crédits des télécommunications.

Les demandes formulées au titre du budget de 1960 sont, je l'indique au passage, de l'ordre de 30 milliards de francs. Nous espérons que M. le ministre des finances voudra bien les comprendre dans le projet de budget qui nous sera soumis à la rentrée.

Le financement de ces autorisations de programme sera assuré, d'une part, par l'excédent du budget d'exploitation prévu pour 40 milliards en 1959, et, d'autre part, par des prêts de la caisse des dépôts et consignations.

A propos de ce financement, je voudrais rappeler que l'excédent du budget d'exploitation n'est pas un excédent réel, puisque aucune somme n'est prévue pour l'amortissement des installations, comme l'exigerait une saine gestion industrielle et commerciale. C'est un point sur lequel nous reviendrons plus longuement lors de la discussion du budget des P. T. T.

Il paraît logique que l'administration des postes, télégraphes et téléphones, mettant à la disposition du Trésor les fonds des chèques postaux et de la caisse nationale d'épargne, dont le montant total dépasse actuellement 1.500 milliards de francs, bénéficie, pour ses investissements, de prêts de la caisse des dépôts et consignations, cette méthode étant beaucoup plus économique que celle des emprunts qu'elle était obligée de contracter jusqu'à ces dernières années.

La France occupe le dix-neuvième rang dans le monde, avec 8 postes pour cent habitants. Les Etats-Unis d'Amérique sont en tête, avec 33,73. La France est l'avant-dernière, avec l'Italie, pour les pays signataires du traité de Rome.

Ce retard a uniquement pour cause des difficultés financières, tant il est vrai que nous possédons des techniciens de grande classe et que la technique française des télécommunications, qui s'impose partout dans le monde, fait l'admiration de nos partenaires du Marché commun.

Malgré ses insuffisances, cette loi de programme que nous vous demandons d'adopter apportera de nettes améliorations dans les télécommunications françaises. Elle permettra également à l'industrie des télécommunications de reprendre son activité, et, peut-être, le plein emploi, si des crédits complémentaires annuels viennent, comme nous l'espérons, s'ajouter à ce noyau que constitue la loi de programme.

Comme M. le ministre devant la commission des finances, je conclus en disant que le problème qui se pose pour les télécommunications est un problème essentiellement financier. Je tiens, en terminant — l'Assemblée m'y autorisera sans doute — à rendre hommage, au nom de la commission des finances, à la qualité et au dévouement du personnel des postes, télégraphes et téléphones (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Féron, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'énergie électrique. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jacques Féron, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, il suffirait, si l'on n'était pas pénétré de la complexité du problème de l'énergie, de se pencher sur le remarquable rapport de la commission de l'énergie relatif au troisième plan de modernisation et d'équipement pour en être convaincu.

Il n'a donc pas été dans les intentions de la commission de la production et des échanges d'ouvrir une discussion sur toutes les questions qui s'y rattachent. L'aurait-elle voulu que la matière qui lui a été soumise à l'occasion de la loi de programme relative à l'équipement économique général ne le lui aurait pas permis, celle-ci s'étant limitée à la seule énergie électrique.

Cette limitation n'a, d'ailleurs, pas été sans surprise, étant donné les liens étroits qui existent entre les différents éléments qui constituent le problème énergétique dans son ensemble.

C'est la raison pour laquelle votre commission regrette, dans le rapport que j'ai l'honneur de soumettre à l'Assemblée, que les auteurs de la loi de programme se soient limités à cette seule énergie électrique sans évoquer le problème d'ensemble de la politique énergétique.

Avant d'en arriver aux questions particulières qui ont été abordées au cours de nos travaux sur la loi de programme, je voudrais encore évoquer le vœu que j'avais mission de vous soumettre, monsieur le ministre, à savoir qu'il est souhaitable qu'une coordination des différentes sources d'énergie fut réalisée.

Mais vous paraissez avoir répondu à ce vœu puisque j'ai pu relever, dans la presse, que vous auriez demandé à M. Masset, commissaire général au plan, de réunir un groupe d'experts chargé d'étudier les problèmes que soulève la coordination des politiques charbonnière, pétrolière et gazière, afin que la synthèse des différents points de vue soit facilitée.

Cette décision aboutirait, s'il en était besoin, à atténuer l'aspect critique de mon rapport.

Ces remarques étant faites, j'aborderai brièvement les différents points soulevés par la commission. On en est au projet de loi actuellement en discussion. Ils ont trait à des préoccupations d'ordre social, régional même, ainsi qu'au rôle que doit jouer la commission de la production et des échanges, celui de participer pleinement aux travaux des techniciens qui ont la charge de mettre sur pied les structures de notre économie générale.

Ces préoccupations ne sont, au demeurant, nullement guidées par le désir d'édifier une technique en quelque sorte parallèle — bien qu'il y ait d'éminents techniciens dans notre commission — mais au contraire par le souci de s'en dégager, pour faire respecter le sens de l'humain qui entretient les contacts qui doivent exister entre la population et le Parlement au sujet de ces grandes réalisations industrielles spécialisées exigées par notre époque.

C'est pourquoi notre commission demande à être tenue au courant des études qui seront faites, et des options qui seront proposées. Elle ne veut pas courir le risque d'être mise devant le fait accompli.

Ces choix et ces options peuvent en effet provoquer des heurts, en particulier sur le plan social. Je n'en prends pour preuve, monsieur le ministre, que la judicieuse remarque que vous faisiez il y a quelques jours devant la commission des finances, à la séance de laquelle j'assistais. J'ai noté votre

réflexion à propos de la politique charbonnière qui, disiez-vous, s'il le fallait obligerait à organiser la régression et non pas « à subir une déroute », ce qui prouve votre souci de ne rien faire qui occasionne ces heurts.

Il est évident que dans ce domaine, comme en bien d'autres, le concours du Parlement vous serait utile pour mener à bien la tâche difficile que vous avez à résoudre. Ce concours sera d'autant plus efficace que le Parlement participera plus activement à la mise sur pied d'une politique énergétique d'ensemble.

Parmi les autres questions dont notre commission s'est préoccupée, il en est deux qui ont retenu plus particulièrement son attention, le projet de barrage sur la Rance et le choix à faire entre le barrage de Pierre-Bénite et celui de Bourg-lès-Valence.

La question du barrage de la Rance a soulevé des discussions passionnées qui doivent être envisagées sous deux aspects, un aspect régional et un aspect de prestige.

Il est évident que ce projet revêt un intérêt considérable pour nos régions de l'Ouest qui sont privées de sources d'énergie et sont désireuses de s'industrialiser. D'où l'intérêt parfois vif — nous en avons eu un exemple ces jours derniers — qu'apportent les habitants à en souhaiter la réalisation.

Pour sa part, la commission de la production et des échanges n'a pas, vous le pensez bien, tranché. Soucieuse d'être éclairée plus complètement sur l'ensemble du projet et sur les modifications qu'on serait en train d'apporter aux prévisions initiales, vous y avez fait allusion, monsieur le ministre, elle a exprimé le désir d'être mieux renseignée.

Mais ce projet de barrage de la Rance ne fait pas que s'inscrire dans l'ordre des préoccupations régionales; il soulève également, sur le plan international, une attention soutenue et s'inscrit dans le cadre de techniques nouvelles où nos techniciens font autorité. Certains le considèrent même comme une pièce maîtresse de nos réalisations industrielles destinées à utiliser les basses chutes. Nombreux sont ceux qui, au cours de voyages en pays étrangers — je m'en entretenais récemment avec un haut fonctionnaire — s'entendent poser des questions sur cette éventuelle réalisation. On m'a rapporté même qu'un haut fonctionnaire d'un pays d'Extrême-Orient avait fait le voyage de Tokio à Paris pour enquêter sur place.

Quol qu'il en soit, il serait nécessaire, monsieur le ministre, qu'une décision fut prise, d'autant que, dès 1950, les plus hautes personnalités de notre administration annonçaient que cette réalisation devait figurer au troisième plan d'équipement.

Quant au choix à faire entre les barrages de Pierre-Bénite et de Bourg-lès-Valence, ce n'est qu'à titre d'exemple que je l'évoque. Si peu de précisions sont données sur les constructions d'ouvrages, en revanche les précisions concernant l'énergie hydro-électrique sont assez complètes, et cela se comprend puisque ce sont des travaux à long terme. On fait état d'une somme de 260.900 millions, avec une ventilation par ouvrages. On a cependant retranché une somme d'environ 61 milliards qui n'a pas d'affectation, simplement parce qu'aucune décision n'a été prise quant à l'un des deux projets. La commission serait heureuse, monsieur le ministre, que vous lui précisiez le choix qui a été fait.

Dois-je ajouter que la commission de la production et des échanges porte le plus grand intérêt à l'électrification rurale? Mon collègue M. Marcellin a déjà, récemment — et je l'ai entendu aussi à la commission des finances — dénoncé la détresse de plusieurs centaines de milliers d'exploitations agricoles dépourvues d'électricité, et d'autres collègues reviendront probablement sur ce sujet au cours du débat; aussi je n'insisterai pas.

Voilà, mes chers collègues, rapidement résumés, quelques points du rapport qui a été imprimé au nom de la commission. C'est volontairement que j'ai laissé dans l'ombre, afin de ne pas laisser l'Assemblée, les éléments statistiques ainsi que la documentation se rapportant à certaines sources d'énergie.

Ma conclusion qui, mes chers collègues, traduit l'état d'esprit de la commission sera pour affirmer la volonté de celle-ci de ne pas être tenue à l'écart des travaux en cours. Ces derniers auront pour objet — je le répète — de définir les politiques charbonnière, hydraulique, pétrolière, gazière et nucléaire dans les années à venir.

Le rôle des commissions et du Parlement dans ces matières qui ressortissent à une grande spécialisation doit être effectif,

monsieur le ministre, car ces projets risqueraient, si l'on n'y prenait garde et s'ils devaient être élaborés en vase clos, de perdre le sens de l'humain. Ils doivent donner lieu, en effet, à autre chose qu'à la communication de textes ne faisant état que d'objectifs chiffrés, sans que soient indiqués les chemins qui seront empruntés pour y parvenir.

Il ne viendra cependant à l'esprit de personne de contester les chiffres qui nous sont indiqués dans la loi de programme concernant l'énergie électrique. Les études qui ont été faites sont d'une valeur incontestable et ont été élaborées par des hommes éminents. C'est pourquoi, on doit reconnaître que l'effort demandé au pays, pour considérable qu'il soit, est d'une absolue nécessité.

Le progrès social, le renversement de la tendance démographique depuis plusieurs années, le transfert des populations agricoles vers des emplois industriels, l'utilisation des excédents de main-d'œuvre nord-africaine sont autant de facteurs qui doivent pousser au développement de nos sources d'énergie.

C'est pourquoi, sous réserve des observations que je viens de présenter, la commission de la production et des échanges donne un avis favorable au projet qui lui est soumis. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Privet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour l'énergie nucléaire.

M. Jean-Charles Privet, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, l'avenir de la France en tant que grande puissance ainsi que l'amélioration du niveau de vie de sa population est fonction de ses ressources en énergie. Si le charbon, le pétrole, les forces hydrauliques et le gaz naturel assurent actuellement les besoins de notre pays, l'énergie nucléaire doit nous apporter le complément indispensable dans les années à venir.

Mon collègue M. Féron a précisé dans son rapport de quelle importance était le déficit énergétique français.

A long terme, l'énergie atomique seule apparaît susceptible de combler le déficit national. Il ne semble pas que l'approvisionnement de notre industrie atomique en matières premières pose de problème, même à longue échéance, en raison de la richesse du territoire national et de l'Union française en minerais d'uranium. Enfin, il faut considérer que la construction de centrales électriques atomiques constituera, sans doute, le moyen le plus économique d'équiper les pays sous-développés de la Communauté, de telles centrales ne nécessitant pas de coûteux transports de combustibles.

Le programme atomique français. — Le premier plan quinquennal de développement de l'énergie atomique en France a été adopté en 1952. Cette loi de programme du 24 juillet 1952 autorisait 37.700 millions d'engagements de dépenses. Ce plan fut complété en 1955 par un programme additif qui portait à plus de 100 milliards les crédits d'équipement jusqu'en 1957. Ce premier plan tendait essentiellement à équiper le Centre de recherches de Saclay, à développer la production d'uranium et à entreprendre la production industrielle de plutonium. En fait, il a permis d'assurer le financement de recherches beaucoup plus vastes qu'il n'était prévu et la réalisation d'un important ensemble de production de plutonium: l'usine de Marcoule. En outre, ce plan a permis de commencer la production industrielle expérimentale d'énergie électrique à partir de la fission de l'uranium.

Le second plan quinquennal de développement de l'énergie atomique, portant sur les années 1957 à 1961, a pour origine une loi du 23 juillet 1957. Ce nouveau plan embrassait plus la totalité de l'activité nucléaire, celle-ci ne se limitant plus au seul Commissariat à l'énergie atomique et mettant désormais en jeu d'autres entreprises publiques et, tout particulièrement l'Electricité de France. Ce plan permettrait notamment à la France de s'associer aux Initiatives qui pourront être entreprises sur le plan européen dans le domaine atomique.

Le second plan quinquennal français comprend un programme englobant toutes les entreprises ou le Commissariat à l'énergie atomique est maître unique ou maître d'œuvre principal, ainsi que des programmes pour lesquels le Commissariat à l'énergie atomique doit agir, soit comme expert ou conseil, soit comme maître d'œuvre associé.

Pour ces activités, le plan prévoit 384 milliards de crédits pour cinq ans. Si l'on ajoute à ce chiffre les dépenses annuelles supérieures à 60 milliards, celles d'autres administrations ou

organismes publics, ainsi que la participation de l'Euratom, le nouveau plan quinquennal met en jeu, en réalité, près de 500 milliards de crédits au total.

Les projets immédiats en matière atomique concernent, d'une part, la construction d'une série de centrales électriques nucléaires par E. D. F. et, d'autre part, l'édification d'une usine française de séparation isotopique.

La première centrale électrique, dite E. D. F. 1, est actuellement en construction dans la région de Chinon. Elle entrera en service au début de 1960 malgré les inévitables difficultés inhérentes à une expérience de cette importance. D'autres centrales suivront avec un intervalle de l'ordre de dix-huit mois. Le prix du kilowatt sera, pour E. D. F. 1, supérieur au prix obtenu dans les centrales thermiques ou hydro-électriques. Le prix de revient sera sensiblement abaissé pour la seconde centrale (E. D. F. 2). Il est probable que la troisième centrale aura un prix de revient encore amélioré.

La politique atomique. — Après la guerre, la France s'est d'abord attaquée à la solution la plus simple et la moins coûteuse: produire du plutonium. Notre pays a, d'ailleurs, dès 1955, révélé le processus d'extraction de ce corps, répudiant le principe du secret atomique, jalousement gardé par les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et l'U. R. S. S. Toutefois, l'utilisation du plutonium ne permettait pas de construire de moteurs ou de centrales atomiques de dimensions raisonnables. Seule, la production d'uranium 235 autorisait la présence de la France sur les marchés de l'utilisation pacifique de l'énergie atomique. Les chercheurs de Saclay étant parvenus à obtenir la séparation isotopique sur le plan industriel de l'uranium 235, la France va pouvoir, dans le cadre du plan quinquennal, construire une usine de séparation isotopique. Cette usine, qui consommera une énorme quantité d'énergie — 1/20^e ou 1/30^e de la production française, d'électricité — sera édifiée au voisinage immédiat d'un des barrages du Rhône.

La France sera ainsi prochainement en mesure de faire face à la concurrence internationale, sans dépendre d'une façon quelconque de l'étranger.

Il faut souligner, en effet, que l'achat récent aux Etats-Unis d'une certaine quantité d'uranium enrichi, destiné à un moteur de sous-marin, ne porte en aucune manière atteinte à nos projets nationaux. Tout au contraire, cet achat nous permettra de lier certaines expériences indispensables.

Les pays sous-développés bénéficieront d'une manière toute particulière de cette source inépuisable d'énergie.

La construction par la France de centrales atomiques nous placera d'autre part en excellente posture sur le marché européen à un moment particulièrement important pour notre économie nationale.

En conclusion, je me permets, mes chers collègues, d'insister sur la nécessité de poursuivre et d'intensifier les investissements dans le domaine énergétique, tant sur le plan de la recherche que sur le plan essentiellement pratique des centrales d'Electricité de France. Tout récemment, au cours du colloque national des Facultés de droit, M. Vedel, professeur à la Faculté de droit de Paris, traitant de l'avenir de l'énergie atomique et des problèmes que pose son développement, assurait que les découvertes de pétrole effectuées sur le sol français ne sont pas de nature à enlever à l'utilisation de l'énergie atomique une partie de son intérêt. Il est certain que les perspectives économiques qui s'ouvrent devant notre pays sont immenses et que, loin de nous laisser décourager par l'amorce de crise que nous venons de connaître, nous devons nous préparer à faire face aux gigantesques besoins qui vont se manifester dans le domaine énergétique. Ainsi, l'électricité d'origine atomique, qui vient, à Marcoule, être lancée sur le réseau pour la première fois, le pétrole, le gaz naturel et le charbon ne doivent pas être opposés les uns aux autres. Bien au contraire, une coordination nécessaire doit permettre de fixer le rôle de chacun dans l'extension à venir, en fonction des possibilités de chaque secteur. La crise charbonnière, aussi sérieuse qu'elle puisse être, n'est que provisoire. Elle ne doit pas être l'arbre qui nous cache la forêt. J'en demeure persuadé, nous aurons besoin à très bref délai de toutes nos disponibilités énergétiques. Bien plus, à plus long terme, mais à l'issue d'une période qui n'excéderait sans doute pas vingt-cinq ans, ces besoins seront tels, que, seule, l'énergie atomique sera en mesure de combler un déficit qui demeure inéluctable. Il nous appartient, si nous voulons être en mesure, à ce moment, de répondre aux besoins, sans difficultés, de ne pas compromettre aujourd'hui les investissements atomiques qui seront, demain, la chance de la France.

Malgré nos difficultés et nos faibles ressources, nous avons su, grâce à nos ingénieurs et techniciens, nous faire une place très honorable parmi les puissances atomiques. Cet effort ne doit pas se relâcher, bien au contraire; c'est pourquoi, mes chers collègues, votre commission vous demande de donner un avis favorable au chapitre de la loi de programme concernant les crédits destinés à l'énergie nucléaire. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Rey, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la S. N. C. F.

M. Henri Rey, rapporteur pour avis. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le traile de la S. N. C. F., en constante augmentation, arrive à un point culminant pour les installations actuelles. Il fallait donc que, dans cette loi de programme qui nous est soumise, nous passions deux stades, l'un qui représente les électrifications, l'autre les acquisitions de matériel roulant.

Je ne vous lirai pas le rapport que vous avez entre les mains. Je me permettrai simplement de vous donner les conclusions de la commission.

Cette loi de programme, bien que très modeste dans ses prévisions, doit permettre à notre Société nationale de prévoir l'organisation de ses marchés et lui assurer une garantie de financement pendant plusieurs années. Les meilleurs prix d'exécution qui en résulteront permettront notamment de renforcer la position d'exportateur que les constructeurs français ont prise dans le domaine de la traction électrique.

C'est pourquoi votre commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à l'adoption de la partie du projet de loi de programme concernant la S. N. C. F. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les ports maritimes et les voies navigables.

M. Jeanni Dumortier, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, je commencerai comme vient de terminer notre collègue M. Rey, en disant que le rapport que j'ai déposé devant la commission a été imprimé et distribué, et comme je n'ai pas l'intention de revenir sur ce rapport, je présenterai simplement quelques observations d'ordre général.

Deux projets étaient soumis à notre examen: Le premier concerne les voies navigables, le deuxième concerne les ports maritimes.

Je vais commencer, si vous le voulez bien, par les voies navigables. Au nom de la commission, ce sont des fleurs que je vais offrir à la direction des voies navigables, car nous avons eu l'intense satisfaction de voir présenter à l'Assemblée un choix d'investissements prévus à l'avance pour quatre années, pour nos voies navigables, et une masse de crédits qui se trouvent être supérieurs à ce que furent durant les années écoulées les inscriptions budgétaires.

Nous pouvons donc nous en réjouir et nous en féliciter. Nous nous en réjouissons, d'abord parce que nous savons que, sur le plan technique, il n'est rien de plus mauvais en matière de voies navigables que d'attribuer les répartitions aux différentes directions régionales et de disperser la manne des crédits un peu au hasard. Il est nécessaire qu'une politique d'ensemble soit faite, qu'un choix politique soit opéré, qui permettent réellement d'harmoniser les transports, et je vais prendre un exemple très précis.

Dans la région du Nord, il fut décidé un jour sur la liaison Dunkerque-Valenciennes, de supprimer deux écluses vétustes. C'est ainsi qu'on a installé une magnifique écluse moderne, à Arques, l'écluse des Flandres. Quand celle-ci a fonctionné une demi-journée, je ne dirai pas que l'écluse d'aval ou d'amont — mais que l'écluse en deça, qui s'appelle l'écluse de Fontinettes est bloquée, et que, quand ce n'est pas celle-ci, c'est celle de Watten, au-delà, qui se trouve obstruée.

Faire un « écritain de Janot », réparer pièce par pièce un système de canaux, c'est faire un travail qui n'est pas rentable et qui ne correspond pas aux besoins de l'économie du pays.

Au lieu de cela, cette fois-ci, nous voyons un programme d'ensemble qui porte sur toute la Haute-Seine et la Basse-Seine, afin de permettre, en particulier en Basse-Seine, d'utiliser les techniques modernes de poussage.

Et puis, nous avons la grande liaison du Nord; la liaison Dunkerque-Valenciennes unira les bassins sidérurgiques au port minéralier de Dunkerque.

La liaison de la Marne au Rhin, la liaison du Rhône au Rhin, seront des artères vivantes entre le Centre de la France et les régions de l'Est, tout cela avec passage à la profondeur de 2 mètres 20.

Certes, 2 mètres 20 ce n'est pas beaucoup. Cela permet le passage de la péniche flamande de 350 tonnes.

On nous dit un peu parlout: « Maintenant, pour être moderne, ce qu'il faut, c'est un passage à 1.350 tonnes. Voyez ce que font nos amis de Belgique et de Hollande, voyez ce que font les Allemands; chez eux, le passage est de 3.000 ou 4.000 tonnes. » Et l'on cite, notamment, le canal Albert.

Il est des régions privilégiées naturellement, où l'enfoncement à 1.350 tonnes est possible et souhaitable. C'est le cas de la liaison Dunkerque-Valenciennes. Je souligne que, dans le cadre de cette loi de programme d'investissements, tout ce qui sera réalisé en matière de travaux avec enfoncement à 2 mètres 20, du point de vue des écluses ou de l'aménagement des berges, le sera afin de permettre, par un dragage ultérieur, de passer à 1.350 tonnes.

Il y a donc là un travail sérieux, des réalisations immédiates pour permettre le passage de la péniche flamande à son enfoncement normal de 2 mètres 20 et non plus de 1 mètre 80, comme le déclarait justement M. Devers, ce qui est l'enfoncement courant, actuellement, dans la région de Dunkerque, et permet l'utilisation normale de nos péniches flamandes.

Plus tard, dans une autre tranche, nous passerons à l'organisation du passage à 1.350 tonnes et là, concernant la liaison Dunkerque-Valenciennes, je rejoindrai mon éminent collègue M. Devers en disant qu'il ne faut pas attendre pour cette réalisation. Un problème de compétition se pose pour les ports du Nord de la France. Il faut absolument ne pas arriver trop tard, lorsque déjà des circuits commerciaux seront créés et que des avances seront prises par d'autres, et il faudra que, dans le cadre des inscriptions de crédits, on active, à l'image de ce qu'ont fait les conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais, les investissements, afin de permettre le plus tôt possible le passage à 1.350 tonnes.

Des observations ont pu vous être présentées; vous avez pu recevoir certaines brochures concernant l'achèvement du canal du Nord. Je dois en dire deux mots. J'ai ici sous les yeux un graphique qui porte sur la densité de trafic, en millions de tonnes par kilomètre, en 1955. Le canal de Saint-Quentin occupe actuellement la dixième place dans le traile en millions de tonnes par kilomètre. Il n'est dépassé que par le parcours de Seine, entre Conflans et le pont d'Argenteuil. La densité de trafic était de 7 millions 150.000 tonnes par kilomètre en 1955 et j'ajoute que ce chiffre est constant depuis vingt ans, alors que le trafic des autres canaux a augmenté de 67 p. 100 depuis cette date.

Certains de nos collègues ont en l'occasion — je vois M. Dreyfous-Ducas qui m'approuve — de faire un voyage en commun, de voir ce canal de Saint-Quentin absolument bouché, les péniches obligées de faire la queue pour passer les écluses.

Ce spectacle doit cesser, et nous sommes persuadés que le canal du Nord, doublant le canal de Saint-Quentin, permettra une meilleure utilisation de celui-ci, ce qui sera nécessaire.

C'est un de nos anciens collègues de cette Assemblée, malheureusement disparu, M. Nisse, qui disait que « la pente des cours d'eau dans le Nord de la France va vers la Belgique et vers la Hollande et qu'il fallait absolument créer le lien entre cette riche région industrielle du Nord et la riche région parisienne ». Le canal du Nord doublant le canal de Saint-Quentin peut le permettre en ce qui concerne le trafic fluvial.

J'ajoute l'observation suivante. On nous dit: pourquoi voulez-vous construire les canaux à 350 tonnes alors que les temps modernes exigent des canaux de 1.300 ou 1.500 tonnes?

Je me permets de sourire, mes chers collègues, quo l'objection ne tient pas parce que, si l'organe peut créer la fonction, il faut tout de même, quand il s'agit des transports par voie quatrième ou fluviale, considérer quelles sont les fonctions qui pourront être créées. En l'occurrence, il s'agit de transporter du charbon de la région du Nord dans la région parisienne et de remonter les sables, les graviers et les matériaux de construction de la région parisienne vers la région du Nord. Or, à cet effet, l'unité de transport est la péniche flamande.

La très grosse péniche de 1.350 tonnes est réservée, en général, au transport des matériaux pondéreux des ports maritimes vers les industries sidérurgiques et au transport des produits finis venant des industries sidérurgiques vers les ports maritimes. Ce n'est pas là la vocation des canaux qui relient le Nord de la France à la région parisienne. Elle est de desservir le long de l'Oise, de l'Aisne et des canaux des clients individuels, des industries particulières qui vivent déjà actuellement le long de ces voies d'eau et pour qui veut, selon la formule heureuse de M. le ministre de l'agriculture, pratiquer la décentralisation, « porter les villes à la campagne ». Je crois qu'en améliorant notre trafic fluvial entre le Nord de la France et la région parisienne, nous transporterions nos villes industrielles au bord de l'eau, le long de cette nouvelle et future voie d'eau.

Voilà pour les fleuves. J'en arrive maintenant aux ports maritimes.

Je ne formulerai pas de critiques sur le choix des investissements décidés par la direction des ports maritimes et par M. le ministre. Nous trouvons ce choix très heureux, dans l'ensemble. Il y a, certes, en matière portuaire, des solutions de continuité qui n'existent pas en matière de canaux. Il faut prendre des options. Celles-ci nous ont paru heureuses mais, hélas ! très insuffisantes.

C'est le problème de la nature de la loi de programme et de ce qu'elle représente pour vous, Gouvernement, monsieur le ministre et pour nous, Parlement.

J'avoue qu'après avoir entendu les déclarations de plusieurs ministres je ne suis pas pleinement rassuré, car j'ai l'impression que tous nos ministres ne placent pas sous le mot de « loi-programme » tout à fait le même contenu, et que le concept diffère suivant qu'il s'agit du ministre de l'agriculture, qui dit : Ce que nous vous donnons n'est qu'une toute petite part, mais il est bien entendu que, lors de l'établissement du budget la part sera plus importante. Ce que nous avons voulu inscrire ce sont les grandes opérations, les travaux pour lesquels il est nécessaire de préparer des fonds de concours et de prévoir des participations. On veut également faciliter la tâche des collectivités locales appelées à participer et des autorités financières chargées de trouver les crédits.

Nous sommes pleinement d'accord avec cette optique, avec ce que disait M. le ministre de l'agriculture. C'est pourquoi nous nous félicitons de cette loi de programme. Mais en matière portuaire, là où l'instrument est si lourd, où il s'agit de trouver chaque fois, à côté du crédit de l'Etat, un crédit au moins égal pour élément des ports, auprès de la chambre de commerce ou du port autonome, nous sommes très heureux de savoir qu'il faudra à l'avance prévoir les moyens de financement, prévoir afin de présenter à l'autorité de tutelle des ponts et chaussées l'autorisation de contracter des emprunts qu'il faudra bien gager par des péages ou par d'autres ressources à déterminer ; nous en sommes heureux aussi parce que nous savons que la rapidité et le coût des travaux dépendent de ce que les entrepreneurs peuvent escompter obtenir comme travaux dans les années à venir.

En effet, si un entrepreneur qui s'installe dans un port comme Dunkerque, Boulogne ou Marseille, afin d'effectuer différentes tranches de travaux, sait qu'il aura des marchés successifs d'année en année, il lui sera possible de prévoir ses investissements propres en machines pour obtenir le rendement le plus poussé.

C'est pourquoi nous nous en félicitons.

Mais nous avons aussi entendu à la commission des finances — je demanderais à M. le ministre d'être notre interprète auprès de lui — M. Bonnefoux dire d'une façon plus nuancée : « Mais c'est la masse des travaux ; il y aura peut-être une petite tranche modulable. »

Que sera cette « petite tranche modulable » pour nos ports ? Nous nous méfions et je vais vous citer des chiffres. Il y a eu 9 milliards 400 millions d'inscriptions de crédit au budget de 1958 et 10 milliards 400 millions au budget de 1959 ; or, ne sont prévus pour 1960 et 1961 — je ne cite que ces deux années — que 8 milliards 200 millions. Soit au total 36 milliards.

Si nous nous reportons au troisième plan d'équipement, nous voyons que celui-ci prévoyait pour nos ports une somme de 66 milliards. Si donc, nous n'avons pas une tranche modulable importante ou si le point de vue du ministre de l'agriculture ne se traduit pas en matière portuaire, le manque de financement sera de l'ordre de 50 p. 100.

A cet égard, je tiens à répéter ce que nous avons dit à la commission de la production industrielle et des échanges, où nous avons été unanimes. Nous considérons les crédits d'équipement portuaire comme des crédits-planchers, comme un engagement réciproque entre le Parlement et le Gouvernement, le Gouvernement s'engageant à inscrire au minimum ces travaux dans les lois budgétaires successives, et le Parlement s'engageant, de son côté, à voter les crédits d'engagement correspondants, étant bien entendu que cela ne forme qu'une base de travail qu'il sera absolument nécessaire d'étouffer et de multiplier.

Je conclus, mes chers collègues. Les ports ne sont pas seulement un lieu de passage. De plus en plus, dans le monde entier, les ports et leur hinterland immédiat deviennent des centres industriels importants. De plus en plus on va chercher, à l'étranger ou dans la plus grande France, les matériaux premiers nécessaires à nos fabrications. Quand il n'y a, entre le port et l'usine, qu'un simple brouillage, ou mieux, qu'un déversement direct du bateau au lieu d'utilisation, cela se traduit par la diminution des prix de revient des produits fabriqués, par une compétitivité réelle sur les marchés internationaux.

Je pourrais citer telle usine française de ferro-manganèse qui est compétitive sur le marché américain parce qu'elle a réuni les conditions d'installation et de production à proximité d'un port où arrive son minerai. Tout ce qui est fait pour augmenter nos postes à quai, pour diminuer les jours où les heures d'attente en rade, pour attirer l'industriel vers un port de débarquement, ne peut que contribuer à la richesse de notre pays, à son équipement, à son développement et, j'ajoute, à la décentralisation, dans un cadre semblable à celui des voies navigables.

Nous voterons donc avec beaucoup de plaisir la partie du projet relative aux voies navigables.

Nous acceptons ce qui nous est proposé pour les ports maritimes, mais nous demandons au Gouvernement d'écouter l'appel unanime de la commission à cet égard. Nous n'avons été inspirés que parce que nous croyons être l'intérêt supérieur du pays. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Labbé, suppléant M. Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile et commerciale.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis suppléant. Mes chers collègues, M. le président Bergasse, empêché, m'a chargé de le remplacer à cette tribune. Je présenterai donc ce rapport pour avis au nom de mes collègues de la commission de la production et des échanges en me réservant la possibilité d'intervenir à titre personnel sur ce même problème au cours de la discussion générale.

Mesdames, messieurs, ce rapport pour avis sera extrêmement bref, car d'une part il ne porte que sur une partie relativement faible des crédits prévus dans le projet de loi sur l'équipement économique général, d'autre part il vise à des dépenses peu discutables puisqu'elles s'inscrivent en quelque sorte nécessairement dans le cadre du progrès technique.

L'aviation civile, peut-être beaucoup plus encore que les autres modes de transport classiques, se trouve aujourd'hui, dans le monde, à un tournant capital.

L'emploi généralisé des réacteurs sur des avions desservant les grandes lignes intercontinentales et même les lignes européennes donne à ces engins aériens une vitesse et un plafond qu'ils ne connaissent pas jusqu'à présent. L'adoption du Boeing 707 sur les lignes transatlantiques, demain sur les lignes franco-africaines, l'apparition de la Caravelle sur les lignes européennes font que la vitesse passe de 450 à 850 et que l'altitude de croisière des parcours normaux dépasse 10.000 mètres.

Il s'ensuit, pour la navigation aérienne comme pour la météorologie, une modification très profonde des données, qui exige, en conséquence, une révision complète des matériels.

L'exploration courante du ciel à des hauteurs jusqu'alors assez ignorées, la rapidité nécessaire pour la transmission des renseignements air-sol avec des appareils qui, par exemple, traversent le Luxembourg en 140 secondes, font que des installations nouvelles doivent être créées, impérativement, sur les aérodromes français, pour la sécurité et le contrôle de ces nouveaux engins aériens.

D'où ces dépenses qui figurent dans le projet de loi de programme qui vous est soumis pour un montant total de 6.685 millions de francs, répartis sur deux ans seulement en raison, comme l'a souligné notre collègue Pascal Arrighi, de l'incertitude existant quant à l'évolution future de l'aviation civile, mais permettant néanmoins au secteur industriel intéressé — et c'est l'essentiel — ainsi qu'aux services de l'aviation d'organiser, en complet accord, leurs opérations de séries.

En égard à l'extension de l'aviation à réaction sur les lignes africaines, soit qu'elle se réalise par l'intermédiaire d'appareils Caravelle ou Boeing 707, une part importante des dépenses est affectée aux aérodromes d'Algérie ou d'outre-mer.

Votre commission de la production et des échanges, en raison du caractère, dirons-nous inélictable, des dépenses engagées en faveur des moyens de transport indispensables à la vie moderne, vous propose d'adopter le projet de loi de programme présenté par le Gouvernement. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. La parole est à M. Laurin, suppléant M. de Gracla, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les télécommunications.

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis suppléant. Mes chers collègues, au moment où cette Assemblée aborde l'examen d'un projet de loi de programme relative aux télécommunications, la commission de la production et des échanges a voulu, après l'analyse des textes qui lui sont soumis, préciser sa portée et en tirer la philosophie.

M. de Gracla, empêché, m'a prié aujourd'hui de me substituer à lui à cette tribune.

Dans cet ensemble de loi de programme on constate que, quinze ans après la Libération, le téléphone reste un des seuls secteurs de l'activité nationale où subsiste encore la pénurie née des événements de la guerre.

Cette insuffisance quantitative entraîne un certain nombre de retards pour les améliorations qualitatives que permettrait le progrès technique. Cette situation du téléphone se répercute dans le service télégraphique où de nombreuses demandes d'abonnement au Téléx sont également en instance.

Pour le téléphone, de 1954 à 1959, le nombre des demandes d'abonnement non satisfaites n'a fait que s'accroître. En 1954, il était de 65.000, il est passé à 110.000 en 1957 et il atteint 120.000 en 1959 pour une demande annuelle actuelle de 150.000 environ.

Les prévisions d'augmentation des recettes sont approximativement: pour 1960, plus 10 milliards par rapport à 1959, pour 1961, plus 12 milliards par rapport à 1960 et pour 1962, plus 13 milliards par rapport à 1961.

On ne saurait, mes chers collègues, mettre en doute l'intérêt présenté, pour l'économie générale du pays, par les services des télécommunications qui représentent, en fait, un véritable système nerveux de notre économie. Comme, d'autre part, la haute rentabilité des installations est indiscutée, il n'existe pas, bien au contraire, d'objection majeure à leur développement. C'est pourquoi nous réjouissons — et la commission de la production et des échanges a tenu à ce que cela fut dit par le rapporteur — que cette loi de programme soit déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Cette loi de programme n'est d'ailleurs pas un fait nouveau pour les télécommunications. Lors du deuxième plan de modernisation et d'équipement, un décret de programme avait déjà été pris au titre d'une loi de pleins pouvoirs et couvrant la période 1954-1957:

Le but de cette loi de programme était essentiellement d'amorcer le redressement de la situation des télécommunications car depuis quelque vingt ans l'offre de service est inférieure à la demande.

Cette nouvelle loi de programme beaucoup plus cloffée que la précédente s'imposait donc sous peine de se retrouver, dans peu d'années, dans une situation pire que celle existant avant le deuxième plan.

Cette nécessité est devenue d'autant plus impérieuse qu'en fait il n'y a pas eu soudure entre le deuxième plan et la loi de programme qui vous est présentée. Pour les télécommunications, et par rapport à 1957, l'exercice 1958 s'est traduit par une réduction en crédits d'équipement d'environ 17 p. 100.

Compte tenu de la hausse des prix, le montant accordé en 1959 atteint à peine, en volume physique, celui de l'exercice de référence. C'est pourquoi nous soulignons l'intérêt qu'il y aurait à compléter les annuités constantes de la loi de programme par des tranches complémentaires annuelles aussi substantielles que possible, dites modulations, comme l'a tout à l'heure indiqué M. Dumortier.

En ce qui concerne le téléphone et le télégraphe, le nombre des demandes en instance reste constant. Il atteignait en décembre dernier, 117.000. Ce fait montre bien que, derrière la demande exprimée, existe une considérable demande latente qui est la conséquence de retards longuement accumulés.

D'autre part, l'accroissement constant du trafic a posé à l'exploitation des problèmes rendus difficiles par une insuffisance de modernisation des exploitations.

Pour tous ces motifs, l'effort d'équipement doit être accru et placé sous le double signe de l'extension et de la modernisation. Peut-on, en effet, admettre que la position française se dégrade davantage vis-à-vis de l'étranger?

Du point de vue de la densité téléphonique, c'est-à-dire du nombre de postes par cent habitants, la France occupe le dix-neuvième rang dans le monde.

Pour limiter la comparaison à des pays européens de situation économique analogue, en 1957 — année pour laquelle sont connues les dernières statistiques internationales — la densité téléphonique était la suivante: France, 8; Allemagne fédérale, près de 9; Belgique, 11; Gran'-s-Bretagne, 14; Suisse, plus de 27; Suède, plus de 31.

Quant au degré de modernisation atteint, on peut le caractériser par un indice qui est le pourcentage de postes desservis en automatique: en France, 55 p. 100 plus 17 p. 100 en semi-automatique rural; en Allemagne fédérale, 93 p. 100; en Belgique, 81 p. 100; en Grande-Bretagne, 77 p. 100; en Suède, 78 p. 100; en Suisse, plus 99 p. 100.

Cela rend lumineux le fait que l'extension et la modernisation doivent donc être poursuivies de concert. L'effort d'équipement sera d'ailleurs facilité par le récent relèvement des tarifs réalisés au début de cette année et dont le but essentiel a été justement de pourvoir au financement des opérations d'équipement.

Cet aspect du problème ne devra pas être oublié au moment de la discussion du budget de 1960 et des années suivantes où apparaîtront les tranches complémentaires de crédits d'équipement destinées à parfaire les annuités fixes de la loi de programme.

Il importe que le financement des unes et des autres soit assuré pour une bonne part par l'excédent de recettes de la première section du budget annexe.

Cette condition est d'autant plus nécessaire qu'un vigoureux effort d'investissement s'impose.

La loi de programme qui vous est présentée n'est qu'une étape sur la voie du redressement, venant après une pause de deux ans qui la sépare de l'étape précédente marquée par le décret-programme. Des conjoncturistes ont étudié une hypothèse de développement des télécommunications, selon laquelle on peut donner jusqu'à l'année 1975 pour revenir à une situation normale.

Les délais de raccordement des postulants au téléphone, qui seraient de quelques semaines, seraient acceptables.

Le développement et la modernisation du réseau mettraient la France, par rapport à ses voisins, dans une position comparable à celle d'avant-guerre.

Si cette hypothèse — valant minimum — peut paraître modeste pour être satisfaisante, le taux d'accroissement des investissements devra être beaucoup plus important qu'il ne l'a été au cours des dernières années. C'est pourquoi il est impératif de parler d'un effort vigoureux d'équipement.

La commission de la production des échanges s'est penchée tout particulièrement sur la situation du téléphone dans les campagnes.

En 1953, 1.440.000 abonnés, soit 90 p. 100, bénéficiaient du service permanent; fin 1958, leur nombre s'élève à 1.908.000, soit 95, 01 p. 100.

Cette organisation de la permanence du service téléphonique dans les campagnes se poursuit grâce à l'équipement en automatique rural, financé au moyen des avances rembours-

sables. En outre, l'administration des postes, télégraphes et téléphones entend participer de plus en plus à la lutte contre l'isolement rural par le développement du service téléphonique public dans les campagnes, communes et hameaux.

Le bilan d'ensemble fait apparaître qu'environ 80 p. 100 des frais d'installation du téléphone public à la campagne reste à la charge de l'administration des postes, télégraphes et téléphones.

Ce problème de la desserte est sur le point d'être résolu.

L'efficacité du raccordement des postes publics peut être augmentée par l'intervention des conseils généraux et des communes. La conjugaison de ces moyens a permis l'installation, au cours des cinq dernières années de 1953 à 1958, de 715 cabines téléphoniques rurales et de 6.325 postes d'abonnement public.

Cette politique exige que soit développée simultanément une infrastructure des communications et, en particulier, des télécommunications.

En ce qui concerne la rentabilité des investissements, quelques exemples illustreront, sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans des calculs complexes, la rentabilité des besoins d'équipement. Ces renseignements seront de nature à intéresser l'Assemblée.

La mise en service d'un circuit supplémentaire entre deux villes, lorsque les centraux urbains sont saturés, entraîne, dans le cas de l'exploitation manuelle, une dépense d'équipement du même ordre de grandeur que celle résultant de l'équipement du même circuit en automatique.

Dans ce dernier cas, on économise évidemment le traitement des opératrices qu'il aurait fallu recruter.

Une étude faite à ce sujet, lors de la préparation du III^e Plan de modernisation et d'équipement, a montré qu'en faisant passer en cinq ans de 25 p. 100 à 50 p. 100 le taux d'automatisation des liaisons interurbaines, on réaliserait, sur les dépenses de personnel, une économie équivalente aux crédits d'équipement à dépenser au cours des cinq années considérées pour obtenir le nouveau taux d'automatisation.

L'expérience acquise depuis la mise en service du câble sous-marin Marseille-Alger en est un évident témoignage. Il a permis d'établir qu'en supposant amorties en dix ans les dépenses d'équipement engagées, la marge entre les recettes et les dépenses atteignait 34 p. 100 de ces dernières.

Mes chers collègues, vous pourrez vous documenter en consultant la suite du rapport et des statistiques recueillies par M. de Gracia.

Vous attendez certainement de votre commission de la production et des échanges qu'elle ne parle pas uniquement de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, mais qu'elle nous entretienne aussi des entreprises fabriquant le matériel spécialisé de télécommunications.

Il s'agit d'une industrie qui est généralement très prospère à l'étranger; elle s'y manifeste même par une importante contribution aux exportations, là où celle industrie s'est développée normalement. Cette vocation exportatrice est d'ailleurs très intéressante, puisque la proportion de main-d'œuvre intégrée est très importante et qu'il vaut mieux exporter de la main-d'œuvre que des matières premières.

En France, cette industrie — qui, depuis quelque vingt ans, connaît les mêmes difficultés que son client principal — ne jouit pas de la même prospérité que ses concurrents étrangers, car elle ne dispose pas d'un marché intérieur suffisant.

Des programmes plus étoffés et surtout plus continus, donc connus à l'avance, entraîneraient une indéniable amélioration de la productivité et, par suite, une diminution des coûts de production. L'économie française en bénéficierait au premier degré et notre industrie verrait sa position améliorée au moment où s'ouvre le Marché commun.

La commission a tenu à marquer par ce rapport l'ensemble de ses préoccupations et à s'associer aux préoccupations évoquées devant elle par M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones, qu'elle a félicité de certaines initiatives, notamment en matière de tourisme, de celle des « bureaux muets » que M. Cornut-Gentille a bien voulu instaurer, qui auraient intérêt à être plus connus et à être multipliés, en particulier dans les villes touristiques, dans la région parisienne et dans la ville de Paris même.

D'autre part, la commission a tenu, comme l'a fait M. le rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, à rendre un hommage personnel aux cadres, aux techniciens et en particulier aux chercheurs des postes et des télécommunications qui font honneur à la France.

Avant de conclure, mes chers collègues, je tiens à rappeler à l'Assemblée nationale la répartition des autorisations de programme que nous lui demandons de voter pour 1960 :

Équipement des bâtiments, 8.500 millions; équipement des bureaux téléphoniques, 19.530 millions; équipement des lignes téléphoniques interurbaines et aménagement des réseaux urbains, 27.250 millions; équipement des services télégraphiques et radioélectriques, 3.720 millions; équipement des services d'études et de recherches, 920 millions, soit au total, 60 milliards, dont 40 milliards auto-financés par l'administration et 20 milliards d'emprunt à la caisse des dépôts et consignations.

Aussi votre commission de la production et des échanges pense que l'expansion des services considérés — qu'elle aurait aimé, bien sûr, plus importante pour le confort de l'économie nationale — constitue pour cette économie un apport net de toute servitude et qui va dans le sens de l'intérêt général.

C'est pourquoi elle donne un avis favorable à l'adoption des crédits du projet de loi de programme consacrés aux télécommunications.

Cet avis et cet engagement, s'ajoutant aux avis favorables donnés pour les cinq autres parties de cet avis, ont permis à votre commission de la production et des échanges, sous les réserves et observations présentées par ses rapporteurs, de donner un avis favorable d'ensemble pour l'adoption du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général. *(Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.)*

M. le président. La séance est suspendue pour quelques minutes.

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

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Lemaire, président de la commission de la production et des échanges.

M. Maurice Lemaire, président de la commission de la production et des échanges. Mes chers collègues, les rapporteurs pour avis de la commission de la production et des échanges ont exposé les aspects économiques et techniques des divers chapitres qui sont inclus dans le projet de loi de programme qui nous est soumis.

Comme l'indiquait M. Laurin à la fin de son exposé, la commission a approuvé tous ces rapports et, à une large majorité, sinon à l'unanimité, ses membres voteront le texte qui nous est proposé.

Ils sont d'accord pour reconnaître que le projet marque un progrès sur les méthodes anciennes et que les mesures prévues tendent à concourir à l'accroissement de la production, au développement de la productivité et à l'amélioration de la balance des paiements. C'est, en somme, un accord, un sort de pont qui nous est proposé entre le troisième plan de modernisation et d'équipement dont la réalisation se termine en 1961 et le quatrième plan dont l'étude est déjà entreprise par le commissariat général et les services ministériels.

Je reviendrai dans quelques instants sur certains aspects du projet de loi qui nous est soumis en me plaçant dans les perspectives ouvertes par la discussion au sein de la commission. Je crois cependant nécessaire de projeter auparavant quelques rais de lumière sur le fonctionnement de notre commission.

Vous le savez, sa vocation est fort étendue puisqu'elle a compétence pour tous les problèmes touchant, entre autres, à l'agriculture, à l'industrie, au commerce, aux transports maritimes et aux télécommunications.

Avec un recul de quelques mois, il est déjà possible d'affirmer que cette variété d'attributions, loin d'être un inconvénient, constitue au contraire un élément favorable. Elle tend, en effet, à élever chacun des membres de la commission au-dessus de ses préoccupations courantes, de ses penchants naturels, à démontrer que l'agriculture, l'industrie, le commerce, les transports, font partie d'un même tout et que le bien géné-

ral ne peut résulter que d'efforts conjugués préparant les grandes options nécessaires.

Les séances de la commission ont permis surtout l'information générale, la connaissance des ensembles, la discussion des rapports, d'où les méthodes que nous avons pu employer. La commission a entendu plusieurs ministres, dont l'audition a permis de vastes tours d'horizon. Le même processus est intervenu pour étudier les projets de loi relatifs à l'équipement agricole et à l'équipement économique.

Cependant, il a fallu dans certains cas recourir à la création de groupes d'études pour améliorer la prospection, rassembler les matériaux et préparer les travaux de la commission. Il est apparu, en outre, qu'il était indispensable que le président, les vice-présidents, le bureau, les rapporteurs, entourés de membres compétents dans certains domaines ou dans une matière déterminée, puissent recueillir directement divers éléments ou entendre des communications des personnalités représentatives du monde économique.

Une telle méthode, valable pour l'économie en général, l'est aussi dans le domaine des industries nationales et des services qui forment une part importante de l'éventail qui est dévolu à votre commission de la production et des échanges. Elle conduit, dans certains cas, à entrer en rapport avec de hauts fonctionnaires, des directeurs d'industries nationales, mais naturellement sous l'égide et sous le contrôle des ministres de tutelle.

Il n'est pas possible, en effet, de traiter directement de tous les problèmes relevant d'une compétence aussi étendue que celle de votre commission, avec chacun des ministres intéressés, au cours des séances plénières de la commission. La mise en œuvre de l'appareil d'ensemble nécessite de longs délais, souvent incompatibles avec la bonne marche des travaux. D'autre part, la multiplication des séances de la commission se heurte aux limites des possibilités pratiques.

Le problème ainsi posé — et je ne fais que le poser — nous semble facile à résoudre. On pourra sans doute trouver un *modus vivendi* qui permette d'apporter à l'exécutif tout l'appui que requiert son action pour le renouveau national, tout en assurant au législatif les plus larges possibilités de contrôle et d'expression dans un esprit d'information et de compréhension mutuelle.

En ce qui concerne les projets proprement dits, je reviendrai brièvement sur le regret général des membres de la commission — regret qui a déjà été exprimé à cette tribune — qu'il n'y ait pas, dans la loi de programme, l'indication d'une politique globale.

Le Gouvernement l'a reconnu et en a donné les raisons. Ces lois de programme — et surtout celle que nous examinons aujourd'hui — sont le rassemblement, la juxtaposition de projets qui n'ont pas tous entre eux des liens directs ou même indirects. On peut même noter que, dans chaque domaine, n'ont pas été compris tous les importants investissements nécessaires. J'en trouve l'exemple à propos de la Société nationale des chemins de fer français puisqu'il n'est question, dans la loi de programme, que de la poursuite des travaux d'électrification sur les grandes lignes et de la modernisation du matériel de traction et du matériel roulant à l'usage des voyageurs ou des marchandises.

A titre d'anecdotique cheminot — on m'excusera de le rappeler — je connais l'importance de ces problèmes. Depuis la libération, grâce aux changements de structures qui ont été permis par les vastes destructions de la guerre, il a été possible à la direction de la Société nationale des chemins de fer français et au ministère des travaux publics de définir une politique qui a été appliquée avec une grande persévérance et une grande efficacité.

Cette politique prévoyait, d'une part, la concentration du trafic sur les grandes artères armées de rails lourds, dotées de traverses de premier choix, d'un ballast en très bon état et d'une signalisation à rendement élevé, ainsi que de gares de triage situées aux intersections des lignes de forces du trafic et de gares terminales modernisées pouvant recueillir les expéditions et assurer les transbordements nécessaires; d'autre part l'élimination progressive de la machine à vapeur qui n'est pas un instrument désuet, certes, mais qui coûte cher comme entretien et personnel.

Toutefois, puisque l'occasion m'en est donnée, il me semble intéressant de citer quelques résultats, à titre d'exemple — j'y insiste — car il ne s'agit pas d'un cas isolé des bien-

faits d'une politique mûrie et patiemment poursuivie pendant de longues années.

Je ne vous rappellerai donc que quelques chiffres: depuis 1938 l'effectif du personnel de la Société nationale des chemins de fer français a été réduit de 150.000 agents. Le trafic acheminé par heure de travail, depuis 1950 seulement, a augmenté de 63 p. 100; depuis la même date la consommation d'énergie a diminué de 1.500.000 tonnes d'équivalent charbon, par an, cela malgré l'augmentation du trafic.

Quant à la productivité des engins de traction — c'est-à-dire le nombre de tonnes remorqué par engin — elle s'est accrue de 68 p. 100 depuis 1950.

C'est là une belle démonstration des effets de stabilité dans l'effort et dans la continuité des programmes.

N'oublions pas, cependant, que le troisième plan de modernisation et d'équipement a prévu, à partir de 1954, une augmentation du trafic de la S. N. C. F. de 40 p. 100. Nous n'en sommes pas encore là.

M. Ruais constatait tout à l'heure que, dans les derniers temps, le trafic avait tendance à diminuer, il semblait conclure qu'il n'y avait aucune crainte à avoir pour l'avenir.

Ce n'est pas du tout mon opinion. On constate, en effet, que de grands triages et certaines sections de lignes arrivent à bout de souffle. Je citerai, par exemple, le triage de Ville-neuve-Saint-Georges, dans la banlieue Sud-Est de Paris, sur la grande ligne Paris-Lyon. Ce triage, qui a été reconstruit et modernisé après la Libération, pour traiter 4.000 wagons par jour, a dû en traiter, certains jours, près de 5.000. C'est un record, mais qu'on ne peut pas dépasser. Il faut dès maintenant envisager — je me permets d'attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics sur ce problème — de créer de nouveaux triages et d'agrandir certains de ceux qui existent.

Tout en regrettant que de telles opérations ne soient pas prévues dans le projet de loi de programme, nous espérons cependant que des dispositions correspondantes figureront dans les budgets annuels.

L'activité des chemins de fer, comme celle de tous les transports par route ou par voie fluviale, progresse en raison directe de l'augmentation de la production.

Or, que désirons-nous? Que désire le Gouvernement? M. le ministre des finances le dit-il y a quelques jours à cette tribune; nous désirons voir la production nationale en expansion vigoureuse.

Malheureusement, dans le cas du chemin de fer, je dois le dire — l'expérience a déjà été faite — on arrive très rapidement à des goulots d'étranglement; si une ou plusieurs gares de triage sont en difficulté, les répercussions se font sentir de proche en proche; ce sont alors de larges étendues du réseau qui sont figées, c'est-à-dire que, dans ce cas, la productivité tombe verticalement, ce qui est de nature à empêcher l'expansion que nous voulons tous réaliser.

Quant au problème routier, je ne m'y arrêterai pas longuement. M. Ruais y a fait allusion et personne ne s'étonnera que la commission de la production et des échanges, comme la commission des finances, ait particulièrement déploré que la route, qui est pourtant d'une importance capitale, ne figurât pas dans la loi de programme.

Quels sont les problèmes qui se posent? Ce sont, par exemple, les dégagements de Paris et des grandes villes, la création de moyens de stationnement, la construction d'autoroutes, domaine dans lequel — on l'a dit — nous sommes très en retard sur certains de nos voisins.

Toutes ces réalisations intéressent, au premier chef, le développement de notre économie.

Il est clair, par exemple, que si notre circulation routière est améliorée, le tourisme en sera favorisé. Il est vrai aussi qu'une augmentation de la productivité de la route pour le transport des voyageurs ou des marchandises servirait d'assises solides à notre construction automobile.

Or, quelles sont les indications qui nous ont été fournies à l'occasion de la publication du troisième plan?

De 1952 à 1957, la construction automobile a augmenté de 75 p. 100. Depuis, elle a encore augmenté, elle tend à doubler par rapport à 1952 et les ventes de voitures à l'étranger battent tous les jours de nouveaux records.

Croyez-vous, mes chers collègues, que cette progression pourra se poursuivre si un effort important n'est pas consenti pour résoudre, en France, les problèmes posés par la circulation ?

Nous sommes, on l'a souligné, le pays de l'essence chère, sinon la plus chère. Les automobilistes doivent en outre acquitter le montant de la vignette. Je n'en fais pas le reproche au Gouvernement qui n'a pas inventé cette institution, mais n'a fait que la recueillir de ses prédécesseurs.

M. Félix Kir. L'essence est trop chère. Il faut en réduire le prix.

M. le président de la commission de la production et des échanges. C'est un fait.

Certains croient que ces facteurs peuvent être néfastes à l'essor de la construction automobile nationale. Ma conviction personnelle, qui n'est pas complètement différente, est que le risque fondamental réside ailleurs : si d'ici quelque temps, grâce à l'amélioration de l'équilibre budgétaire, à l'apport des pétroles sahariens, le Gouvernement décidait de diminuer les charges fiscales qui pèsent sur les automobiles, nous irions buter très rapidement contre le heurt constitué par les goulets de circulation. Là se posent des problèmes immenses qui requièrent des études longues, des travaux coûteux, des délais importants. S'ils ne sont pas entrepris à temps — et il semble qu'il soit déjà trop tard pour certains secteurs — l'industrie automobile ne pourra poursuivre son expansion, car un marché intérieur vivant est nécessaire pour nourrir l'exportation.

Dans le domaine de l'énergie comme dans les autres, la loi de programme — ainsi que l'a fait remarquer M. Héron, rapporteur spécial de la commission de la production et des échanges — sous le seul aspect de l'énergie électrique, est calquée sur le troisième plan qui prévoyait une consommation de 70 milliards de kilowatts-heure pour 1961.

Ainsi que l'a dit M. Marcellin, l'équilibre est incertain et l'on prévoit maintenant le doublement de la consommation tous les huit ans au lieu de le prévoir tous les dix ans, ce qui conduirait à substituer au chiffre minimum de 70 milliards de kilowatts-heure celui de 76.

Nous restons toutefois, selon l'expression des techniciens, dans l'hypothèse courte, en raison des incertitudes qui pèsent sur les moyens de production à mettre en œuvre : hydroélectricité, électricité thermique, électricité d'origine atomique, de même que sur les possibilités d'exploitation et d'acheminement des hydrocarbures sahariens.

Il est évident que ces données incitent à la prudence. Mais il nous faut précisément envisager toutes les difficultés. Je suis sûr que M. le ministre de l'Industrie et du Commerce y a déjà songé — il a d'ailleurs créé un comité — car il est nécessaire de faire le plus tôt possible un choix dans la coordination des moyens énergétiques.

Certes, pour l'énergie atomique, dont il a été question tout à l'heure, les inconnues tendent à s'estomper, mais on peut tout de même remarquer que l'industrie d'origine atomique demeure dans un dispositif extrêmement évolutif. Si l'on peut dire que l'énergie électrique produite par fission est actuellement domestiquée, on n'a établi jusqu'à présent dans le monde qu'une capacité totale de production d'environ 100.000 kilowatts de puissance.

L'expérience acquise dans différents pays, notamment en Grande-Bretagne, en Amérique, en U. R. S. S. et en France, permet de prévoir que, d'ici dix ans, la capacité pourra s'élever à 15 millions de kilowatts, et ce sera encore insuffisant eu égard aux besoins.

Pour tout dire, l'évolution de l'énergie d'origine atomique restera liée à l'abaissement des coûts de production. Il s'agit de savoir quand le courant d'origine atomique sera compétitif par rapport à celui qui est produit par les centrales classiques hydro-électriques et par les machines thermiques alimentées au charbon, au fuel, au gaz naturel. Il est certain qu'à proximité des gisements de gaz naturel ou sur les parcours de grands gazoducs qui peuvent venir de ces gisements, le gaz naturel, pendant longtemps encore, battra l'énergie d'origine atomique. J'en suis pleinement persuadé.

Le pays qui s'est le plus engagé dans le développement de l'énergie atomique est la Grande-Bretagne. Ce pays espère porter son objectif à 5 milliards ou 6 milliards de kilowatts-heure de production annuelle à la fin de son plan décennal. Mais on sait

que la Grande-Bretagne se trouve dans une situation tout à fait particulière. Elle n'a ni hydro-électricité, ni pétrole, tout au moins dans son territoire métropolitain.

La situation en France est tout à fait différente : nous avons une hydro-électricité assez large — nous avons encore des sites non exploités — et le gaz de Lacq ; demain, nous aurons le gaz saharien.

L'électricité n'est, au fond, qu'une forme élaborée de l'énergie, une forme extrêmement souple, d'un emploi facile et souvent irremplaçable.

Cependant, quantitativement dans la consommation française, l'énergie sous forme d'électricité ne représente qu'un peu moins du quart de la consommation totale d'énergie primaire.

Je citais il y a un instant le chiffre de 70 TWh qui correspond à 30 millions environ de tonnes d'équivalent de charbon. Il faut mettre en présence une consommation totale de 120 millions de tonnes d'équivalent en charbon. Ainsi, le vrai problème énergétique comporte-t-il de très importantes options pour l'approvisionnement en énergie primaire.

Il y a dans le monde — c'est vrai pour toutes les époques — des pays riches et des pays pauvres. Depuis l'avènement de l'ère industrielle, les pays riches ont été ceux qui ont disposé à la fois de matières premières et d'énergie. La France n'a pas été très favorisée dans ce domaine et il faut que nous nous rappelions que si elle a éprouvé des difficultés à rejoindre ou à approcher le niveau qu'ont atteint la Grande-Bretagne et l'Allemagne, c'est parce qu'elle ne disposait que de peu de charbon, contrairement à ses voisins. Et si, dans un passé récent notre expansion s'est trouvée bloquée, c'est surtout en raison de l'insuffisance de moyens énergétiques et de ressources en matières premières.

En 1953, la balance commerciale française s'est soldée par un déficit de 360 milliards de francs. Mais la balance énergétique était en déficit de 375 milliards de francs. La comparaison de ces deux chiffres montre que, si nous avions disposé de ressources nationales d'énergie, notre expansion n'aurait subi aucun arrêt et le problème qu'elle pose eût été résolu.

Aujourd'hui, heureusement, grâce au pétrole, grâce au gaz naturel, toutes les possibilités nous sont offertes.

Pour le pétrole, les perspectives sont extrêmement favorables. Il est à peine besoin de citer le gisement d'Hassi-Messaoud, tant en en parle. Il est maintenant reconnu que ce gisement est l'un des principaux du monde. Mais je me permets de rappeler que lorsqu'il y a deux ans j'ai dit que Hassi-Messaoud était un des principaux gisements du monde. (Applaudissements à gauche et au centre.)

On m'a pris pour un poète.

Le poète a eu raison. Je ne dis pas : Tant mieux pour lui, je dis : Tant mieux pour l'avenir de notre économie nationale.

Et à côté du gisement d'Hassi-Messaoud, il existe ceux d'Edjeïé, de Tigenfourine, de Zarzaitine, d'El Gasst et d'autres qu'on découvre, je ne dis pas tous les jours, mais presque tous les mois, et on en découvre encore.

De tout cela nous devons retenir que, relativement à sa population et même à la population de la Communauté française, la France est en passe, dans un avenir qui n'est pas très éloigné, de disposer de réserves plus importantes que celles des Etats-Unis d'Amérique.

Voilà une vérité qu'il ne faut pas oublier. (Applaudissements à gauche et au centre.)

Il importe d'aller vite. Je sais, monsieur le ministre, que telle est votre intention et je ne vous adresse pas de reproche. Pourquoi faut-il aller vite ? Parce que nous sommes dans un monde et à une époque où les temps pressés, où la guerre froide, après avoir pris tous les aspects singuliers que nous connaissons en prend un qui est de plus en plus facile à discerner : l'aspect économique. La guerre froide va se livrer sur le plan économique et la question se pose encore avec plus d'acuité pour le gaz naturel que pour le pétrole.

Nous avons heureusement le gisement de Lacq. A la fin de 1960, il produira annuellement 4 milliards de mètres cubes de gaz naturel, c'est-à-dire l'équivalent de 6 millions de tonnes de charbon, et il existe de nombreuses possibilités d'extension ultérieure.

M. Félix Kir. Ce gaz est un peu trop cher !

M. le président de la commission de la population et des échanges. Seulement, cette expansion est subordonnée à l'économie de la production de soufre puisque, après 1960, nous produirons à Lacq, annuellement, 1.200.000 tonnes de soufre, c'est-à-dire le double de notre consommation nationale.

Mais au Sahara, à 450 kilomètres au Sud d'Alger, à liassi-R'niel, se trouve un gisement dont on parle également très souvent et dont on évalue les réserves à des quantités très variables. On dit un jour qu'il existe 800 milliards de mètres cubes de réserves récupérables; un autre jour, on les estime à 1.000 milliards ou même 2.000 milliards. Et ce gisement n'est pas isolé.

Nous avons ainsi, au Sahara, d'immenses ressources en gaz naturel et l'on pourrait, semble-t-il, dans une première étape — non pas demain, mais dans quelques années — imaginer de tirer du Sahara 50 milliards de mètres cubes de gaz naturel par an, soit l'équivalent de 75 millions de tonnes de charbon.

Ces vastes ressources en pétrole et en gaz naturel offrent toute une gamme de possibilités pour notre politique énergétique, c'est-à-dire pour notre politique économique et pour notre politique tout court, non seulement au titre de la France métropolitaine, au titre de la France et de l'Algérie, mais également au titre de la Communauté française et au titre de l'Europe et de l'Afrique. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Il s'agit là, c'est certain, de problèmes très complexes mais d'une portée exceptionnelle. Dès lors, on comprend pourquoi le Gouvernement n'a pu inclure d'emblée — il le fera probablement dès qu'il le pourra — dans une loi de programme ou tel autre texte analogue les principes ou les solutions attachés à ces options fondamentales.

Le pétrole saharien, vous le savez, est extrêmement léger, puisqu'on peut l'utiliser directement dans certains moteurs. Je ne veux pas dire qu'on pourra faire fonctionner les automobiles avec le pétrole du Sahara sans passer par le raffinage, mais que ce pétrole contient une grande quantité de produit blanc et que son utilisation est de nature à transformer la structure du raffinage et de la consommation des carburants.

D'autre part, le gaz naturel va suppléer le charbon et le fuel dans nombre d'utilisations, et notamment pour la chauffe des centrales électriques. C'est déjà le cas de la centrale de Nantes-Chevirey, qui au reste, peut fonctionner indistinctement au gaz de Lacq, au charbon ou au fuel, ce qui constitue une gamme très souple d'utilisation.

Le gaz naturel saharien doit intéresser tous les pays européens, qu'on le transporte sous forme de gaz liquéfié, par bateaux méthaniers, pour le distribuer à la périphérie maritime de l'Europe, ou par de grands gazoducs sur le continent. Le passage de la Méditerranée pose des problèmes; mais ils pourront certainement être résolus, personne n'en doute actuellement. Il s'agit du vaste projet que j'ai dénommé « Eurafriegas » et dont j'ai fait voter le principe, en octobre dernier, par l'unanimité de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe.

Pour comprendre l'intérêt d'un tel projet, il faut, comme je l'ai dit à Strasbourg, se placer à l'échelle du monde.

Les Etats-Unis d'Amérique — vous le savez, on l'écrit dans les journaux, on le répète et ces chiffres, maintenant, viennent s'inscrire à l'esprit — produisent chaque année plus de 300 milliards de mètres cubes de gaz, ce qui correspond au chiffre énorme de 450 millions de tonnes de charbon. Dans ce pays, la part du gaz naturel dans la consommation énergétique nationale atteint 30 p. 100 environ; elle a dépassé la part du charbon.

Regardons ce qui se passe en Russie. Celle-ci s'apprête à rattraper le temps perdu. L'année dernière, la Russie a extrait 30 milliards de mètres cubes de gaz naturel; mais, dans son plan de sept ans, elle prévoit d'en extraire 150 milliards de mètres cubes annuellement, c'est-à-dire l'équivalent de 225 millions de tonnes de charbon. Il y a quelques mois, M. Khrouchchev déclarait qu'en 1972 la production de la Russie dépasserait 300 milliards de mètres cubes de gaz.

Si je donne ces indications, c'est pour montrer que, sans conteste, le gaz naturel est l'un des facteurs les plus puissants du développement économique, et cela doit nous ouvrir les yeux. Il est clair que, malgré les recherches, les réalisations prochaines et les espoirs soulevés par l'énergie atomique — je ne suis pas, croyez-le bien, hostile à l'énergie atomique —

les « supergrands » de ce monde se lancent sans hésitation dans l'utilisation de plus en plus poussée des hydrocarbures et, singulièrement, du gaz naturel.

Ne faut-il pas rappeler que, pour la seule Europe des six, les experts qui se sont penchés sur le problème il y a quelques années — les chiffres n'ont pas beaucoup évolué — ont estimé, en partant de taux d'expansion économique modérés, que pour cette Europe le déficit énergétique atteindrait en 1975 quelque 300 millions de tonnes d'équivalent charbon? Or le problème est le même pour la Grande-Bretagne, comme pour l'Espagne et pour les autres pays européens.

Est-il besoin d'ajouter que les hydrocarbures sahariens présentent une sécurité plus grande que ceux du Moyen-Orient? D'autre part, ces « gazoducs » européens ne constitueraient-ils pas des liens plus solides que ceux noués par tous les traités de la Communauté, quel que soit le niveau où on les porte, et je les apprécie, pour ma part, à leur juste valeur?

Il est donc certain que là se trouve la clé d'une coopération européenne et africaine sans équivalent ni précédent.

On discute chez nous, tous les jours, dans la presse technique et économique, des questions de récession ou d'expansion. Encore une fois, c'est une vigoureuse expansion qu'il nous faut. A supposer que nous observions la même cadence que les Russes dans leur plan de sept ans, nous doublerions nos productions dans les dix années qui viennent.

Dès lors, nous verrions dans certains secteurs le rendement des impôts doublé, si le taux n'en était pas modifié, nous pourrions augmenter nos dépenses; mais irions-nous jusqu'à doubler le nombre des fonctionnaires, les effectifs de notre armée? Certainement pas. Dans cette optique, nous pourrions pallier de nombreuses carences, construire davantage d'écoles, augmenter le nombre du personnel enseignant, former des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers qualifiés, favoriser l'industrie, l'agriculture, augmenter le nombre de logements construits, refaire les canaux, construire des autoroutes, améliorer les chemins de fer. Le programme est extrêmement vaste. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Nous pourrions résoudre plus facilement nos difficultés en Algérie, développer encore le plan de Constantine, équiper la Communauté et lui ménager des jours meilleurs pour ses populations et surtout pour la sécurité de la zone franc.

On pourrait même, sur cette lancée, diminuer le taux des impôts, réaliser une réforme fiscale. Non que je critique celle que le Gouvernement propose et que nous voterons certainement; mais on pourrait la réaliser dans la facilité et non par le moyen de la chirurgie.

M. Félix Kr. Bonne idée!

M. le président de la commission de la production et des échanges. Nous sommes devant un grand virage à prendre pour le succès de l'économie française et de l'économie européenne. Il y a quelques semaines, se déroulait dans cette Assemblée un grand débat de politique étrangère où il était question, après que le général de Gaulle en eut jeté les grands traits lui-même, de venir en aide aux pays sous-développés. Mais comment réaliser tout cela si la France n'entre pas résolument dans la voie de l'expansion?

Avec son plan de sept ans — je m'excuse d'y revenir — la Russie va délibérément de l'avant. Les Etats-Unis veulent « rester dans la course ». M. Douglas Dillon, sous-secrétaire d'Etat aux affaires économiques, déclarait récemment ce qui suit dont nous avons trouvé l'écho dans certains journaux français:

« Oui, il est vrai que les Russes marchent en prenant 7 p. 100 d'avance d'une année sur l'autre et que les Etats-Unis ne prennent que 3 p. 100 ou moins de 3 p. 100. Mais il est faux de penser, comme l'a dit M. Khrouchchev, qu'en 1970 les Russes, en ce qui concerne le pouvoir d'achat, auront rejoint l'Amérique. Toutefois, c'est déjà trop qu'on puisse parler de ce problème. »

Nous Français, nous Européens, si, comme l'a dit le général de Gaulle, nous voulons sauver l'honneur, pour que notre action porte, alors que nous ne représentons guère plus de 10 p. 100 de la population du globe, nous devons forcer l'allure, sans quoi, tôt ou tard — et peut-être bientôt — nous serions économiquement déclinés. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Aujourd'hui, mes chers collègues, c'est la relativité qui compte et nous sommes engagés, croyez-le, dans une course

de vitesse. Depuis un an, nous avons heureusement reconstruit en France une plateforme de stabilité financière et politique propice au départ de l'économie comme du social. Plus de mille milliards de dollars sont rentrés dans les caisses du Trésor; le mouvement continue et il faut qu'il continue; des experts estiment que ces retours de capitaux pourraient être multipliés par cinq par sept et même par dix. De ce commencement, il faut féliciter le Gouvernement et nous féliciter comme Français.

Mais pour qu'il soit décisif, il faut maintenant — c'est une nécessité et cela peut être une conséquence — que soit abaissé le taux de l'intérêt. On ne peut investir à des taux allant de 6 à 7 p. 100 et même au-delà. Il faut revenir à un taux normal de 4 p. 100 en moyenne.

Mais pour maintenir et accélérer le rythme de notre économie, pour ouvrir, comme l'a dit le général de Gaulle à Saint-Etienne, toutes les portes à une prospérité nouvelle et à un progrès grandissant, il faut — je l'ai souligné tout à l'heure — trouver en abondance matières premières et surtout énergie. Bien entendu, cela ne peut se faire que dans un cadre à la fois africain et européen.

Nous nous sommes aperçus récemment, à Genève, que la route de la liberté était de plus en plus difficile. Sachons bien que cette route passe aujourd'hui par une production accélérée et efficace. Et efficacité réelle suppose que l'actuelle production de l'ensemble de la communauté française — je dis bien « de l'ensemble de la communauté française » — soit triplée dans quinze ans.

Pour cela, mes chers collègues, nous devons faire en sorte qu'avec notre volonté, notre culture, notre sens de l'humain, nous utilisions les immenses ressources, les immenses richesses dont nous avons la responsabilité au Sahara, afin qu'il y ait là un jalon lumineux qui guide la France, l'Afrique et l'Europe tout entière, et peut-être le monde; sur la voie du succès. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. van Der Meersch. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. Eugène van der Meersch. Messieurs les ministres, mes chers collègues, il me paraît superflu d'insister de nouveau longuement sur les conséquences que pourrait avoir sur notre économie la grande aventure du Marché commun dans laquelle nous sommes engagés, si les pouvoirs publics ne conjuguèrent leurs efforts, dans les domaines qui leur sont propres, avec ceux des industriels et des commerçants de notre territoire.

Il est bien certain que, dans l'ère concurrentielle qui s'est ouverte depuis le 1^{er} janvier 1959, ce sont les zones frontalières qui sont placées à l'avant-garde de la lutte. La question qui se pose est de savoir si celles-ci seront équipées pour y faire face ou si, par notre négligence, nous allons les laisser englober dans l'orbite de nos partenaires.

Il n'est que de constater l'effort gigantesque qui se fait sur le plan portuaire, sur le plan de la navigation à proximité immédiate de nos frontières, pour se rendre compte du danger que nous courons.

Car, ne l'oublions pas, comme le déclarait un jour à cette tribune mon excellent et regrette ami M. Robert Nisse, « une goutte d'eau tombée sur notre territoire dans les marches du Nord et de l'Est poursuit son périple jusqu'aux bouches de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin et, si on ne réalise pas sur notre territoire les travaux nécessaires pour permettre à notre grand port du Nord de la France, Dunkerque, de fonctionner normalement comme le poumon de cette région et d'être alimenté de façon convenable, c'est alors Gand, Anvers et Rotterdam qui draineront à leur profit les produits qui nous sont destinés, en attendant que notre économie, tributaire de ports et de mandataires étrangers, s'étiolle par asphyxie, avec toutes les conséquences spéciales qui en résulteraient. »

M. Paul Reynaud, président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. Très bien!

M. Eugène van der Meersch. Rotterdam, dont la superficie sera triplée aux frais du gouvernement néerlandais, se propose de devenir le port de l'Europe nouvelle et de s'appeler l'« Euro-port ».

Anvers, dont la superficie sera doublée aux frais du gouvernement belge, alarmé des appétits de son concurrent

implanté sur les bouches du Rhin, poursuit son équipement à une cadence accélérée, pour placer dans son hinterland le Nord de la France.

M. Félix Kir. Ils n'ont pas de frais de guerre!

M. Eugène van der Meersch. ... que revendique également, de façon explicite, le port de Gand, comme l'ont exposé le ministre belge des travaux publics, M. Vanhauwenhove, et les autorités qui dirigent ce grand port intérieur, dans le numéro du 25 mars dernier de la *Revue de la navigation intérieure et rhénane*.

« Il est devenu un lieu commun, écrivaient-ils, d'affirmer que, pour profiter pleinement de sa situation géographique favorable, la Belgique se doit d'améliorer sans cesse ses voies de communications et d'adapter son infrastructure économique aux exigences toujours changeantes de l'économie générale.

« Les voies navigables constituent un élément très important de l'infrastructure et, avec elles, les ports maritimes qui, de par leur situation au carrefour d'importantes voies de communication internationales, sont appelés à remplir une importante fonction de transit et à stimuler tant l'implantation de nouvelles industries que l'expansion de celles existantes.

Il est un fait indéniable que, de nos jours, la navigation est en progrès partout dans le monde. »

Et, après avoir souligné l'inévitable nécessité pour la Belgique de disposer, dans le domaine des transports, d'armes égales à celles de ses associés, le ministre belge met comme suit en évidence la situation privilégiée du port de Gand: « Situé au confluent de la Lys et de l'Escaut, à 55 km de distance de la mer du Nord, avec laquelle le canal Gand-Terneuzen et l'Escaut occidental le mettent en communication, il dispose d'un arrière pays qui comprend les régions industrielles et les bassins houillers belges, ainsi qu'un territoire industriel très étendu ». Et dans ce territoire, il mentionne tout spécialement le Nord de la France.

Puis, développant les travaux dont il poursuit la réalisation à une cadence accélérée pour la desserte du port de Gand et de son hinterland, il conclut ainsi:

« J'ai la ferme conviction que la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen et la modernisation du canal de Gand à Terneuzen, complétées par la mise au gabarit du canal de Gand à Bruges pour les bateaux de 2.000 tonnes et par la mise à grande section de certaines voies navigables... » — qui les relierait avec l'intérieur — « ... permettront au port de Gand de prendre un nouvel essor et de continuer à remplir le rôle de port industriel national. »

Si l'on peut estimer présomptueux, de la part du ministre belge, de considérer, comme faisant partie de l'arrière pays de Gand et d'Anvers, la Ruhr, le Luxembourg, la Sarre, l'Alsace, la Lorraine, la Suisse, ces régions étant plutôt justiciables de Rotterdam, il n'en reste pas moins que le Nord de la France, grâce à l'Escaut — qui, avant de longer notre frontière, dessert une fraction importante de notre territoire de Cambrai à Denain, Valenciennes et Mortagne — grâce aussi à la Sambre, est placé dans l'orbite des deux ports belges qui, du fait du développement de Rotterdam, verront leurs activités commerciales contrebalancées plus à l'Est et feront tous leurs efforts pour compenser ce refluxement par la conquête de nouveaux marchés sur notre territoire.

Cette tendance s'est déjà amorcée depuis la guerre, et les pertes de trafic enregistrées par les ports de Dunkerque et de Calais — du fait de l'insuffisance de leurs quais et de leurs bassins — et du gabarit ridicule des canaux qui les relient à Lille-Roubaix-Tourcoing, au bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais, au vaste complexe industriel qui se développe de Saint-Omer, à Béthune, la Bassée, Pont-à-Vendin, Douai, Denain, Valenciennes, le long de la voie navigable sur les rives de laquelle il est concentré — s'élevaient chaque année à plus de 10 milliards de francs, du fait du trafic qui leur échappe au profit de Gand et d'Anvers, 10 milliards que nous devons régler en devises.

Quant à nos industriels, ils sont tributaires des vicissitudes qui accompagnent des opérations commerciales et des transports qui s'effectuent en territoire étranger, et, sans que cela soit explicitement fixé, ils ne sont servis qu'après les autochtones.

Le résultat, c'est que lorsque notre bassin houiller du Nord a été contraint d'exporter en 1955 quelque 2 millions de tonnes de charbon, en raison d'un déséquilibre momentané

entre la production et la consommation, il lui a fallu, pour une large part, recourir au port de Gand, le port de Dunkerque étant complètement saturé, et demander à la S. N. C. F. de faire homologuer un tarif spécial de 619 francs la tonne par train complet de 860 tonnes, comportant une réduction de 27 p. 100 sur les tarifs normaux.

Il vous suffit de lire le *Journal officiel* des 18 et 19 avril 1955 pour vérifier ce que j'avance.

Ce trafic d'exportation aurait dû revenir intégralement au port de Dunkerque, puisque les frets par péniche entre le bassin minier et Dunkerque n'étaient fixés, à l'époque, qu'aux deux tiers de ce tarif spécial, mais la voie d'eau ne pouvait écouler ce trafic exceptionnel en raison de l'insuffisance du débit de ses écluses.

Or, celles-ci sont toujours en place malgré les projets qui se sont accumulés depuis malgré l'inscription des travaux au deuxième plan d'abord, au troisième plan ensuite, malgré les crédits considérables votés par les conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais pour contribuer à la modernisation du réseau navigable qui dessert ces deux départements.

Avec la crise de surproduction charbonnière que la C. E. C. A. a enregistrée au cours des derniers mois, le même problème d'exportation des stocks peut de nouveau se poser demain et, même si par un coup de baguette magique Dunkerque était en mesure d'effectuer les expéditions vers l'étranger, la voie navigable à enfoncement réduit qui relie ce port au bassin minier ne pourrait assurer ce trafic, cette voie et ses ouvrages étant complètement saturés et les embouteillages constants qui s'y produisent paralysant la circulation normale des bateaux.

Il faut toujours une dizaine de jours pour qu'une péniche de 280 tonnes, le mouillage de la voie no lui permettant pas de prendre un chargement complet, franchisse les 170 kilomètres qui séparent Dunkerque de Valenciennes et parfois quinze jours suivant les amas qui existent devant les ouvrages de Watten, des Fontinettes, de Douai, de Pont-Malin où les bateaux attendent parfois quatre jours pour être éclusés, tandis qu'un grand chaland de 1.500 tonnes met vingt heures pour aller d'Anvers aux usines sidérurgiques et métallurgiques Cockerill d'Ougrée-Seraing, au delà de Liège, ayant ainsi parcouru 140 kilomètres en moins d'une journée. Il fallait seize jours autrefois aux bateaux de 450 tonnes qui devaient emprunter les canaux de la Campine.

Il faut trois jours et demi seulement à un automoteur rhénan pour franchir les 240 kilomètres qui séparent Rotterdam d'Essen. Comment s'étonner, devant les alicés du parcours en territoire français, si la sidérurgie de l'Escaut est contrainte de faire venir ses minerais riches, ses ferrailles, son fuel par Gand et Anvers, si les cimenteries françaises de la région du Nord sont dans l'obligation d'assurer leurs exportations par Anvers, si les usines de la région lilloise et de la Lys sont approvisionnées par ce port au lieu de l'être par Dunkerque, si la grosse industrie chimique du Nord de la France — et si l'agit d'établissements considérables — est de plus en plus attirée par Anvers, si le port de Journal s'emploie à concurrencer le port fluvial de Lille ?

Certes, les travaux qui viennent d'être amorcés au port de Dunkerque, ceux qui sont prévus dans la loi du programme qui est actuellement soumise à l'approbation de l'Assemblée assureront, dans une certaine mesure, à ce port les capacités de réception et d'expédition qui lui font présentement défaut. Mais cet équipement portuaire serait incomplet s'il ne s'accompagnait pas de la modernisation de la voie navigable qui le dessert.

Et, avant de formuler certaines remarques, je voudrais dire combien il est heureux que notre ministre des travaux publics ait fait l'élu d'une de nos belles contrées voisines de la Loire pintée que d'un grand port maritime ou fluvial, ce qui lui a permis de s'abstraire de toutes contingences ou sollicitations locales, d'être vraiment l'arbitre entre des besoins, tous également urgents, et, avec une impartialité totale à laquelle on se doit de rendre hommage, de faire un choix raisonné pour doter chacun, en tenant compte de ce qui est déjà réalisé et de ce qui resta à faire là et ailleurs, en prenant seulement en considération l'intérêt national, chacun des modes de transport devant intervenir dans le secteur où il est le plus apte et par les moyens les plus appropriés, sans exclusive ni monopole.

Car il est de fait que tous les moyens, route, fer, eau, doivent concourir au but commun, revigorer et développer notre éco-

nomie, aucun d'entre eux, si perfectionné soit-il, n'étant à même de satisfaire complètement à lui seul à ces objectifs.

On l'a bien vu à Dunkerque avant guerre, puisque ce port devait être protégé par des taxes spéciales contre la concurrence étrangère, malgré les efforts considérables qu'avait faits la compagnie du chemin de fer du Nord pour l'équiper au mieux et les régimes de faveur et les tarifs préférentiels qu'elle lui avait consentis.

C'est que, contrairement au Havre et à Rouen qui ont la Seine, à Anvers qui a l'Escaut et le canal Albert, à Rotterdam qui a le Rhin, Dunkerque ne disposait et ne dispose encore que d'une voie d'eau vétuste, qui en est toujours au gabarit Freyssinet de 1878, pour relier son port aux établissements industriels qu'il dessert.

Que ferait la Société nationale des chemins de fer français si elle en était encore aux locomotives et aux wagons en bois d'il y a 80 ans ? Que ferait la route si elle n'était sillonnée que par des carrioles à chevaux ?

Et pourtant, bien qu'il ne soit plus à l'échelle de la vie moderne, le réseau navigable français voit le tonnage qui l'emprunte augmenter régulièrement d'année en année.

Dans le Nord de la France, c'est plus de 20 millions de tonnes par an qui y sont chargées ou déchargées. Le trafic sur le canal de Saint-Quentin dépasse 7 millions de tonnes, comme sur les voies, du reste, qui traversent le bassin minier.

Chaque année, des tonnages considérables ne peuvent être acheminés en raison de l'insuffisance et de la saturation des voies d'eau.

Beaucoup échappent alors à notre économie nationale au profit de l'étranger. C'est dire combien il est nécessaire et urgent d'améliorer et de moderniser les voies de structure qui composent notre réseau.

Je n'entreprendrai pas de justifier à nouveau les travaux qui sont à exécuter pour satisfaire à ses besoins plus essentiels.

La commission des transports du troisième plan l'a fait, en s'entourant de toute la documentation nécessaire et en considérant le rendement de chaque opération, c'est-à-dire le pourcentage des économies annuelles qu'elle procurera comparé au montant des dépenses à engager.

On ne peut qu'être frappé par le fait que, pour certaines de ces opérations, comme la modernisation de la voie Dunkerque-Valenciennes et sa mise au gabarit de 1.350 tonnes, ce rendement atteint 16,5 p. 100, c'est-à-dire qu'il dépasse les plus brillantes et les plus justifiées des opérations d'électrification de la Société nationale des chemins de fer français.

Combien d'industriels souhaiteraient investir avec un tel profit !

Sans vouloir reprendre ici les justifications qu'ont apportées à la commission des transports du troisième plan, telle ou telle autre commission d'une des branches de la production industrielle, sidérurgie, énergie, combustibles solides ou liquides, industrie chimique, matériaux de construction, je me bornerai à vous rappeler que les industriels du Nord de la France sont tellement convaincus de la nécessité absolue des travaux d'aménagement de l'itinéraire Dunkerque-Valenciennes et de ses antennes, qu'ils ont proposé et accepté de contribuer à eux-mêmes pour une somme de 16 milliards, la première région économique devant entretenir les emprunts correspondants qui seront amortis par des péages à la charge de la marchandise. Les navigateurs, de leur côté, contribuent aux travaux par le jeu de la loi Morice, au moyen de péages prélevés sur les frets.

C'est dire que les usagers de la voie d'eau, chargeurs, destinataires et transporteurs, sont unanimes, afin d'aboutir vite, à consentir un effort considérable et dont on ne trouve aucun autre exemple, si ce n'est celui accepté, par force, par les usagers de la route avec les taxes sur les carburants perçues — prétend-on — en faveur de la voirie routière.

Il n'est que justice que les pouvoirs publics s'associent à cet effort et s'emploient au maximum pour atteindre le but rapidement.

Chacun y trouvera son compte.

Les Industriels qui sont écartés le long de la voie navigable et desservis par elle pour leurs réceptions et leurs expéditions de matières pondéreuses, en recevant celles-ci à meilleur compte et en pouvant, de ce fait, produire moins cher, seront en mesure de mieux résister à la concurrence étrangère, d'accroître leur production ainsi que leur rayon d'action.

Les chemins de fer et la route ayant à acheminer la majeure partie des produits finis auront, de leur côté, à transporter davantage et plus loin.

Ce sera une expansion pour tous, comme on le constate aux États-Unis, pays d'économie libérale dans lequel ce sont les chemins de fer qui poussent à la modernisation des voies navigables et à l'installation d'usines sur leurs rives.

C'est ce que l'on constate également dans tous les pays du monde, et l'on doit enfin marquer d'une pierre blanche le fait que, pour la première fois depuis le programme Freyssinet, le Gouvernement français en ait, à son tour, pris conscience et ne persiste pas à faire cavalier seul, alors que les faits démentaient partout et en tous points les théories erronées d'économistes toujours distingués qui considéraient la navigation intérieure comme négligeable.

En Allemagne, notamment, où d'après l'un d'eux, M. Yves Guyot, il ne devait rien passer sur le Rhin Herne Kanal qui, parlant du Rhin, devait s'enfoncer dans la région charbonnière et industrielle de la Ruhr, où le réseau ferré était le plus dense, afin de doubler le Dortmund-Enns Kanal, le trafic atteignait, en 1936, 20 millions de tonnes, qui s'ajoutaient aux 10 millions de tonnes de cette dernière voie.

Sur les autres voies allemandes, on enregistre les mêmes démentis apportés par les faits aux slogans lancés par les destructeurs.

Sur le Main, le trafic d'avant guerre a doublé et la progression continue: 5 millions de tonnes en 1937, 7 millions en 1951 et 10 millions en 1957.

Sur le Neckar, où l'on avait prévu les travaux de canalisation pour un trafic de 4 million 500.000 tonnes, on enregistrait déjà 7 millions et demi de tonnes en 1957. On n'avait pas atteint Stuttgart qu'il fallait déjà tripler les écluses.

Même chose aux Pays-Bas, où le canal Juliana, quoique conçu pour les chalands de 1.500 tonnes et mis en service en 1938, s'avère déjà trop petit, au point qu'il faut tripler ses écluses.

On prépare le doublement de celles du canal Amsterdam-Rhin, mis en service en 1952 et pourtant largement conçu pour des chalands de 1.000 tonnes.

Quant au canal Albert, contre lequel une violente campagne avait été menée à l'instigation des chemins de fer belges, et dont l'exploitation n'a réellement commencé que plusieurs années après la libération, son trafic, qui progresse d'année en année, atteignait 25 millions de tonnes en 1957.

Or, la commission du troisième plan n'a pas manqué de souligner la similitude qui existe entre la voie Dunkerque-Valenciennes et le canal Albert, l'un et l'autre retenant un grand port, Dunkerque, d'une part, Anvers, de l'autre, à un centre sidérurgique et métallurgique considérable, les usines sidérurgiques et métallurgiques du bassin de l'Escaut — Denain, Trith, Valenciennes — d'un côté, et celles d'Ougrée-Seraing, de l'autre, tout en desservant dans l'intervalle un très important bassin minier, celui du Nord et du Pas-de-Calais, le premier de France, et celui de la Campine, avec en plus, chez nous, de multiples usines, cimenteries, produits chimiques, verreries, usines de métaux non ferreux, plomb et zinc, fabriques d'engrais qui s'établent de Saint-Omer à Valenciennes, et de très grandes villes, Saint-Omer, Béthune, Douai, Denain et Valenciennes, notamment.

La similitude est frappante, et la progression des échanges sera analogue lorsque les voies de desserte seront à la même échelle.

Il convient de noter, en effet, que dans le passé, et même dans le présent, toute amélioration apportée aux voies navigables dans le Nord de la France, s'est accompagnée de la création d'usines nouvelles, et de l'extension de celles qui étaient déjà installées le long de ses berges.

De tels travaux en même temps qu'ils sont générateurs d'activités nouvelles et parlant d'un accroissement de la matière imposable contribueront donc à résoudre efficacement, non seulement au cours de leur exécution, mais de façon durable pour l'avenir, l'angoissant problème démographique qui se posera au cours des années prochaines.

On doit évidemment regretter, dans ces conditions, que les possibilités budgétaires n'aient pas permis de faire plus...

M. Félix Kir. C'est la vraie raison!

M. Eugène van der Meersch. ... et de réaliser, notamment avant l'expiration des délais du troisième plan — 1957-1961 — le programme de première urgence que ce dernier s'était fixé.

La loi de programme concernant l'aménagement des voies navigables intérieures qui nous est soumise est bien timide quant à ses objectifs.

Elle est timide sur le plan international car, tandis que le canal Amsterdam-Rhin a été réalisé au gabarit de 4.000 tonnes, que le canal Albert en Belgique permet, depuis avant la guerre, la navigation des chalands de 2.000 tonnes, qu'il en sera de même à brève échéance du canal circulaire autour de Gand, que la transformation de tout le réseau navigable belge est en voie d'achèvement pour la navigation des chalands de 1.350 tonnes, ce que l'on nous propose en ce qui concerne la desserte du nord de la France c'est, d'une part, la mise à 2,20 mètres d'entonnoisement de la fraction Bauvin-Dunkerque de la liaison Dunkerque-Valenciennes, c'est-à-dire de la moitié de cette dernière — il ne faut donc pas que le chapitre 1 du tableau « Voies navigables » qui nous est soumis fasse illusion — c'est, d'autre part, la reconstruction des ouvrages des Fontinettes et de Walten au gabarit de 1.350 tonnes; c'est enfin l'achèvement du canal du Nord tel qu'il était prévu par la loi de 1903, c'est-à-dire pour des péniches de 350 tonnes.

Cela représente une partie de ce qui était prévu au titre du deuxième plan de modernisation, en sorte que si les objectifs qui nous sont proposés sont atteints — et je ne saurais mettre en doute la volonté du Gouvernement en la matière — on engagera seulement en 1960-1961 et 1962 des travaux qu'il faudra deux ou trois ans pour terminer, mais dont l'exécution était prévue par le deuxième plan pour la période 1953-1956.

On n'amorcera aucun des travaux inscrits au troisième plan pour les années 1957 à 1961.

Cela dit, je ne saurais faire fi de ce qui est proposé à la sanction du Parlement, et qui est un début, mais je me trouve bien dans l'obligation de constater que, tandis qu'il aurait fallu inscrire à notre menu un brochet, on nous propose la moitié d'une ablette pour apaiser notre faim.

M. Félix Kir. Encore heureux que ce ne soit pas un lapin (Sourires.)

M. Eugène van der Meersch. Acceptons néanmoins cette ablette et faisons confiance au ministre des travaux publics pour qu'elle ne figure pas simplement sur la carte, mais pour qu'elle vienne effectivement dans notre assiette.

Cette confiance est du reste méritée.

Car si nous en sommes là, tant au point de vue portuaire qu'au point de vue de la navigation intérieure, c'est parce que pendant plus de dix ans a sévi un directeur des ports maritimes et des voies navigables qui a réussi la gageure de réaliser l'unité nationale contre lui.

Le premier acte de M. le ministre des travaux publics a, en effet, consisté à éliminer ce fonctionnaire qui avait mérité un jugement sévère de carence de la part de M. Hirsch, commissaire général au plan, et de M. le conseiller d'Etat Surleau, président de la commission de travail des ports maritimes, au cours de la séance du 22 octobre 1956 du comité du plan. Mais le temps et les crédits perdus ne se rattrapent jamais.

Si, en matière de ports maritimes, on enregistrait, d'après les chiffres mêmes du directeur responsable, un pourcentage d'autorisations de programme et de réalisations de 55 p. 100 et, en gros, des paiements de l'ordre de 60 p. 100 des prévisions du plan pour les quatre exercices 1953 à 1956, avec un pourcentage sensiblement inférieur si l'on faisait abstraction de l'année 1953, on matière de navigation intérieure c'était bien pire puisque, si l'on s'en réfère au rapport de la commission des transports et communications du commissariat général au plan, le pourcentage d'avancement des travaux de modernisation et d'équipement propres au deuxième plan n'atteignait, au terme de celui-ci, que 13,5 p. 100 du montant de l'échéancier prévu par la commission qui l'avait établi.

Et le rapporteur général soulignait, à juste titre — page 10 de son rapport — qu'outre les graves inconvénients que présente un tel retard dans la réalisation du deuxième plan, l'établissement des travaux d'amélioration entraîne une charge plus grande d'intérêts intercalaires, la rentabilité n'étant assurée qu'après achèvement desdits travaux pour l'ensemble d'un réseau de voies navigables ayant une relation déterminée.

Il faut absolument rattraper le retard que nous avons pris, non seulement par rapport à nos prévisions nationales, mais

aussi sur le plan international et, pour cela, il est essentiel que le dynamisme dont le nouveau directeur des ports maritimes et des voies navigables a fait preuve pour le port de Rouen ne soit pas tenu en échec par l'obstination de certains esprits rétrogrades et leur incompréhension des problèmes auxquels nous devons faire face. Que celui-ci ne rencontre plus d'obstacles renouvelés auprès des rapporteurs négatifs des administrations centrales ou de commissions paralysantes, qu'il ait enfin la possibilité de sanctionner rapidement les projets qui lui sont soumis et de donner les ordres d'exécution, et alors les ingénieurs en chef locaux et leurs services, dont la valeur est au-dessus de tout éloge, transformeront rapidement en réalité ce qui n'est encore que promesses, incertitudes ou chicanes d'ordre mineur.

Après cette incidente qui n'est pas hors du sujet, j'en reviens au programme qui nous est soumis.

Je rappellerai tout d'abord que la canalisation de la Moselle, nécessaire à la satisfaction des besoins de l'industrie lorraine, avait soulevé les plus vives alarmes des ports de Strasbourg et de Dunkerque.

C'est que ce dernier exportait chaque année environ un million de tonnes de métaux en provenance de l'Est, trafic qui, avec l'abaissement massif des prix de transports entre l'Est de la France et Rotterdam qui résultera de cette canalisation, échappera en majeure partie à Dunkerque.

A titre de compensation pour ce dernier port, assurance avait été donnée à M. le président Paul Reynaud, député de Dunkerque, et à la chambre de commerce de Dunkerque, que la voie navigable qui dessert Dunkerque, et relie cet établissement maritime à Lille, au bassin minier et à Valenciennes, serait modernisée parallèlement aux travaux de la Moselle, de façon à permettre comme sur cette dernière la navigation des chaudières de 1.350 tonnes.

L'achèvement de la canalisation de la Moselle est prévu pour 1962.

L'aménagement de la voie Dunkerque-Valenciennes reste à entreprendre.

Et pourtant, les collectivités locales n'ont pas lésiné sur leur contribution aux dépenses, qu'il s'agisse du conseil général du Nord, qui a voté dans son plan 3 milliards à titre de contribution aux travaux de modernisation de la liaison Dunkerque-Lille, 300 millions pour le port fluvial de Lille, 1 milliard pour Lille-Douai, environ 2.300 millions pour le port de Dunkerque, 930 millions pour la Lys, 1.580 millions pour l'Escaut, et qui inscrit régulièrement les annuités correspondantes à son budget; qu'il s'agisse du conseil général du Pas-de-Calais, qui vient de voter, au mois de mai, un fonds de concours de 3 milliards; ou qu'il s'agisse de la première région économique, porte-parole des usagers, qui a voté un emprunt de 9.000 millions dont l'amortissement est prévu au moyen de péages.

A ce propos, M. le ministre des travaux publics m'a promis, à deux reprises, que des fonds à provenir de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement seraient consacrés à la réalisation de Dunkerque-Valenciennes, indépendamment de ceux qui seront réservés au canal du Nord.

Le financement du programme indispensable aux intérêts économiques du Nord de la France, et dont la loi de programme en cours d'examen ne constitue qu'une première tranche, ce financement, dis-je, est donc assuré.

Il serait temps que les promesses formelles qui nous avaient été faites, soient tenues.

Mais il faut aller vite. Il faut que tout soit terminé en six ans au maximum, sinon nous courons à la catastrophe.

Parallèlement aux travaux du port de Dunkerque, il faut faciliter la création d'une vaste zone industrielle au voisinage immédiat de ce port, pour fixer le trafic maritime, comme il l'est à Rouen, à Hambourg, et pour permettre son développement.

Il n'y a qu'à transposer mot pour mot ce que le ministre des travaux publics belge écrivait à propos de Gand, dans l'article que je vous ai cité au début de mon intervention, pour voir la voie tracée en ce qui concerne Dunkerque.

J'aurais souhaité personnellement que l'on créât un vaste port franc à Dunkerque. Ce sera la tâche de demain.

D'ores et déjà, le grand complexe sidérurgique de Dunkerque et la raffinerie d'hydrocarbures en voie de doublement cons-

titueront des éléments essentiels pour le développement économique de l'Algérie, du Sahara, de la Communauté française, puisque le premier, comme les usines sidérurgiques d'Isbergues et de la vallée de l'Escaut, sera alimenté en minerais riches en provenance de nos territoires, la seconde par notre pétrole du Sahara.

Le pouvoir attractif de tels ensembles, celui d'une grande voie d'eau moderne pour la navigation intérieure, provoquera de nouvelles activités dont tout le pays bénéficiera.

Si je me suis étendu surtout sur le Nord de la France dont je représente l'une des circonscriptions, ce n'est pas que je méconnaisse la nécessité des travaux prévus dans la loi de programme pour les autres régions.

Du port du Havre, j'aurais pu vous montrer combien les travaux prévus pour cet établissement maritime sont indispensables et urgents.

M'intéressant également aux activités de l'Est, j'aurais pu vous dire qu'il en est de même de ceux qui sont retenus pour cette région, en vue de parachever ceux qui ont déjà été entrepris et qui ont été activement poussés au cours des dernières années.

Et je songe à ceux de Bayonne et de Caen, qui doivent amener des minerais de fer dans le Nord.

Mais ce que je voudrais, c'est convaincre M. le ministre des travaux publics et M. le ministre de l'industrie et du commerce, de tout mon cœur d'homme du Nord, conscient de nos besoins et des dangers qui court notre pays, et surtout les zones frontalières, de la nécessité d'aller vite et de voir grand, de ne pas réaliser, en 1960, une échelle qui serait déjà périmée pour les caractéristiques de nos bassins maritimes, de leurs quais, pour le gabarit de nos voies navigables et de leurs ouvrages.

Il faut que les bateaux puissent naviguer vite, à pleine puissance, utiliser la technique moderne du poussage qui a fait ses preuves sur la Seine et dans de nombreux pays du monde. C'est seulement en voyant grand que vous serez réaliste et que vous aiderez au destin de la France.

Dunkerque, Lille, Valenciennes, Boulogne, Calais, le Nord de la France, dans le sang, les ruines, en moins de quatre décades, ont, par deux fois, bien mérité de la patrie. (Très bien! très bien!)

Sur les plans économique, familial et fiscal, leurs mérites sont permanents. Donnez-nous la possibilité de nous battre à armes égales avec des concurrents qui ne font pas de sentiment. Nos populations du Nord et du Pas-de-Calais ont une âme vibrante et la foi dans la grandeur et les destinées de la France. Dunkerque restera le symbole du courage, de la ténacité et de la résurrection française. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord présenter quelques remarques d'ordre général concernant le projet de loi de programme relative à l'équipement économique général.

La première de ces remarques concerne le montant même des investissements. Depuis quelques années, plusieurs gouvernements de la IV^e République ont essayé de procéder à des assainissements financiers. En 1956, le Gouvernement a tout fait pour essayer de maintenir prix et salaires, afin de ne pas aggraver l'inflation. Par la suite, en 1957 et en 1958, il a même tenté de procéder à une dévaluation et à une opération « vérité » sur les prix, en même temps qu'à un assainissement budgétaire.

Toutes ces tentatives, fragmentaires, incomplètes, opérées dans le cadre de l'instabilité ministérielle par des gouvernements sans assiette politique, n'avaient pu empêcher que la France, en mai 1958, fût sur le bord de la faillite. Elles avaient nécessité, en outre, une importante contraction des investissements et amené, par suite, à partir de juillet 1958, une récession économique extrêmement inquiétante, alors que la France pouvait espérer éviter cette crise.

L'autorité du général de Gaulle, la mise en place d'institutions stables ont permis de réaliser, enfin, un véritable assainissement financier et de mettre au point l'opération fiscale et monétaire qui a été présentée au pays le 30 décembre de l'année dernière et qui comprenait un budget assaini, des services payés à leurs prix véritables, la dévaluation de 47 p. 100; une revalorisation du salaire minimum interprofessionnel garanti, et le maintien des prix par la libération des échanges.

Malheureusement, les dispositions prises, inattaquables sur le plan financier et monétaire, ne paraissent pas suffisantes pour résoudre le problème économique.

Aujourd'hui, malgré une reprise certaine mais que l'on peut craindre saisonnière, on est en droit de se demander si une crise économique ne viendra pas à la fin de l'année annuler les bienfaits d'une situation monétaire stable et saine.

Or, il n'était probablement pas impossible de réussir à la fois l'opération monétaire et l'opération économique s'il n'avait pas été décidé de maintenir ce qu'il est devenu habituel d'appeler « l'impasse » au chiffre arbitraire de 600 milliards de francs, alors que les dévaluations successives, l'augmentation générale du revenu national depuis 1955 et surtout la confiance revenue permettaient d'augmenter d'au moins 25 p. 100 le montant de cette impasse, c'est-à-dire de la porter à 750 milliards de francs.

La pression fiscale qui a été demandée — et acceptée par le pays — permettait alors d'éviter certaines mesures anti-sociales et fortement impopulaires qui se chiffreraient à une quinzaine de milliards de francs à peine, ce qui laissait disponibles plus de 135 milliards de francs supplémentaires pour les investissements.

Le Gouvernement, certes, a augmenté de 26 p. 100 le montant théorique des investissements de 1959 par rapport à 1958. Mais vous savez que ce chiffre est et peut être contesté, si l'on tient compte de la dévaluation et de l'augmentation des impôts.

En outre, ce n'est pas au budget de 1958 qu'il y a lieu de se référer car, il faut le rappeler, les investissements de 1957 et 1958 avaient été déjà fortement amputés en raison de la situation financière d'alors.

Pour éviter la récession toujours menaçante, il fallait alors, dans le budget de 1959, faire un effort bien plus important sur les crédits d'investissements, ou tout au moins sur les autorisations de programmes, car l'effet des investissements ne se fait sentir qu'à long terme — un an à dix-huit mois. Cette opération ne pouvait en aucun cas provoquer d'inflation surtout si l'effort supplémentaire avait été fait dans la construction, les travaux publics et certains secteurs d'équipements indispensables.

Ma deuxième remarque, c'est que le Gouvernement a commis une deuxième erreur dans la présentation des lois de programmes.

Le Gouvernement avait, en effet, la possibilité de corriger cette insuffisance d'investissements de 1959 par des lois de programmes d'une valeur importante.

Or je voudrais vous faire remarquer que l'on nous présente un ensemble de lois de programmes qui correspondent à une dépense de 1.580 milliards de francs en deux ou trois ans, c'est-à-dire 532 milliards par an. Comparés au budget de 1959 qui est de 5.875 milliards, ces investissements constituent moins de 10 p. 100 du volume du budget, moins de 13,4 p. 100 de l'ensemble des investissements prévus au plan pour la même année et moins de 30 p. 100 des investissements publics prévus au plan pour chacune des années de ce plan.

Si c'est là le noyau que le Gouvernement considère comme incompressible, et même sans vouloir faire jusqu'à certains paris dangereux sur l'avenir, je regrette que le Gouvernement ait si peu de confiance dans le redressement financier qui doit suivre sa politique et si peu de foi dans l'avenir du pays.

Je voudrais faire une troisième remarque qui concerne plus spécialement la loi de programme que nous discutons aujourd'hui, remarque concernant le déséquilibre de cette loi de 1.328 milliards, qui comprend 883.400 millions pour l'énergie électrique, 203.700 millions pour la Société nationale des chemins de fer français, 54 milliards pour les ports maritimes et les voies navigables, 6.700 millions pour l'équipement des aides à la navigation aérienne et 180 milliards pour les télécommunications.

Certes, je suis persuadé que les choix qui ont été faits dans le programme d'équipement électrique donnent à l'électricité de France des indications préieuses sur la politique qui va être suivie dans les années qui viennent en matière d'énergie électrique.

Certes, les industries de matériels électriques et les entreprises susceptibles d'exécuter ce programme seront enchantées de connaître le volume des travaux qui vont être entrepris dans les années qui viennent.

Certes, la même remarque est valable en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français et les entreprises intéressées.

Certes, pour la première fois — et j'en reparlerai tout à l'heure — la V^e République, rompant avec les mauvaises traditions de la IV^e République, consent à s'apercevoir qu'une modernisation de nos voies navigables est indispensable.

Mais sur une loi de programme de 1.328 milliards, près de 1.100 milliards concernent les sociétés nationalisées, sociétés qui par leurs appuis rue de Bivoli ne se sont jamais vu refuser, à 10 p. 100 près, les crédits d'investissements qu'elles demandaient.

L'effort budgétaire réel correspondant à cette loi de programme apparaît ainsi comme étant de l'ordre de 240 milliards en trois ans, soit 80 milliards par an avec les télécommunications et à peine 20 milliards sans les télécommunications. Jo ne demande si c'est vraiment très sérieux.

Entrant maintenant dans le vif du sujet, je voudrais faire une quatrième critique sur la présentation même de cette loi de programme.

Nous voyons, en effet, que malgré les dispositions de la loi organique des finances, le montant des investissements de l'électricité de France et de la Société nationale des chemins de fer français correspond à des autorisations de programme véritables, quel que soit le mode de financement auquel il sera recouru: emprunt ou prélèvements sur les recettes.

Par contre, pour les ports maritimes et les voies navigables, le programme ne comporte que le chiffre des paiements de l'Etat et ne tient aucun compte des participations ou des fonds de concours des collectivités.

Le montant véritable des investissements correspondants sera respectivement de 52.400 millions pour les voies navigables et de 42.210 millions pour les ports maritimes. Je déposerai à ce sujet un amendement rectificatif sur le montant de la loi de programme, pour le porter à son chiffre réel qui est de 1.368 milliards 395 et non 1.328 milliards.

M. Pascal Arrighi, rapporteur général. C'est très exact.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Car je ne pense pas qu'il soit dans les intentions du Gouvernement d'autoriser des opérations incomplètes.

Mais le principal de mon propos sera d'analyser ce qui est dans la loi de programme intéressant le budget de l'Etat et aussi ce qui y manque.

Monsieur le ministre des travaux publics et des transports, j'ai dit tout à l'heure que pour la première fois — et je m'en félicite — la France pensait à ses voies navigables. M. le rapporteur général et M. van der Meersch ayant traité longuement de la question, je ne m'étendrai pas. Je rappellerai simplement que les articles 256 à 265 du décret portant approbation du troisième plan sont des articles qui me sont familiers puisque leur rédaction définitive est de quelqu'un qui me touche de très près.

Je me réjouis et je vous félicite donc d'avoir obtenu que les propositions du plan, en ce qui concerne les voies navigables et les ports maritimes, soient, pour une part acceptable, consacrées par cette loi de programme.

J'ose espérer toutefois que les crédits annuels complémentaires permettront d'arriver pour la dernière année du plan aux cadences recommandées de 25 milliards de travaux par an pour les voies navigables, sans tenir compte de la canalisation de la Moselle et des travaux de la Compagnie nationale du Rhône et permettront pour les ports maritimes de dépasser les 23 milliards considérés comme le chiffre plancher par les travaux du plan.

Par contre, je résume à l'avance vos explications pour excuser l'absence d'un programme routier.

Vous allez, en effet, nous dire que vous avez déjà une loi de programme, que cette loi de programme est constituée par les dispositions d'un décret par lequel y a quelques années au *Journal officiel* et qu'elle comporte toutes les opérations retenues au fonds d'investissement routier.

Vous allez nous dire que vous avez chaque année des autorisations de programme et des crédits de paiement pour effectuer ces opérations.

Eh bien! je ne puis accepter cette explication car je suis bien sûr que si vous aviez pu venir devant le Parlement avec un programme routier de 60 milliards par an, ou même un noyau de 30 milliards en trois ans, vous l'auriez fait.

La vérité, c'est que l'on vous a offert un noyau réduit à quelque dix milliards par an et que vous ne pouviez venir devant le Parlement avec un programme aussi insuffisant.

Mais ce qui me tourmente, c'est que cela montre de la part du Gouvernement un état d'esprit extrêmement inquiétant.

Certes, on a pu reprocher à vos services d'avoir depuis dix ans manqué de politique routière. Certes, le commissariat général au plan et les services de la rue de Litvovli n'ont pas toujours été compréhensifs à l'égard des problèmes de la route, mais je crois qu'il y a un courant psychologique extrêmement important à créer.

Monsieur le ministre, il me paraît essentiel que soit reconnu de façon solennelle que vous êtes le ministre des transports et du tourisme, non le ministre des travaux publics.

Votre rôle, c'est d'établir, d'adapter une politique des transports et de la faire adopter par le conseil des ministres.

Votre rôle, c'est de faire comprendre, tant au conseil des ministres que rue de Litvovli, que les transports constituent un élément capital de la vie de la nation; qu'un Français sur cinq a une activité dans les transports; que presque tous les Français sont astreints à une ou deux heures de transport par jour, soit dans un véhicule public, soit avec un véhicule privé; que le véhicule à deux ou quatre roues n'est ni un luxe ni un sport mais, comme le chemin de fer ou l'autobus, un moyen de transport, c'est-à-dire un outil de travail, un outil indispensable de la vie moderne, et cela au moins cinq jours sur sept, et les deux autres jours, un élément de liberté et d'évasion, d'autant plus nécessaire et plus souhaitable que la vie moderne est plus dure pour les habitants des villes.

Votre devoir, c'est de faire comprendre à vos collègues du conseil des ministres que l'industrie des transports groupe, avec ses fournisseurs, plus d'un million d'ouvriers et de salariés, et que c'est une des plus importantes et des plus florissantes de ce pays; que la seule industrie de l'automobile a un chiffre d'affaires de plus de 800 milliards de francs et qu'il y a en France une voiture pour huit habitants; que l'on achève par la route un tonnage trois fois supérieur à celui qui est transporté par le chemin de fer et par la voie d'eau réunis; que l'inquiétude qui pèse aujourd'hui sur l'économie française est due pour beaucoup à la crainte d'une crise de l'industrie automobile en novembre, crise qui rejallirait directement sur la sidérurgie, sur l'industrie du caoutchouc, sur celle du petit matériel électrique, sur les textiles, sur les plastiques, etc.; qu'elle rejallirait indirectement sur la vie nationale, par la diminution du pouvoir d'achat général de tous les salariés.

Alors, on est en droit de se demander ce que l'on fait, ce que l'on compte faire pour favoriser l'activité et l'expansion de l'automobile en France. Il semble, au contraire, que l'on cherche à les gêner.

Certes, depuis dix ans, la politique fiscale à l'égard de l'automobile pouvait se comprendre compte tenu de notre manque de devises. Elle a conduit à faire des véhicules légers et à faible cylindrée. Mais, dès 1961, cette essence sera payée en francs. Un virage — permettez-moi ce rapprochement — est urgent, car, à une nouvelle politique fiscale sur l'essence, correspondra une politique nouvelle sur la construction automobile, pour revenir à des moteurs de puissance normale et à des véhicules plus lourds.

M. le rapporteur général. Parfaitement exact!

M. Daniel Dreyfous Duvas. Hélas! le montant total des impôts spéciaux et de droit commun payé par l'automobile dépasse 800 milliards par an.

De son côté, l'Etat paye 82 milliards par an, les départements et les communes en payent 193, soit un total de 275 milliards par an pour les dépenses qui concernent la route, personnels compris.

L'automobile rapporte donc plus de 500 milliards à la nation et plus de 700 milliards à l'Etat.

Je ne veux pas insister sur les crédits routiers. Mon collègue M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, en a dit un mot tout à l'heure et d'autres orateurs le feront après moi.

Je veux rappeler brièvement que les seuls crédits d'entretien ont été réduits depuis 1938, sur la base des prix actuels, de 30 milliards de francs à 17 milliards de francs, alors que le pare a quadruplé dans le même temps.

Le fonds roulier, créé par notre actuel ministre des finances et dont on ne sait plus exactement, comme le disait tout à l'heure M. Ruais, s'il subsiste ou s'il a disparu, n'est doté, pour les routes nationales que de moins de 30 milliards de francs par an. Or, il y a en France 91 kilomètres d'autoroutes. Certes, elles sont moins indispensables dans notre pays que dans des pays qui avaient une infrastructure routière très inférieure à la nôtre. Mais je voudrais faire remarquer que l'indispensable autoroute Paris-Lyon-Marseille-Nice aura atteint Corbeil dans le même temps que chez nos voisins on aura relié Anvers et Hanibourg à Naples. (Très bien! très bien! sur divers bancs.)

Je ne parlerai même pas au ministre responsable du trunisme des conséquences d'une telle carence sur le plan des devises. Je sais qu'il les connaît.

Je sais aussi que de nombreux ministres et hauts fonctionnaires estiment que l'on circule très bien, même à Paris. C'est, certes, beaucoup plus facile, pour les ministres, derrière les motocyclistes de la police! (Sourires.)

Alors je parlerai, si vous le voulez bien, du problème de la circulation.

Vous êtes, monsieur le ministre, le ministre de la circulation. Vous êtes donc le ministre qui doit imposer les mesures nécessaires pour circuler.

Vous devez imposer à votre collègue de la construction, non une place de voiture de stationnement pour sept appartements, mais une place pour chaque appartement nouveau.

Vous devez exiger, pour les constructions administratives, des parkings immenses alors qu'il n'en a été prévu aucun ni au ministère de la construction et de l'urbanisme, ni à l'U. N. E. S. C. O., ni à l'O. T. A. N.

Vous êtes le ministre qui doit exiger dans chaque ville l'ouverture de parcs de stationnement, soit au moins un parc de 10.000 voitures par arrondissement dans Paris, pour rendre à la circulation les rues qui, elles, sont faites pour la circulation.

Vous devez exiger des routes de dégagement pour les sorties des grandes villes, des voies nouvelles pour la desserte des villes nouvelles.

Je citerai un seul cas. On construit actuellement, entre autres, à côté de Paris, une ville de 35.000 habitants, mais il n'est prévu aucune route nouvelle pour la relier à la capitale et sa desserte se fera par des voies déjà complètement saturées et par une ligne de chemin de fer également voisine de la saturation.

Il y a plus grave.

Monsieur le ministre de la circulation, vous êtes, vous devez vous considérer comme le protecteur, le ministre de tutelle de 5.700.000 automobilistes.

Or, vous avez accepté que les citoyens qui se rendent à leur travail ou qui essaient de sortir des villes le dimanche soient considérés comme des délinquants. (Applaudissements.)

Vous avez signé et fait signer l'ordonnance du 15 décembre et le décret du 16 décembre 1958 et je parle surtout des annexes de ce dernier, qui consistent le nouveau code de la route, de son article 232, et surtout de son article 233 qui permet d'envoyer en prison un automobiliste qui, même lorsque cela est reconnu comme non dangereux, aura deux fois de suite contrevenu aux dispositions sur le stationnement.

Vous acceptez que les automobilistes soient livrés à l'arbitraire des agents de l'autorité, à des brigades officiellement appelées « brigades de répression ». Chaque jour, sans aucun texte, ni préfectoral, ni municipal, sans préavis, on impose à de bons citoyens, à ceux mêmes qui payent plus que leur part de l'impôt, des sanctions nouvelles et injustes et on les surimpose par cette nouvelle forme de l'impôt qu'est l'amende, amende de contravention aux articles du code, ou amende due au bon plaisir des agents de l'autorité. (Applaudissements.)

Je sais, monsieur le ministre, que si vous avez pris ces mesures, c'est en plein accord avec votre conscience et pour essayer de diminuer le nombre des morts et des blessés de la route.

Mais cette bonne conscience, et je me réfère à la formule d'une de nos collègues lors d'un débat récent, mon propos est de la transformer en mauvaise conscience et de la faire partager par tous ceux qui, rue de Rivoli on autour des tables vertes ont discutés les crédits doivent savoir qu'ils sont responsables de 2.000 à 4.000 morts sur les 8.500 victimes annuelles de la route et de 50.000 à 100.000 blessés sur les 200.000 blessés de la circulation.

La route tue, mes chers collègues, trois fois plus de Français qu'il n'en tombe dans les combats d'Algérie. Ni les textes du 26 décembre, ni les réductions de vitesse que vous imposez n'y feront rien. Les statistiques montrent que les limitations de vitesse ont l'effet contraire. Vos tentatives récentes en France n'ont, je le regrette, rien donné. En Allemagne, de même, le nombre des accidents a doublé sur l'autoroute Mannheim-Heidelberg lorsqu'on a limité la vitesse à cent kilomètres à l'heure.

Ce qu'il faut — et vous le savez, monsieur le ministre, vous l'avez dit dans une de vos premières conférences de presse de ministre des travaux publics — c'est séparer les modes de circulation, faire des pistes pour les deux roues, à la sortie de toute les villes, aménager les carrefours, faire des passages souterrains ou aériens pour les piétons, construire des autoroutes.

On a pu calculer que l'élimination de 530 points noirs évite au moins chaque année 103 morts et 872 blessés. La sécurité sur les autoroutes est trois fois supérieure à celle des routes à circulation multiple.

J'ai prétendu un jour que si les compagnies d'assurance donnaient à fonds perdus 10 à 20 milliards par an pendant dix ans, pour construire des pistes pour les deux roues, des passages pour les piétons et des autoroutes à la sortie des villes, elles économiseraient peut-être 20 à 30 milliards par an, ce qui est encore peu en face des 200 milliards perdus pour l'expansion nationale.

Ce qui doit, en tout cas, être retenu, c'est que dans 70 accidents environ sur 100, sont impliqués des piétons et des véhicules à deux roues, et c'est cela qui doit commander votre politique routière. *(Applaudissements.)*

Je ne veux pas lasser l'attention de mes collègues, ni allonger ce débat. Ce qui me paraît indispensable, monsieur le ministre, c'est qu'en plus des 28 milliards envisagés au budget de 1960,

vous obteniez, dès ce budget de 1960, 50 milliards d'autorisations de programme supplémentaires et 25 milliards de crédits de paiement supplémentaires.

Ce qu'il faut, c'est un programme de travaux d'infrastructure interurbains et urbains, analogue à ceux des pays voisins et indispensable pour éviter l'asphyxie de nos villes. En bref, il faut arriver à une cadence de 50 milliards par an pour la construction de voies nouvelles et maintenir une cadence de l'ordre de 30 milliards pour l'aménagement des itinéraires actuels.

Ces bases peuvent paraître déraisonnables; ce sont celles qui correspondent au rythme des 500.000 logements qui seraient nécessaires tous les ans à l'expansion française et des 700.000 véhicules neufs qui sont effectivement mis en circulation chaque année.

Ces bases sont modestes au regard des 1.200 milliards d'investissements de la seule Société nationale des chemins de fer en douze ans, soit 100 milliards par an, et elles sont très faibles par rapport aux 800 milliards que l'automobile seule rapporte dans les caisses de l'Etat. *(Applaudissements.)*

Ce qu'il faut enfin, c'est demander à des gens qui connaissent la route, de repenser la réglementation de la circulation en ne perdant pas de vue que 98 automobilistes sur 100 n'ont pas d'accident et que 99 sur 100 ne sont ni des délinquants ni des assassins. *(Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)*

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente minutes, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général (n^{os} 55, 129 et 160).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures dix minutes.)

*Le Chef de service de la sténographie
de l'Assemblée nationale.*

RENÉ MASSON.