

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959 - 1960COMPTE RENDU INTEGRAL — 41^e SEANCE3^e Séance du Jeudi 19 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1960 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2637).
Travaux publics et transports.
Voies navigables et ports.
MM. Denvers, rapporteur spécial; Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.
MM. Dusseaux, le rapporteur spécial, Devemy, Thomazo, Roussetot.
Routes, chemins de fer et transports.
MM. Ruais, rapporteur spécial, Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.
Renvoi de la suite du débat.
2. — Dépôt de projets de loi (p. 2648).
3. — Dépôt d'un rapport d'information (p. 2648).
4. — Ordre du jour (p. 2648).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

(DEUXIEME-PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, n° 300, deuxième partie (rapport n° 328).

Compte tenu du supplément attribué à la fin de la séance de cet après-midi, voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

- Gouvernement, 2 heures 5 minutes;
- Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 9 heures 40 minutes;
- Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 3 heures 30 minutes;
- Commission des affaires étrangères, 15 minutes;
- Commission de la défense nationale et des forces armées, 15 minutes;
- Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 10 minutes;
- Commission de la production et des échanges, 3 heures 10 minutes;

- Groupe de l'Union pour la nouvelle République, 7 heures 45 minutes;
- Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 3 heures 25 minutes;
- Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 25 minutes;
- Groupe de l'unité de la République, 1 heure 50 minutes;
- Groupe socialiste, 2 heures 35 minutes;
- Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 35 minutes;
- Isolés, 45 minutes.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (suite)

I. — Travaux publics et transports (suite).

VOIES NAVIGABLES ET PORTS

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits du ministère des travaux publics : I. — Travaux publics.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne ferai pas de longs commentaires sur les crédits qui intéressent, d'une part les voies navigables, les canaux, d'autre part les ports maritimes de ce pays. Bien des observations, en effet, ont pu être formulées lorsqu'il y a quelques mois à peine un débat relativement important sur cette question s'est ouvert dans cette enceinte. En outre, mon rapport vous a été distribué. Cependant, tout en voulant être aussi bref que possible, je dois faire quelques remarques au nom de la commission des finances.

Le rapport écrit contient un tableau qui expose l'importance du trafic fluvial et du trafic portuaire. Je n'en citerai que quelques chiffres.

Alors qu'en 1945, au lendemain de la guerre, le trafic de la batellerie était descendu à 15 millions de tonnes, il a atteint son point culminant en 1957 avec plus de 66 millions de tonnes.

En 1958, il est tombé à 63.300.000 tonnes. Pour 1959, sur la base des chiffres connus pour les neuf premiers mois de l'année, il sera équivalent, à 1 p. 100 près, à celui de 1958.

Une constatation s'impose : depuis deux ans on assiste à une baisse de trafic de l'ordre de 4 ou 5 p. 100 qui porte surtout sur les combustibles minéraux.

Quant au trafic portuaire, il était très peu de chose au lendemain de la guerre. Il a atteint, tant en importations qu'en exportations, un chiffre important en 1957 : 81 millions de tonnes, puis, en 1958, celui de 84 millions. Pour 1959, il nous faut bien reconnaître qu'il descendra à un chiffre voisin de 79 à 80 millions de tonnes, ce qui accuse une baisse relativement importante, elle aussi, de 4 ou 5 p. 100 environ. Ce trafic est assuré à raison de 89 ou 90 p. 100 par les onze plus grands ports.

Monsieur le ministre, si l'on enregistre ces quelques signes, ce n'est assurément pas votre faute. Ils sont vraisemblablement liés à la fois à la conjoncture économique nationale et aux conjonc-

tures internationales. Mais ils découlent aussi du fait que les pays étrangers ayant consenti un effort substantiel en faveur de leurs ports nationaux, la concurrence a sans doute été plus âpre et plus efficace que les années précédentes.

Cette réflexion n'est pas sans importance. Elle doit nous inciter à songer à ce que nous devons consentir sur le plan national d'efforts financiers particuliers, d'interventions sous des formes diverses. D'ici très peu de temps, en effet, si nous n'acceptons pas de suivre le rythme propre aux pays étrangers — la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et l'Italie en particulier — nous ne ferons que prendre de plus en plus de retard à notre détriment.

J'aborde maintenant l'examen des propositions budgétaires pour l'exercice 1960.

D'une manière générale, elles accusent une augmentation par rapport à celles de l'an passé.

J'examinerai d'abord les crédits d'entretien et de réparations. Pour les voies navigables, ils s'élèvent à 56.900.000 NF, soit un relèvement de 2.280.000 francs.

Mais il faudra réserver une large part de cette augmentation aux réévaluations, aux ajustements des dépenses engagées les années précédentes. Le crédit prévu à ce titre s'élève, en effet, à 2.300.000 NF. En conséquence, on ne pourra guère entreprendre d'opérations nouvelles, pourtant nécessaires.

Si l'on n'envisage pas de faire, peut-être déjà en 1960, mais en tout cas au cours des années suivantes, un très large effort pour augmenter les crédits d'entretien, les dépenses que l'on devra entreprendre ultérieurement seront d'un coût sensiblement plus élevé, car chaque jour les berges des canaux sont battues par les remous que provoquent les automoteurs, qui assurent maintenant 60 p. 100 du trafic.

Je vous demande donc d'être attentifs à cette insuffisance des crédits d'entretien, à la fois pour les voies navigables, les canaux, et pour les ports maritimes.

En ce qui concerne ces derniers, je ferai la même remarque : les crédits de réparation et d'entretien s'élèvent à 34.200.000 NF, contre 32.800.000 NF en 1959, soit une augmentation de 1.300.000 NF. Mais déjà, par avance, comme pour le réseau fluvial, la presque totalité de ce supplément sera absorbée par la hausse du coût des travaux à exécuter.

Pour ce qui touche les interventions publiques, je n'évoquerai qu'un point, d'ailleurs essentiel, celui de l'aide à la batellerie. La seule question qui se pose est de savoir si, au moment où la profession accepte volontairement de faire un important effort de financement, il faut en même temps l'empêcher de recevoir ce qui constituait hier un concours certain de la part des pouvoirs publics.

En 1959, l'aide à la batellerie atteignait environ 13 millions, dont 5 millions destinés à assurer le fonctionnement de l'Office national de la navigation et 5 millions également pour des interventions directes en faveur de la batellerie.

Nous ne comprenons pas que la réduction de 3 millions que nous relevons dans les documents budgétaires soit du même ordre lorsqu'il s'agit, pour le même objet, de la Société nationale des chemins de fer français.

Je m'en voudrais, sur ce point, d'opposer la Société nationale des chemins de fer français et la batellerie, mais trois millions de francs enlevés à la batellerie c'est autant qu'il faudra compenser demain par une augmentation des frets.

Nous ne pensons pas, monsieur le ministre, que cette réduction de l'aide à l'exploitation tant fluviale que ferroviaire que vous avez décidée aurait dû être de la même importance pour la batellerie. Je vous demande de nous dire nettement si le Gouvernement envisage en ce domaine une répartition plus équitable et plus en rapport avec le chiffre d'affaires réalisé par chacune des parties prenantes en cause.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Un amendement a été déposé à ce sujet. Nous en discuterons le moment venu.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Vous avez donc répondu à notre vœu, monsieur le ministre. Je vous en remercie.

Toujours dans le domaine des interventions publiques, votre commission, sur l'intervention d'un de ses membres, M. Dreyfous-Ducas, a demandé que le libellé relatif à la subvention aux ports autonomes soit modifié. Je pense que vous serez d'accord sur la rédaction suivante de ce libellé : « Remboursement aux ports autonomes des dépenses effectuées pour le compte de l'Etat ».

J'arrive maintenant au secteur très important des crédits d'équipement.

Ceux-ci permettront effectivement — nous en avons fait la constatation et la vérification — l'application des diverses dispositions de la loi de programme que nous avons votés voici déjà quelques semaines. Toutes les opérations ont été reprises dans les dispositions budgétaires de 1960. Une seule modification, toutefois peu importante, due à un manque de préparation et d'option technique. La tranche de travaux concernant la Haute-Seine a été réduite de 2.800.000 NF, le solde disponible étant reporté sur les canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin.

On ne trouve pour ainsi dire aucun crédit en complément de ceux qui figurent dans la loi de programme. En effet, aussi bien dans le domaine des crédits d'investissement et d'équipement que dans celui de l'entretien et des réparations, une part importante des crédits devra être réservée pour couvrir la hausse des dépenses intervenues depuis le lancement des opérations. Les crédits d'engagement s'élèvent à 19.400.000 NF, dont partie pour la réévaluation, ainsi que je viens de le dire ; le reste, bien peu de chose — 7.750.000 NF — est affecté à des opérations nouvelles qui intéresseront notamment le Rhône, la Saône et le canal de Saint-Quentin.

Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître franchement que l'année 1960 sera tout de même une année très importante, parce qu'elle déterminera un tournant décisif en vue d'obtenir un meilleur réseau fluvial, ce qui est opportun au moment où, chaque jour davantage, le Marché commun entre en application.

Il y a donc un effort du Gouvernement, mais aussi — j'entends le souligner une fois de plus — un effort de la profession. La profession accepte d'intervenir pour assurer une partie du financement des travaux à entreprendre. Ce que nous demandons, notamment au ministre des finances, c'est d'autoriser en temps utile l'émission des emprunts qui devront être contractés et pour lesquels nous avons établi un échéancier bien connu.

Je vous demande donc d'insister auprès de M. le ministre des finances — et nous, serons à vos côtés — pour que soit évité tout retard dans ce domaine et pour que le financement se poursuive normalement.

Pour les ports, il faut bien dire que nous n'éprouvons pas la même satisfaction que pour le réseau fluvial : les crédits s'élèvent à 102 millions de NF. Nous sommes loin des 230 millions de francs qu'il faudrait, chaque année, pour réaliser les opérations strictement nécessaires inscrites dans le troisième plan. C'est vous dire combien l'insuffisance de la dotation est grave et combien il y a lieu de notre part de jeter un cri d'alarme pour demain.

Monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion, avec quelques-uns de mes collègues, de me rendre à l'étranger et de visiter notamment quelques ports concurrents des nôtres : Dunkerque, Marseille ou même le Havre. Je ne relaterai pas tout ce que j'ai pu voir ou apprendre. Sachez seulement que le port de Rotterdam assure à lui seul un trafic aussi important que l'ensemble des ports français. Ce n'est pas encore suffisant pour les Pays-Bas. L'Etat hollandais poursuit des investissements et fait entreprendre des travaux grandioses, afin d'être prêt à assurer le trafic qui sera demandé demain par l'Europe économique constituée sous l'égide du Marché commun.

De ces visites, nous devons tirer une conclusion. Notre pays doit prêter plus d'attention et plus d'intérêt à l'avenir de nos ports maritimes. Il n'est pas admissible, à l'heure où nous allons peut-être entrer dans une phase de concurrence effrénée, que nous soyons à ce point en retard. Alors, je vous dis d'une manière pressante, au nom de la commission des finances, mais aussi, je l'espère, au nom de l'Assemblée, que, dans ce domaine de l'amélioration, de la modernisation et de l'équipement de nos ports, nous sommes loin d'avoir fait notre devoir et c'est infiniment regrettable.

Aujourd'hui, nos ports maritimes ne répondent certes plus aux exigences nouvelles des navires et de trafic économiques. Demain, si ce retard persiste, au fur et à mesure de l'application du traité de Rome, dans la concurrence accrue du Marché commun et peut-être de plus vastes ensembles, se produiront des détournements de trafics au détriment des activités maritimes et, bien entendu, des finances extérieures de la France.

Pour en terminer avec la question des ports, votre rapporteur ne peut manquer d'appeler la plus vigilante attention de l'Assemblée et des pouvoirs publics sur les difficultés rencontrées spécialement par les chambres de commerce des ports dans le financement des travaux d'équipement.

En conclusion, je vous demande, mes chers collègues, d'adopter certes les propositions budgétaires du Gouvernement relatives aux voies navigables et aux ports, sous la double réserve cependant, d'une part, que soient prévus, l'an prochain, des crédits d'entretien nettement plus substantiels, d'autre part, qu'une aide accrue soit accordée aux organismes et aux collectivités qui contribuent, avec l'Etat, à la rénovation du réseau fluvial et à l'équipement de nos ports.

Sur ce dernier point, et pour permettre aux établissements publics concessionnaires de bénéficier, notamment par voie d'emprunts, du concours des capitaux privés à de meilleures conditions moins onéreuses, votre commission — et elle y insiste — demande que soit envisagée la création, par exemple, d'un fonds dit de bonification d'intérêts, qui devrait être alimenté par une dotation budgétaire.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que j'avais à vous présenter. Je vous demande maintenant de vouloir bien discuter ce budget avec autant d'efficacité que possible. (Applaudissements.)

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

M. Jeanni Dumortier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon rapport a été imprimé et distribué sous le numéro 339.

Je ne ferai qu'une remarque : une erreur d'imprimerie s'est glissée à la page 7 de ce rapport.

Le crédit qui est porté pour la reconstruction des quais du bassin de la gare maritime de Marseille est de 2.200.000 nouveaux francs ; veuillez rectifier et lire : 4.200.000 nouveaux francs.

Cela dit, au moment où je prends le bâton de relais dans ce marathon budgétaire, je ne voudrais pas abuser de votre bienveillance car, comme vous, je suis un peu fatigué par la longueur de ce débat. (Applaudissements.)

Monsieur le ministre, je voudrais simplement, comme lorsque j'enseignais, marquer à grands coups de crayon à encre les traits de force de ce rapport.

Votre commission a eu à examiner à la fois la partie du budget concernant les voies fluviales et celle qui est relative aux ports. Sous ces deux aspects, il est simple d'analyser le budget.

Prenez les services votés, ajoutez-y ce qui a été accepté lors de la discussion de la loi de programme et vous obtenez à très peu de chose près le résultat du budget dont vous êtes saisis.

La conclusion est la suivante : là où la loi de programme fut bonne et généreuse — et c'est le cas du moins pour les voies navigables, dont les crédits sont en augmentation — le budget est très convenable. La commission unanime se félicite de ce que le ministre et le Gouvernement aient respecté leurs engagements pris lors de la discussion de la loi de programme.

En ce qui concerne les canaux et les voies fluviales, nous nous félicitons, en particulier, monsieur le ministre, de ce que, dans l'impossibilité d'utiliser 2.800.000 NF pour la Haute-Seine vous ayez utilisé 2.000.000 de NF pour la liaison Marne-Rhin et 800.000 NF pour la liaison Rhin-Rhône. Nous vous en remercions.

S'agissant des ports, nous sommes beaucoup moins satisfaits. Je me rappelle l'intervention que je fis à ce propos à cette même tribune.

Pour nous le problème était alors de savoir s'il s'agissait d'un noyau autour duquel, sans vouloir l'alourdir de quelques neutrons, pourraient graviter quelques électrons.

Mes chers collègues, je me permettrai d'utiliser nos francs actuels dans les chiffres que je vais avancer. Le plafond de nos espoirs était constitué, pour tous les membres de la commission, par les objectifs du troisième plan de modernisation et d'équipement. Pour les respecter, une inscription budgétaire de 16.600 millions de francs aurait été nécessaire en 1958, 1959, 1960 et 1961. Comme ces chiffres n'ont pas été respectés en 1958 et 1959, pour obtenir le plafond de nos espoirs et de nos possibilités peut-être, il aurait fallu maintenant une inscription budgétaire de 23 milliards. Au lieu de cela, qu'avons-nous ? 8 milliards 200 millions de francs plus 800 millions d'électrons, soit au total 9 milliards de francs inscrits au budget pour les ports.

Or, ces 9 milliards de francs constituent la somme que, cette année, la ville-État de Hambourg a consacrée à l'aménagement de ses accès. En outre, elle a consacré 4 milliards de francs à équilibrer le budget de son port.

Il est d'autres exemples. Tout à l'heure, M. Denvers citait le port de Rotterdam. Vais-je donner aussi quelques chiffres ? 15 milliards de francs ont été dépensés par l'État néerlandais pour l'aménagement de Rotterdam, plus 52 milliards de francs d'investissements privés.

Mieux, j'apprenais récemment que le conseil municipal de Rotterdam avait voté un crédit de 10 milliards de francs pour aménager ce qu'il appelle l'« Europort », destiné à recevoir des cargos de 100.000 tonnes. On déchargera là-bas — on y décharge déjà — à 1.500 tonnes-heure, des minéraliers !

La France entière est donc, pour son installation portuaire, au niveau de la ville-État de Hambourg. Voilà où nous en sommes du point de vue portuaire, pour les investissements.

Ne vous étonnez pas, mesdames, messieurs, si votre commission de la production et des échanges ne manifeste que peu d'enthousiasme pour le budget qui lui est présenté. (Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers autres bancs.)

Il est un autre aspect du problème — et non des moindres — que M. le président Paul Reynaud a évoqué lors de la discussion du projet de loi de programme, en tenant compte du fait que les crédits que nous votions s'accompagnaient de fonds de concours.

Il faisait remarquer, à cette époque, monsieur le ministre, qu'aux investissements prévus par l'État s'ajoutaient ceux des collectivités intéressées, chambres de commerce notamment, et que, sur le plan de la concurrence, il ne fallait pas gager ces investissements par des taxes de péage, ces taxes défavorisant les ports français par rapport aux ports étrangers.

Vous nous avez promis, monsieur le ministre, que des groupes de travail allaient étudier cette question. Je me permets de vous demander : quid de ces groupes de travail ? Pouvez-vous nous dire, en quelques mots, où nous en sommes ?

J'ai presque terminé. Je ne veux pas lasser votre patience. Mais, pour moi, la France forme un tout. Il n'y a pas simplement les ports du Nord-Ouest et les ports fluviaux de l'Est : il y a aussi nos ports atlantiques, et nous aurions aimé trouver, dans la partie du budget relative aux routes, les crédits nécessaires à la construction de ces grandes routes transversales qui permettraient aux ports français de la côte atlantique d'être en communication directe avec l'Austrasie, avec le centre de l'Europe de demain, qui sera sans aucun doute, sur le plan industriel et sur le plan commercial, la partie la plus riche et la plus vivante de l'ensemble.

Monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges regrette aussi que tant de jeunes fonctionnaires de valeur désertent la fonction publique. Il est absolument nécessaire de donner au corps des ponts et chaussées, qu'il soit terrestre ou maritime d'ailleurs, la place qui lui revient dans l'ensemble de la fonction publique. (Applaudissements.)

En terminant, je vous prie d'adresser au directeur des ports et à vos services mes remerciements pour l'extrême obligeance avec laquelle ils ont bien voulu me fournir, sur le plan de la commission, tous les renseignements que je leur ai demandés. (Applaudissements.)

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. Dusseaux. (Applaudissements au centre gauche.)

M. Roger Dusseaux. Monsieur le ministre, mes chers collègues, les rapports qui viennent d'être présentés par les deux rapporteurs montrent que la fraction du budget du ministère des travaux publics et des transports que nous examinons est extrêmement importante. En effet les ports représentent un élément essentiel de notre activité économique, cela depuis de très longues années.

Monsieur le ministre, comme les crédits d'équipement inscrits au budget de votre ministère sont fixés comme il vient d'être indiqué, c'est-à-dire par la reconduction des crédits anciens auxquels s'ajoutent ceux de la loi de programme, j'examinerai au-delà du budget lui-même les problèmes que posent ces crédits du point de vue des ports.

En premier lieu j'attirerai votre attention sur le statut des ports, et notamment leur statut financier.

Le statut financier des ports français n'est plus en harmonie avec la situation actuelle et les fonctions qu'ils doivent assumer dans notre économie.

Les rapporteurs ont tracé les grandes lignes. Je les rappelle cependant, car il est bon de bien fixer les idées.

Pour la plupart des ports, les collectivités locales supportent la totalité des dépenses de superstructure et 50 p. 100 des dépenses d'aménagement des accès et des plans d'eau, l'État ne concourant pour sa part que dans la limite des 50 p. 100 restants.

Pour les superstructures seules, nous constatons que les ressources des collectivités locales sont déjà insuffisantes ou tout justes suffisantes. C'est dire que, pour la seconde partie, qui est l'essentiel : l'aménagement des ports et des voies d'accès, les sommes considérables qui sont réclamées ne peuvent plus être obtenues selon le statut financier ancien que nous continuons de pratiquer.

Je cite un exemple très simple qui ne comporte qu'un chiffre : l'aménagement de l'estuaire de la Basse-Seine est revenu jusqu'à maintenant à 30 milliards de francs dont la moitié, a été fournie par les collectivités locales, ce qui représente une charge écrasante qui les met d'ailleurs dans une situation très difficile. Elle leur interdira d'exécuter les nouvelles tranches de travaux cependant reconnus nécessaires par tous les techniciens et par tous ceux qui se préoccupent de l'aménagement de cette grande voie navigable.

M. Paul Reynaud déclarait, en effet, lors de la discussion de la loi de programme que le vieux système de subvention à 50 p. 100 que nous pratiquons était arrivé à bout de course et qu'on ne pouvait plus l'appliquer sans risquer les plus graves inconvénients.

M. le rapporteur spécial a dit ce qu'il en pensait au nom de la commission des finances tout entière. Je soulignerai un passage de son rapport écrit qu'il n'a pas cité et qui est important :

« A propos des « difficultés rencontrées par les chambres de commerce des ports dans le financement des travaux d'équipement », il écrit :

« Comparativement à ce qui existe à l'étranger, le concours qu'elles apportent à l'État... — c'est en effet sous l'angle d'un concours de la collectivité à un élément essentiel de l'ensemble de notre économie qu'il faut considérer le problème — ... est beaucoup plus élevé et les charges d'emprunt — taux et durée — sont infiniment plus lourdes. »

On l'a déjà dit, ce soir, mais il faut le répéter.

Je ne reprendrai pas les exemples d'Anvers où le financement des ouvrages les plus importants est entièrement assuré par l'Etat, de Hambourg où la ville Etat engage des sommes considérables, de Rotterdam, dont on parle tant — c'est là un élément très redoutable pour l'ensemble des ports français dans la concurrence de demain — Rotterdam, dont les extensions et les créations nouvelles sont en totalité financées par l'Etat néerlandais.

Les charges de cette nature laissées en France aux chambres de commerce doivent être amorties par des péages de plus en plus élevés. Et plus les péages sont augmentés, plus s'accroît la désaffection pour nos ports, au profit de leurs concurrents européens.

M. le rapporteur de la commission des finances conclut cette partie de son rapport — et je l'approuve — par ces mots :

« Si aucun effort ne devait être fait dans ce sens il serait vain de penser que nos ports pourraient un jour affronter la compétition du marché commun. »

C'est sur ce point que j'attire l'attention du Gouvernement.

Cette compétition est ouverte et c'est dès à présent qu'il faut couvrir dans ce sens.

Le rapporteur de la commission des finances et celui de la commission de la production industrielle vous ont parlé d'une aide accrue et de crédits plus importants.

Certes, je les approuve, mais je voudrais aller ce soir un peu plus loin. On ne doit pas seulement se contenter de vous demander, monsieur le ministre, de réclamer à votre collègue des finances des sommes plus importantes, car j'espère bien que vous le faites et je sais que vous n'obtenez pas toujours satisfaction.

Il faut en réalité définir une politique portuaire, car rien ne servirait d'octroyer des crédits si ce n'était pas en fonction d'une politique déterminée.

M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges a rappelé que vous nous aviez promis, au moment de la discussion de la loi de programme, d'exposer prochainement la politique portuaire de la France. L'occasion de la discussion de ce budget serait excellente pour faire cet exposé, car un budget n'est pas seulement la reconstitution d'opérations engagées, prolongées par une loi de programme ; c'est la photographie d'une politique. Il serait nécessaire que vous nous donniez à ce sujet toutes les explications.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Roger Dusseaux. Volontiers.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. La politique, si elle ne doit être que celle des ports, n'est pas difficile à définir. Mais ce qu'il faudrait pouvoir déterminer et réaliser, c'est la politique du financement de l'équipement des installations portuaires.

Sinon, à quoi serviraient, comme vous l'avez dit, les crédits de l'Etat, si les chambres de commerce ne peuvent pas suivre le mouvement.

Il ne servirait de rien de commencer la construction d'un bassin, par exemple, dont la charge financière appartient pour 50 p. 100 au budget de l'Etat, si, les chambres de commerce, qui doivent supporter aussi le poids de l'opération, ne pouvaient faire face à leurs obligations ?

M. Roger Dusseaux. Mon cher collègue, j'arrive justement à ce point, car je ne veux pas me contenter, quitte à retenir quelques instants de plus l'attention de l'Assemblée, de demander au ministre de nous apporter des solutions ; je vais lui en proposer, car je pense que la tâche du Parlement est de soumettre des idées au Gouvernement sur ce qu'il souhaiterait voir réaliser.

Je crois donc que, pour rendre nos ports compétitifs, un certain nombre de conditions doivent être réalisées. Je ne les énumérerai pas toutes, mais quelques-unes me paraissent mériter d'être rappelées ce soir.

D'abord, est frappant, pour la plupart de nos ports, le morcellement des cargaisons. Il entraîne tout naturellement une élévation des frets ; les navires chargés dans des conditions plus onéreuses doivent faire des arrêts beaucoup plus nombreux. Ainsi, nos ports ne peuvent supporter la comparaison avec d'autres, parfaitement équipés, où les navires chargent des cargaisons complètes.

Je crois donc qu'il faudrait éviter le morcellement des cargaisons et, pour cela, avoir le courage de dire que les ports français ont chacun des vocations particulières. Il ne faut pas demander à tous les ports d'assurer le transit de toutes les cargaisons, mais rendre à chacun sa vocation. Ils se sont créés pour des raisons bien déterminées, qui ont pu varier, mais qu'il faut retrouver aujourd'hui pour leur donner de nouvelles chances de prospérer.

Chaque port doit donc avoir une vocation et, suivant celle-ci, qui doit être conditionnée par la région, par l'arrière-pays, par les voies de pénétration, il faudrait répartir les crédits d'investis-

sements. Car rien ne sert de les disperser, même pour donner satisfaction à de légitimes revendications locales, si, finalement, tout cet effort ne s'inscrit pas dans une politique qui, précisément, détermine cette vocation de chacun.

Bien entendu, une fois cette vocation fixée, il faudra que cet autre département de votre ministère, monsieur le ministre des transports, celui de la S. N. C. F., consente des tarifs qui rendent les ports compétitifs et leur permettent de jouer le rôle correspondant à leur vocation.

Il convient encore, pour éviter le morcellement, et après avoir rendu une certaine vocation à nos ports, de pratiquer une politique des péages. Une telle politique est réalisée actuellement à l'échelon local. Mais j'estime qu'il faut en venir à une politique nationale des péages, à des tarifs nationaux de péages. Je ne dis pas que le péage doit être le même partout ; il doit être harmonisé en fonction de chaque vocation, en fonction de la situation du port.

L'inconvénient des péages locaux tient à ce que ces péages sont fonction des besoins financiers locaux, lesquels d'ailleurs, selon le tonnage manipulé, sont d'un rendement très variable, qui rend incertaines les ressources nécessaires à l'amortissement des emprunts et place les collectivités locales, notamment, dans l'impossibilité d'établir des projets à très longue échéance, du fait qu'elles ignorent ce que sera le rendement du péage local.

C'est donc vers un tarif national de péage qu'il faut, semble-t-il, s'orienter et j'aimerais connaître l'avis du Gouvernement sur ce point. Il n'est pas douteux qu'un tel péage bien calculé permettrait la création, non seulement du fonds de bonifications d'intérêts que demande la commission des finances, mais d'un fonds commun d'investissements déterminés suivant la vocation dont j'ai parlé.

En raison du retard dans les investissements — les rapports des commissions établissent que les investissements portuaires ont été proportionnellement plus faibles que les autres — il serait indispensable sans doute de compléter les ressources de ce fonds commun par des emprunts à taux d'intérêt réduit, ainsi que le suggère la commission des finances. Mais ce ne serait là qu'un appoint. Ce fonds commun et ce tarif national de péage donneraient satisfaction en fournissant les crédits d'équipement indispensables.

M. Jeannil Dumortier, rapporteur pour avis. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Dusseaux ?

M. Roger Dusseaux. Volontiers.

M. Jeannil Dumortier, rapporteur pour avis. Sur ce point précis des péages, je ne suis pas en accord avec vous, car des exemples prouvent que la taxe nationale de péage serait une sorte de lit de Procuste qui ne conviendrait à personne. Je citerai un cas précis.

Il est des villes qui, sur les côtes de l'Atlantique, ont intérêt à importer des sardines sans droit de péage, afin de procéder à la mise en conserves. S'il en était autrement, ces sardines iraient à certaines usines de pays anciennement sous mandat ou sous protectorat.

Il est d'autres villes qui, au contraire, veulent frapper toutes les pêches de cette taxe parce qu'elles n'encourent pas les mêmes inconvénients.

Entre ces différents centres de commerce, vous risquez de provoquer de nouvelles querelles de terminologie : « navires de mer » ou « navires de pêche » ?

Je vous mets en garde, mon cher collègue, contre le fait qu'un port de pêche et un port maritime ont à faire face à certaines obligations à l'égard de leur hinterland et des industries qui y sont installées : nécessité, parfois, de procéder à des approvisionnements groupés ; nécessité d'imposer là tel péage et, ailleurs, de le faire disparaître. Tout ce qui aurait un caractère national sur le plan du péage pourrait, à mon avis, être très dangereux et aller à l'opposé de ce que nous recherchons. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. Roger Dusseaux. Peut-être me suis-je mal fait comprendre.

Dans mon esprit, le tarif national pourrait être un tarif diversifié, bien sûr ; il ne devrait intervenir que si était fixée, auparavant, la vocation des ports. Je crois que toute politique, même financière, du statut des ports, doit être fondée, d'abord, sur cette détermination qui tient compte de tous les éléments que vous venez d'indiquer.

Ce que je souhaiterais, en tout cas, c'est que pour les travaux très importants d'infrastructure ou d'investissements, il ne soit pas fait appel seulement aux péages locaux, c'est-à-dire variables, soumis à toutes sortes d'aléas, mais à une politique des péages à l'échelon national, qui permette de réaliser le fonds commun susceptible d'assurer les financements nécessaires une fois déterminée la vocation des ports.

J'aimerais connaître l'avis du Gouvernement sur cette thèse. Je lui soumets une idée, quitte à ce qu'il la réfute ; mais nous ne pouvons accepter le maintien de la situation que nous connaissons actuellement.

De toute façon, tout ce qui est superstructure et aménagement superficiel pourrait demeurer à la charge des collectivités locales, lesquelles pourraient financer ces travaux par des droits de quai, par la location des engins et peut-être même, si c'était nécessaire, grâce à une ristourne du fonds commun national.

En dehors de ces questions, d'autres doivent être également étudiées, si nous voulons avoir une politique en matière de ports. Je crois qu'il faut revoir, notamment, le problème du statut administratif des ports français, et j'aborde là un sujet très brûlant.

Les difficultés actuelles de gestion des chambres de commerce, la diversité des modalités de gestion des ports et, quelquefois, l'incohérence de cette gestion, font qu'il est impossible de maintenir le système en vigueur et qu'il importe de trouver d'autres modalités de gestion.

Monsieur le ministre, vous disposez d'une expérience ancienne. Je ne sais pas quelles en sont les conclusions ni ce que vous pouvez nous dire, aujourd'hui, de ce que vos prédécesseurs ont accumulé comme observations depuis 1921. En fait, nous ne savons pas si le Gouvernement, en matière portuaire, est favorable aux ports autonomes ou à ceux qui ne le sont pas.

Une loi de 1921 — vous vous en souvenez, mes chers collègues — avait créé les ports autonomes; Bordeaux, Strasbourg, le Havre firent cette expérience. Qu'en est-il résulté? Est-ce là une bonne méthode de gestion des ports, est-ce là une mauvaise méthode? Voilà ce qu'il faudrait savoir. Va-t-on s'orienter vers l'autonomie des ports ou, au contraire, maintenir la gestion par des collectivités locales qui éprouvent plus ou moins de difficultés?

Je crois qu'il faudrait tenir compte de cette expérience de 1921. Je crois qu'il faudrait, sinon appliquer la loi telle quelle, du moins s'inspirer des indications recueillies depuis 1921, la modifier, fournir un cadre nouveau.

Je crois, en tout cas, qu'il faudrait aller dans la voie d'une plus grande autorité, d'une plus grande responsabilité de gestion de nos ports. Je ne sais pas s'il convient d'aller jusqu'à l'autonomie; mais il faut que soient assumées des responsabilités et que tous les intéressés d'une région soient associés à la gestion du port qui la dessert, car le port ne doit pas être seulement un instrument dans les mains d'une collectivité locale. Il doit être un instrument au service de la nation tout entière.

J'estime qu'il conviendrait, dans le cadre de la détermination de la vocation des ports, de parler aussi monsieur le ministre, d'une coordination entre ports voisins. J'évoquais tout à l'heure le morcellement des cargaisons. Je suis également frappé par telles concurrences peu justifiées entre ports voisins. Évoquer simplement ces problèmes ne serait-ce pas déjà faire un pas dans la voie d'une bonne coordination? Cela suffirait peut-être pour régler quelques anomalies qui actuellement nous coûtent fort cher. Il faut envisager des méthodes de coordination entre ports qui se font concurrence, alors que leurs activités devraient, à mon avis, se compléter.

Pour ceux de nos ports qui sont axés sur des voies d'eau importantes pénétrant dans l'arrière pays, il faut réformer le régime de la navigation fluviale, de façon que nos plans d'eau soient complètement et rationnellement utilisés.

Enfin, il y a probablement aussi, dans le cadre d'une nouvelle politique portuaire, à revoir les problèmes de pilotage et de manutention.

Dans les ports maritimes, la manutention est assurée par les dockers. Pourquoi ne pas s'orienter vers la stabilité d'emploi des dockers, qui seraient ainsi permanents et qualifiés, comme cela se fait en Hollande, et comme il en ira bientôt en Allemagne, nos concurrents d'aujourd'hui et de demain?

Cela donnerait aux dockers des garanties certaines et éviterait, peut-être, maints inconvénients qui pèsent lourdement sur les frets des ports français.

Tel est le sens de mon intervention, que je voulais simplement indicative pour le Gouvernement. J'attends de lui qu'il me dise ce qu'il en pense.

En tout état de cause, le Gouvernement doit agir, réformer la situation actuelle; il doit nous proposer une politique portuaire qui tienne compte des besoins de notre économie et de son expansion.

Il faut faire des choix. C'est au Gouvernement de choisir. Je lui ai indiqué, pour ma part, les voies dans lesquelles il devrait s'orienter.

Enfin, comme les attributions du ministère ont été découpées en tranches, pour éviter de reprendre la parole tout à l'heure et puisque mon intervention s'adresserait au même ministre, j'ajoute qu'aux problèmes des ports — ces ouvertures sur l'extérieur que je viens d'évoquer — d'autres problèmes sont liés qui sont ceux des voies terrestres et, en particulier, des autoroutes.

Je suis très préoccupé, monsieur le ministre, de la politique française en matière d'autoroutes.

Nous avons appris récemment par la presse que huit projets d'autoroutes étaient en préparation. En fait, l'examen des documents budgétaires nous prouve que cette information de presse est fort différente de la réalité et que la réalisation de ces projets est encore fort lointaine.

Avons-nous une politique des autoroutes? Le Gouvernement actuel ne nous en a encore indiqué aucune. Je voudrais donc, là encore, lui apporter ma modeste contribution et lui dire comment je vois les choses en ce domaine.

Je crois qu'il ne faut pas construire des autoroutes pour le plaisir de relier tel point à tel autre, afin que cela « fasse bien » sur la carte. Il ne faut pas faire des autoroutes pour faciliter la circulation du dimanche.

L'autoroute est un élément de notre activité économique. C'est un témoignage de l'avenir économique d'une région et non pas seulement une belle réalisation technique.

Il ne faut donc pas envisager ce problème en fonction de la nécessité de « débouteiller » telle route un peu encombrée au cours des week-ends ou pendant la période des vacances. Il faut construire les autoroutes en fonction des activités économiques de toute nature — même touristiques, considérées alors du point de vue économique — c'est-à-dire en regardant vers l'avenir, en fonction de la politique de déconcentration économique de notre pays, et non pas simplement en se référant à des comptages plus ou moins contestables, qui ne sont que des moyens commodes de connaître l'intensité de la circulation actuelle. Il faut considérer les besoins de demain des régions économiques et prévoir des extensions.

Comme beaucoup d'entre vous, j'ai parcouru des pays neufs. J'ai été frappé de voir qu'en Chine, pour citer cet exemple, où il n'existe presque pas d'automobiles, on prévoit dès aujourd'hui des autoroutes très larges. Pourquoi? Parce qu'elles sont construites en raison des besoins de demain.

Voilà ce qui me paraît important. Monsieur le ministre, est-ce là ce que vous voulez faire, en tenant compte de l'extension possible de nos régions? J'espère que votre réponse sera affirmative.

Dans ce cas, que les autoroutes desservent ces régions et n'aillent pas simplement tout droit sur la carte parce que, encore une fois, cela « fait bien » au point de vue du tracé et aussi parce qu'il en coûte moins au budget.

On ne construit pas une autoroute pour le plaisir, mais parce qu'elle doit, demain, rendre des services. Même si elle coûte ainsi un peu plus cher, elle doit s'enfoncer dans la réalité économique du pays.

Je m'excuse de cette très courte intervention complémentaire et je serais heureux si, à la fois, sur la question des ports et sur celle des autoroutes, qui sont les moyens de notre activité économique renaissante et de l'expansion de beaucoup de nos régions de France, le Gouvernement m'apportait ce soir des indications. (Applaudissements à gauche, au centre et sur plusieurs bancs à droite.)

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

M. Roger Devemy. Monsieur le ministre, bien que nous discutons le problème des voies navigables, rassurez-vous, je ne ferai pas une intervention fleuve. (Sourires.)

A l'occasion de la discussion des lois de programme, en juin dernier, et tout au long des différentes discussions budgétaires, de nombreux parlementaires ont attiré et attireront l'attention du Gouvernement sur un problème qui nous paraît prendre davantage d'importance de mois en mois, celui de l'aménagement du territoire. Nous connaissons, d'autre part, les graves difficultés qui menacent certaines régions sous-développées alors que d'autres secteurs sont, au contraire, congestionnés par une concentration industrielle qui atteint maintenant le point de saturation.

Je pense, monsieur le ministre, que vous disposez de moyens puissants pour aérer nos économies régionales. Parmi ces moyens, applicables à de nombreuses régions économiques sous-développées mais susceptibles d'expansion, je pense à la création de liaisons fluviales Lorraine-Méditerranée, dont on parle depuis de nombreuses années.

À l'heure présente, nous constatons avec satisfaction les progrès de la canalisation de la Moselle qui permettra aux péniches de 1.400 tonnes de relier Coblenze, Thionville et Metz. Un projet existe qui devrait assurer la liaison de Rotterdam à Marseille. Les voies naturelles sont à équiper: Rhin, Moselle, Saône, Rhône. Cette réalisation importante, dont le coût peut être évalué à une somme qui a priori paraît lourde, 100 milliards de francs actuels, intéresse à la fois le bassin lorrain, les Vosges, la Haute-Saône, la Bourgogne, et toute la vallée du Rhône. C'est dire, monsieur le ministre, qu'il s'agit non pas d'un projet d'intérêt local ou régional, mais d'intérêt national, je dirai même un projet européen de première importance.

L'axe de communication naturel Nord-Sud doit passer — pour des raisons que l'histoire nous enseigne — à l'Ouest des Vosges et je suis persuadé que ce choix qui s'impose ne peut nullement porter préjudice à l'Alsace qui nous est chère à tous, en particulier au port de Strasbourg qui gardera sa situation privilégiée sur le Rhin.

Déjà, monsieur le ministre, lors du vote de la loi de programme nous avons — et cela ne vous a pas échappé — voté des crédits qui intéressent justement la liaison de la Marne au Rhin puisque 1.700 millions de francs actuels sont prévus pour 1960. Nous avons également voté — sans aucune réserve — un crédit de 480 millions de francs actuels pour la liaison du Rhône au Rhin. Au début de cette réunion, notre rapporteur de la commission de la production et des échanges signalait — et il s'en réjouissait au nom de la commission — que vous aviez pu prélever ces sommes sur les crédits destinés à l'aménagement de la basse Seine, restés inemployés. Nous n'avons, en ce qui nous concerne, vu aucun inconvénient à cette solution.

Mais certains voudraient susciter une dualité entre deux axes possibles, l'axe Moselle-Saône-Rhône et l'axe Rhin-Rhône. Je crois que c'est une mauvaise querelle. En effet, si nous considérons la géographie locale, nous constatons que tous les produits lourds se trouvent dans le bassin de Lorraine, qu'il s'agisse du charbon de la Moselle ou de la sidérurgie et des scories du bassin de Briey et de Meurthe-et-Moselle et de Moselle. Il est incontestable que les produits lourds se trouvent dans cette région à l'Ouest des Vosges.

On sait que l'Assemblée a toujours suivi le Gouvernement et applaudi aux réalisations accomplies par nos voisins des départements alsaciens au profit du port de Strasbourg, ce port magnifique qui est une des gloires françaises. Nous applaudissons également — bien qu'elle soit génératrice de certaines menaces, non dissimulées, pour les bassins houillers de Lorraine — à la construction de l'oléoduc qui, demain, amènera les produits pétroliers au port de Strasbourg. Mais, de grâce, ne mettons pas en compétition les deux axes possibles !

J'ajoute que, issue du vote, en juin, de la loi de programme, la liaison transversale Marne-Rhin, que vient d'évoquer un collègue, peut donner satisfaction aussi bien aux habitants de l'Alsace qu'à Strasbourg en particulier, sans négliger pour autant les intérêts vitaux des nombreuses régions qui s'échelonnent au long de la Moselle, de la Saône et du Rhône.

Si nous analysons l'état actuel de cet axe Nord-Sud, auquel vous ne manquerez pas de témoigner votre sollicitude, nous constatons que la Moselle est en cours de canalisation de Colbence à Metz et que la décision a été prise de poursuivre les travaux jusqu'à Frouard, près de Nancy.

Au centre, la Saône permet déjà, sur 75 kilomètres, le trafic des chalands de plus de 1.000 tonnes.

Au Sud de Lyon, on connaît les importants travaux réalisés par la Compagnie nationale du Rhône.

Il reste donc à aménager une liaison entre le bassin de la Moselle et celui de la Saône. Mais, dans cette partie à aménager, il existe déjà 170 kilomètres de canaux et de voies d'eau accessibles aux péniches de 280 tonnes. Si l'on porte le gabarit des canaux existants de 280 à 1.300 tonnes, c'est seulement 65 kilomètres de canaux qu'il faudra aménager pour relier la Moselle à la Saône.

On peut donc dire que ce projet ne comporte aucune difficulté technique importante. Si vous vous placez dans les perspectives du Marché commun et de l'expansion économique prévisible pour les dix prochaines années, cette liaison, monsieur le ministre, doit s'imposer à votre esprit comme le démontrent amplement toutes les études faites jusqu'à ce jour.

Vous permettrez à celui des représentants de la Lorraine qui vous parle de vous signaler l'inquiétude qui ne manquerait pas de s'emparer de ses compatriotes si le Gouvernement tardait à préciser sa position en cette matière. Ce serait, d'une part, l'asphyxie de la sidérurgie du bassin lorrain, et, d'autre part, la fin, pour certaines régions sous-développées, le Toulousin et les Vosges, par exemple, de l'espérance qu'a fait naître ce projet de voie navigable pour gros tonnage.

Monsieur le ministre, je souhaite ne pas être déçu tout à l'heure ; je souhaite également que vous puissiez nous préciser vos perspectives sur cette réalisation vitale. *(Applaudissements au centre gauche.)*

M. le président. La parole est à M. Thomazo. *(Applaudissements au centre et à droite.)*

M. Jean Thomazo. Monsieur le ministre, lors de la discussion sur la loi de programme, je m'étais efforcé de convaincre cette Assemblée et vous-même que Lacq était un fait national, que pour Lacq, il fallait un port et que ce port était Bayonne.

J'avais indiqué que la Société des pétroles d'Aquitaine, premier exploitant de ce gisement, avait effectivement choisi Bayonne pour l'évacuation de ses sulfures et avait déjà investi 500 millions de francs anciens dans les installations.

Je vous avais demandé, monsieur le ministre, de nous aider à résoudre le problème des passes de l'Adour qui ont gêné si longtemps l'expansion du port de Bayonne. J'avais ajouté que les travaux des techniciens auxquels s'était adressée notre chambre de commerce avaient abouti à la conclusion qu'une digue d'un coût modéré parviendrait à supprimer la barre.

Le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Denvers, a bien voulu évoquer le problème du port de Bayonne dans son rapport écrit et je l'en remercie. Nous lisons en effet :

« Il serait nécessaire également de doter le port de Bayonne de l'équipement indispensable pour l'évacuation du soufre de Lacq par des navires de 10.000 tonnes. Des travaux ont été entrepris cette année qui permettent l'accès des navires de 5 à 6.000 tonnes.

« La construction de la digue de sécurité pour Bayonne, dont le coût est assez élevé, devra faire l'objet d'un examen particulier à l'occasion de l'élaboration du quatrième plan ».

Je remercie M. Denvers de s'être penché avec cette sollicitude sur le port de Bayonne. Mais, monsieur le ministre, bien avant l'élaboration du quatrième plan, les préoccupations de nos régions justifiaient que l'on commence les travaux qui doivent débarrasser les passes de l'Adour de leur ensablement. En effet, ces collectivités locales, justement émuës de l'immobilisme de l'administration qui refuse depuis longtemps de choisir une solution dont dépendent leurs lendemains, ont décidé de consentir cette année un effort financier important.

M. Denvers a dit que le coût de cette digue était élevé. Il est de 30 millions NF. Sur cette somme, la chambre de commerce de Bayonne a décidé de payer 5 millions NF ; le conseil général des Basses-Pyrénées vient de voter une subvention de 5 millions NF et les communes de nos régions, Bayonne, Biarritz, Pau ont également voté des subventions. Il en résulte que la part de l'Etat sera réduite à 15 millions NF que nous envisageons très bien de voir étalée sur deux ans.

Monsieur le ministre, les populations sont lassées d'attendre car Bayonne n'est pas seulement le port de Lacq. C'est aussi celui des ensembles industriels que Lacq nous autorise à espérer et dont certains sont déjà réalisés, comme Péchiney qui sera demain le port de l'aluminium, de l'importation de certaines bauxites et Bayonne s'inscrit dans le complexe de la décentralisation industrielle que prônent les ministres de ce gouvernement et dont nous sommes partisans.

Cette région des Basses-Pyrénées, des Hautes-Pyrénées, de la vallée de l'Adour, offre des possibilités immenses d'expansion industrielle et nous disposons de la source d'énergie de Lacq que nous ne pouvons pas ne pas utiliser.

Dans cet esprit et dans ce cadre, monsieur le ministre, et dans notre politique portuaire de demain, vous devez faire sa place au port de Bayonne.

Je vous demande également de penser aux travailleurs des forges de l'Adour qui ne vivent que dans l'espoir que vous réaliserez ces travaux car, tout récemment, au cours d'une réunion avec le commissaire régional Bennet et les directeurs de ces forges, il nous a été dit que l'usine de traitement de réduction directe du minerai par le gaz, que l'on envisage de construire au Boucau, ne pourrait en aucun cas être implantée là si le problème des passes de l'Adour n'était pas réglé.

Pour ces deux régions, monsieur le ministre, je fais encore appel à vous, afin que vous puissiez trouver dans des reliquats de crédits, par exemple, les sommes nécessaires pour répondre à l'effort financier considérable de nos collectivités locales, pour inscrire, cette année, un crédit d'au moins 5 millions NF au titre de la participation de l'Etat à une première tranche de travaux.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je vous demande. J'espère que vous me donnerez une réponse favorable. *(Applaudissements.)*

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

M. René Rousselot. Monsieur le ministre, j'attire votre attention sur l'urgence qu'il y aurait à reconstruire deux ponts dans le département de la Meuse.

Le premier est situé sur la Meuse, à Saint-Mihiel. On l'appelle volontiers le pont de Saint-Mihiel parce qu'il est le seul qui permette de parvenir à cette ville. Il est situé sur la route nationale n° 402 et supporte un gros trafic venant de Givry-en-Argonne, de Clermont-en-Argonne et de Bar-le-Duc pour se diriger sur Metz.

Ce pont a déjà été détruit en 1914. Après avoir été reconstruit, il a été de nouveau détruit en 1940, de sorte que, en l'espace de quarante-cinq ans, il s'est remplacé pendant trente ans par un pont provisoire, lequel a été détruit trois fois depuis 1940.

Son état actuel inspire des inquiétudes au service des ponts et chaussées qui envisage d'entreprendre dès maintenant des réparations.

Je vous demande, monsieur le ministre, de prévoir la reconstruction de ce pont le plus tôt possible.

J'attire également votre attention sur l'état du pont situé sur la route nationale n° 4...

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Nous discutons, mon cher collègue, du budget des voies navigables.

A signaler que j'ai pris la parole lorsqu'elle m'a été donnée par l'honorable président de séance.

M. René Rousselot. ... à Pagny-sur-Meuse, sur la route de Nancy. Il est inutile que je vous rappelle l'importance du trafic sur cette route. Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, la nécessité et l'urgence de reconstruire ces deux ponts. (Applaudissements à droite.)

ROUTES, CHEMIN DE FER ET TRANSPORTS

M. le président. La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances pour les routes, les chemins de fer et les transports. (Applaudissements.)

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le président, mesdames, messieurs, selon la tradition je ne vous parlerai pas chiffres. Je ne vous présenterai pas davantage mon rapport. Je me bornerai à mettre l'accent sur certains points qui, dans ce projet de budget, soulèvent, selon moi, des questions de principe, et même posent des problèmes politiques.

Tout d'abord, en ce qui concerne les questions de personnel, la commission des finances adresse ses félicitations au ministre des travaux publics et à ses collaborateurs qui viennent de mettre sur pied une réforme administrative touchant le corps des ponts et chaussées et qui est un modèle dans le domaine de l'accroissement de la productivité.

Je passe très brièvement sur le principe : il s'agit, à la base, de donner à tout le personnel des routes des moyens mécaniques de travail, donc d'augmenter son rendement et de profiter des économies considérables ainsi réalisées pour créer les cadres intermédiaires qui font cruellement défaut dans le service des ponts et chaussées, de réaliser de la sorte une promotion des fonctions à tous les échelons de la hiérarchie et de dégager des cadres supérieurs pour de nouvelles tâches, notamment, d'économie régionale et d'études.

Tout cela, bien entendu, se traduit par une économie très sensible dont vous trouvez le montant exact dans le rapport.

Il eût été naturel qu'un tel effort profitât largement au personnel. A quoi servirait, autrement, l'amélioration de la productivité ? Telle était bien, d'ailleurs, la pensée de M. le ministre des travaux publics. Cependant, ses propositions n'ont pas été acceptées.

Je citerai l'exemple du corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Sa contribution à la réforme est des plus considérables puisque ses effectifs vont diminuer d'environ 500 unités. M. le ministre des travaux publics avait suggéré, en compensation, d'inscrire au barème de leurs traitements un échelon supplémentaire et de porter l'indice maximum de 475 à 525 par la création d'un grade d'ingénieur divisionnaire. Cette mesure a été refusée par le ministère des finances, qui est l'arbitre en la matière, et ce pour des raisons de référence à d'autres cadres de la fonction publique.

Si ces raisons ont leur valeur sur un certain plan, je suis navré de dire que si l'on généralisait une telle méthode, si l'on refusait au personnel les fruits d'un accroissement de productivité auxquels il a droit, on condamnerait à l'avance toute réforme de structure dans les autres administrations de l'Etat ; et là git un précédent déplorable.

Je regrette qu'aucun représentant du ministère des finances et des affaires économiques ne soit au banc du Gouvernement ce soir pour tirer des enseignements de cette remarque. (Applaudissements.)

Hélas ! ce n'est pas tout. On trouve encore d'autres motifs dans ce budget pour regretter certaines conceptions du Gouvernement en matière de personnel.

Je ne réfère ici au chapitre du budget qui installe, à côté du ministre, un nouveau service qui constitue l'échelon de tête de ce qui doit être le futur corps d'assistance technique. Initialement, ce corps devait avoir comme noyau les ingénieurs du cadre général des travaux publics de la France d'outre-mer.

Dans ce but, l'ordonnance du 29 octobre 1958 s'était exprimée en des termes très clairs. Elle disait en son article 5 : « les fonctionnaires visés à l'article 4 ci-dessus — c'est à dire justement les fonctionnaires qui comme ceux des cadres généraux des travaux publics de la France d'outre-mer ont des homologues dans les cadres métropolitains — qui n'auront pas encore été intégrés dans les cadres métropolitains, seront constitués en cadres autonomes ».

Or, il circule, dans les bureaux ministériels, un projet de décret portant règlement d'administration publique qui n'emploie plus du tout les termes « cadres autonomes » mais ceux de « corps d'extinction ».

Cette conception, dans son essence, est absolument contraire à la lettre et à l'esprit de l'ordonnance, qui a voulu arrêter tout recrutement de corps mais n'a pas interdit de conserver un

cadre ouvert par lequel pourrait transiter des ingénieurs appartenant à d'autres corps. Par contre, constituer un cadre en corps d'extinction — je m'exécuse d'employer ici un langage barbare mais administratif — ne peut conduire qu'à des déboires parce qu'un cadre constitué en corps d'extinction ne reçoit aucun sang nouveau, humain ou technique. Il est, de ce fait, condamné à la stagnation et deviendra bientôt une petite armée de hauts grades sans emploi, un tel cadre placé ainsi en dehors de tous les courants de la technique nouvelle sera absolument inapte à rendre les services que l'on attend de l'assistance technique à l'étranger et dans les pays de la communauté.

Il y a plus. D'autres cadres de la France d'outre-mer ont été traités magnifiquement. Je ne suis pas de ceux qui trouvent la mariée trop belle pour ces bons serveurs de l'Etat. Mais il est inadmissible qu'il y ait deux poids et deux mesures et que ceci joue encore contre le personnel technique de l'Etat.

Tout à l'heure, dans le cas de la participation du personnel des travaux publics aux fruits de la productivité, on a opposé à la demande présentée par les ingénieurs la situation d'autres corps de l'Etat et on leur disait : « Vous ne pouvez pas rompre les parités actuelles ». Ici, on rejette ce même principe de l'égalité de traitement de deux catégories de fonctionnaires, mais encore à l'encontre des ingénieurs.

Pour les uns, on crée des avantages que vous connaissez tous : dégageant anticipé, avec traitement assuré et retraite normale garantie à terme, création d'un corps ouvert de conseillers économiques avec possibilité de recrutement, intégration dans un corps de stagnation. Bref, on ouvre la gamme entière des facilités à l'un de ces corps de la France d'outre-mer ; à l'autre, on ferme tout accès, et on inflige des préjudices de carrière considérables que vous saisissez facilement sur un exemple : des ingénieurs des travaux publics de l'Etat qui, par leur mérite, ont su devenir des ingénieurs en chef anciens, estimés et de capacité fort éprouvée dans les cadres d'outre-mer, vont être appelés à redevenir ingénieurs des travaux publics de l'Etat en France, et cela sans appel possible.

Monsieur le ministre, j'estime qu'il y a là un grave danger pour l'avenir d'une tâche à laquelle, je le sais, vous êtes tout dévoué. Ce péril, c'est le tarissement, je le crains, du recrutement, car une longue expérience a montré qu'on n'arrivait à attirer du personnel dans les territoires d'outre-mer qu'en lui offrant un certain nombre de conditions qui sont justement celles que l'expérience de plusieurs décennies avait permis d'établir et que le projet de règlement d'administration publique dont j'ai eu connaissance supprime d'un trait de plume.

Telles sont les deux questions de personnel qu'il m'a paru important de vous signaler et de vous commenter.

J'en viens maintenant à un deuxième chapitre du budget que la commission des finances m'a chargé de rapporter devant vous, celui qui concerne les routes. Ah ! les routes ! C'est un sujet qui, à juste titre, a toujours passionné l'Assemblée parce que régulièrement, chaque année, elle se trouve devant des crédits qui ne sont jamais à la hauteur de ses espérances.

Je sais qu'il est admis une bonne fois pour toutes par le Gouvernement que le montant des crédits routiers n'est pas fixé en fonction des besoins mais en raison des disponibilités budgétaires. Cette année, on nous dit qu'un effort a été consenti. C'est exact ; les crédits d'entretien routier ont été augmentés. Il y a même plus. Le fonds d'investissement routier avait été supprimé — bel et bien supprimé par l'ordonnance portant loi organique sur les lois de finances : il faut rendre hommage au Gouvernement — je n'ai pas que des critiques à lui adresser, — qui l'a rétabli.

Mais il convient de ne pas s'en tenir qu'aux apparences et de faire un bilan global qui résultera de l'addition de tous les crédits de travaux qui figurent au titre des routes dans tous les postes du budget.

Qu'on ne vienne pas m'accuser de confondre des crédits d'entretien avec des crédits de travaux neufs. Je pourrais répondre que dans les dotations en capital figurent des crédits d'entretien et que des crédits d'entretien servent à des travaux qui devraient être dotés tous en capital, tels que ceux des réparations des calamités, et qu'enfin lorsque sur le fonds d'investissement routier, on fait des travaux dits de « première sorte » c'est-à-dire d'élargissement et reprofilage on exécute pour partie un travail de grosse réparation, consécutif à un entretien trop longtemps différé.

Par conséquent, mon addition est légitime et cette addition montre que la somme des crédits d'entretien, d'équipement et des crédits disponibles au fonds routier qui représentait 554.703.560 nouveaux francs en 1959 est tombée à 487.650.210 nouveaux francs en 1960, soit 67 millions de nouveaux francs en moins.

Voilà le fait brutal que rien ne peut faire oublier, pas plus l'augmentation des crédits que le rétablissement du fonds d'investissement routier.

Mais puisque je parle de ce fonds d'investissement routier, les crédits qui lui ont été alloués cette année — il faut bien que j'examine leur valeur d'usage — ont été réduits à 220 millions; ils étaient de 284 millions l'an dernier.

Je crois que le Gouvernement a fait observer qu'en raison de la faiblesse des autorisations de programme qui avaient été accordées les années précédentes il n'était guère possible de dépenser plus de 220 millions, d'où la limitation des crédits de paiement à ce niveau.

Cela est discutable, mais à quelques dizaines de millions de nouveaux francs près, c'est peut-être exact. Mais le fond du problème n'est pas là. Si, réellement, le fait que les autorisations de programme ont été trop faibles au cours des années passées, a empêché d'augmenter cette année les crédits de paiement du fonds routier, il fallait alors, cette année, augmenter substantiellement ces autorisations de programme. Mais ce n'est pas ce qui a été fait, car si l'augmentation est substantielle par rapport aux années précédentes, elle demeure quand même limitée à 250 millions de nouveaux francs, chiffre dérisoire par rapport aux projets routiers du Gouvernement, ainsi que je le montrerai tout à l'heure.

En effet, comment s'analyse l'emploi de ces 250 millions d'autorisations de programme ?

Eh bien ! pour les travaux nouveaux — ceux pour lesquels le fonds routier est fait en principe — les dotations prévues se réduisent, tous travaux secondaires mis à part — grosses réparations, réévaluation de crédits, points dangereux, sécurité — à 86 millions de NF d'opérations nouvelles, soit 8.600 millions d'anciens francs. Pour les autoroutes, elles représentent, en y ajoutant certains crédits d'études et achats de terrains, 62 millions de NF, c'est-à-dire 6.200 millions d'anciens francs. Autant dire que si cela devait être un rythme de croisière, nous n'atteindrions jamais la vitesse nécessaire à la réalisation du programme mis au point par le ministre des travaux publics.

Quel doit être le programme routier ? Le Gouvernement, le ministre des travaux publics et ses services l'ont étudié. On peut dire, d'une manière générale, et en chiffres ronds, pour simplifier, que ce programme exigera, en vitesse de croisière, environ 300 millions de NF pour la mise en état des itinéraires anciens et 300 millions de NF annuels pour l'exécution du programme d'autoroutes de 2.000 kilomètres, qui pourrait être ainsi achevé en une quinzaine d'années.

Remarquez, mes chers collègues — c'est un hasard, mais cela doit être signalé — que nous trouvons déjà deux fois le chiffre 3 : 300 millions pour les itinéraires anciens et 300 millions pour les itinéraires nouveaux (autoroutes). Nous retrouverons tout à l'heure un troisième chiffre de 300 millions pour l'entretien des routes nationales.

D'où pourront donc provenir ces 300 millions pour itinéraires nouveaux à supposer que les 300 millions pour aménagement des itinéraires anciens soient absorbés entièrement par les ressources du fonds d'investissement routier ? Car le fonds d'investissement routier est « plafonné » à des chiffres que nous connaissons maintenant, puisque la loi de finances nous les indique. Le produit de la taxe de 7 p. 100 donnera 397 millions de NF. Je fais abstraction du prélèvement exceptionnel de 112 millions de NF de 1960 et je soustrais les tranches locales.

Il reste donc, en gros, à la disposition du réseau national, 300 millions. Il y a donc 300 millions à trouver ailleurs.

Je ne sais pas où le Gouvernement les trouvera le jour où il aura décidé à mettre en œuvre votre programme, monsieur le ministre des travaux publics.

Mais ils ne peuvent venir que de deux sources, l'une est l'emprunt et l'autre l'impôt par dotations en capital dans le budget. Je ne prétends pas ici vous indiquer la solution à choisir.

En tout état de cause, ce qui compte, ce n'est pas la forme du vase, mais son contenu. Et ce contenu doit être de 300 millions.

Pour compléter le tableau de financement des travaux routiers en France, il reste à fixer le niveau que doivent atteindre les crédits d'entretien. Je pense que, là aussi, l'expérience et la doctrine de vos services l'ont trouvé. Les crédits d'entretien sont encore à un niveau insuffisant et ne permettent l'entretien normal — c'est-à-dire avec une périodicité de six ans — des tapis de revêtement que dans 12 p. 100 des départements. Dans 50 p. 100 des départements, le renouvellement de tapis ne peut s'effectuer que tous les douze ans. A un rythme aussi lent, le réseau se dégrade rapidement et, à l'heure actuelle, on estime à 16 p. 100 la proportion des routes nationales qui nécessitent une réfection complète.

Cette proportion s'augmente de 1 à 3 p. 100 chaque année, selon que l'hiver a été clément ou, au contraire, dur. Pour

arrêter le processus de destruction des routes nationales, c'est un crédit nouveau de 300 millions de NF qui serait nécessaire.

Je m'empresse de signaler — et ceci vaut d'être remarqué — qu'à l'heure actuelle le réseau départemental dispose de crédits d'entretien au mètre carré bien supérieurs — et quelquefois du double — à ceux du réseau national.

Ainsi, mes chers collègues, les chiffres deviennent éloquentes.

Qu'il s'agisse de maintenir le réseau routier national en état, c'est-à-dire d'éviter les dégradations qui finissent par rendre inévitable une réfection complète, qu'il s'agisse de mener à bien le programme routier par l'aménagement des itinéraires actuels, qu'il s'agisse de construire notre système d'autoroutes, dans chaque cas, c'est une somme de l'ordre de 300 millions de nouveaux francs qui est nécessaire.

Ma conclusion sera donc très simple.

Il faut, monsieur le ministre, qu'avec votre collègue du ministère des finances, vous arriviez à mettre sur pied un programme annuel de croisière que j'appellerai le programme des trois fois trois, c'est-à-dire 300 millions de nouveaux francs pour l'entretien, 300 millions de nouveaux francs pour l'aménagement des routes nationales et enfin 300 millions de nouveaux francs pour la construction de système d'autoroutes.

A ce propos, je regrette que l'appel que la commission des finances avait lancé au printemps, lors de l'examen de la loi de programme n'ait pas été entendu par le Gouvernement : dans cet appel la commission des finances exprimait son étonnement qu'un secteur de l'équipement national aussi important que le secteur routier ne figurât point dans une telle loi de programme.

Or, comme vous l'avez vu, mes chers collègues, seule une loi de programme ouvrant pour la route soit des crédits d'emprunt, soit des crédits en capital, permettra de mettre à exécution le programme routier qui est maintenant admis par tout le monde et qui est nécessaire au développement national.

J'en arrive maintenant au titre IV qui concerne les interventions publiques. De celles-ci, je n'ai retenu, pour attirer votre attention, que trois chapitres, l'un concernant les chemins de fer de la Corse, le deuxième certaines économies demandées à la S. N. C. F. et le troisième la politique du Gouvernement à l'égard des transports parisiens.

L'article 39 de la loi de finances ainsi qu'un chapitre du titre IV nous apprennent que les chemins de fer corses vont être supprimés.

La commission des finances, monsieur le ministre, n'a pas d'objection de principe à cette suppression, mais elle s'est trouvée insuffisamment informée sur le sujet et elle a manifesté légitimement son inquiétude dans trois domaines différents. D'où les trois questions qu'elle m'a chargée de vous poser : Qu'allez-vous faire du personnel ? Qu'avez-vous prévu comme transports de remplacement ? Enfin, quels travaux routiers avez-vous commencé à lancer, puisqu'il ne pourra s'agir pour le remplacement que de transports routiers ? (Très bien ! très bien ! sur divers bancs.)

La commission des finances serait radicalement hostile à toute solution consistant à licencier le personnel en ne lui accordant qu'une indemnité de licenciement dont on sait qu'au maximum elle ne pourrait représenter qu'une année de salaire. La commission des finances pense aux familles et estime qu'il vaut mieux assurer du travail que des indemnités de licenciement.

La commission pense que vous avez dû réfléchir au problème des transports de remplacement. Si vous avez envisagé de supprimer les chemins de fer de Corse, vous ne serez certainement pas pris de court. Quoi qu'il en soit, c'est la suppression de la relation Ajaccio—Bastia qui a soulevé les plus vives inquiétudes. C'est pourquoi la commission a adopté un amendement par lequel elle demande que la suppression des chemins de fer de l'île soit échelonnée et ne soit effectuée qu'au fur et à mesure que les transports de remplacement auront été assurés.

Quant aux travaux routiers dans l'île, cette question est liée à la précédente. L'Assemblée vous sera reconnaissante de lui donner tous éclaircissements et apaisements à ce sujet.

J'en viens aux interventions publiques, c'est-à-dire aux interventions de l'Etat concernant la S. N. C. F.

La commission aurait pensé que le Gouvernement, devant les incertitudes qui régnaient encore sur la conjoncture — je parle de la conjoncture économique et de ses conséquences sur le trafic — puisque la commission n'a pas encore été mise à même de se pencher sur le budget de la S. N. C. F., dont je ne sais pas d'ailleurs que le conseil d'administration ait encore arrêté la structure, la commission, dis-je, aurait pensé que le Gouvernement aurait reconduit purement et simplement les chiffres d'intervention prévue pour 1959 en les adaptant, bien entendu, à la situation économique, c'est-à-dire en faisant jouer les changements d'indices économiques. Mais pas du tout. En face d'un chiffre de recettes de 6.297 millions, le Gouvernement prévoit la réalisation

immédiate d'économies dont le produit semble bien maigre, puisqu'il doit atteindre 39 millions, mais dont le principe soulève de graves objections.

Je dis que ces économies seront bien maigres. En effet, pour présenter un tableau complet de la situation, il n'aurait pas fallu parler seulement des dépenses et des économies, mais aussi des perspectives d'augmentation des recettes et faire une balance du tout. J'ai écouté attentivement M. le ministre des finances et des affaires économiques, lorsqu'il est venu devant la commission nous entretenir de la situation générale du pays. Je considère plausibles ses prévisions selon lesquelles l'année 1960 verra une augmentation de la production de 5 à 6 p. 100. Une longue expérience permet de dire que cela se traduira par une augmentation d'environ 40 p. 100 du trafic, soit une augmentation des recettes de l'ordre de 2 p. 100, autrement dit de 130 à 150 millions de nouveaux francs.

Je regrette qu'en face de cette recette supplémentaire de 130 ou 150 millions de nouveaux francs, dont on ne parle pas, ou dont on parlera seulement après le vote du budget, on mette en avant une masse d'économies de 39 millions, dont le principe est des plus critiquables.

Je ne veux pas parler des économies qui concernent la suppression du nuancement tarifaire de la S. N. C. F. et la suppression d'aide aux transporteurs par voie d'eau sur certains itinéraires parallèles. A mon avis, ceci n'est pas autre chose que ce que dans le secteur privé on appelle une entente, qui aura pour conséquence une augmentation des prix de certains produits, tels que le charbon et le vin. Mais mon propos, ce soir, n'est pas d'insister sur ce point. Je tenais seulement à signaler cet aspect du problème.

Une deuxième rubrique comporte une économie de 20 millions. Cette économie est des plus fallacieuses. Elle est intitulée « atténuation des réductions de tarifs consentis à titre commercial par la S. N. C. F. ». Je ne sais pas que ces réductions tarifaires aient jamais donné lieu à des compensations de la part de l'Etat.

La S. N. C. F. a toujours été libre de consentir des réductions tarifaires, et elle l'a toujours fait selon son intérêt ou en fonction des recettes qu'elle était en droit d'attendre. En l'occurrence, ces recettes sont réelles. Au demeurant, sa position a toujours été fondée en la matière sur une stricte comparaison des moyens qu'elle pouvait offrir et des moyens offerts par la concurrence.

Je n'hésite donc pas à dire que toute économie motivée par la suppression de ces restrictions est une économie fallacieuse, et que le Gouvernement dans cette affaire s'abuse et abuse le Parlement.

Mais il y a plus : cette mesure, je le dis nettement, est antisociale. Lorsque, en janvier 1959, le Gouvernement a opéré un rajustement de certains prix, les tarifs de deuxième classe ont subi une augmentation de 17 p. 100. Ainsi donc, au début de l'année, une lourde augmentation a frappé les usagers. Qui veut-on frapper maintenant ? Les bénéficiaires des billets de famille, de congrès, de groupe, de pèlerinage, de colonie de vacances. De telles mesures, je le répète, sont non seulement fallacieuses, mais antisociales.

Une autre considération intervient. A l'heure actuelle, c'est en France que la recette moyenne kilomètre-voyageur est la plus élevée, puisqu'elle est de cinq francs, alors que, dans les pays voisins, elle est de quatre, de trois ou de deux francs. C'est donc bien la preuve économique que ces tarifs commerciaux consentis par la S. N. C. F. ne sont autre chose qu'un nuancement tarifaire destiné à retenir la clientèle.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'exprimer à vos collègues du Gouvernement l'émotion de la commission au vu de ces projets du Gouvernement, qui sent d'ailleurs très mal explicités. Nous vous demanderons de revenir sur cette mesure, qui ne constitue pas une véritable économie ni intrinsèquement ni en fait, car vous ne nous avez pas encore présenté le bilan complet du budget d'exploitation de la S. N. C. F.

J'en viens au dernier point sur lequel je désirais attirer l'attention du Gouvernement : il concerne les transports parisiens.

Dans le même chapitre du titre IV, nous voyons figurer, pour la première fois, une contribution des collectivités locales au déficit de la Société nationale des chemins de fer français, au titre des transports parisiens.

Pour bien comprendre l'origine d'une telle ligne dans le budget, il faut se référer à l'ordonnance du 7 janvier 1959, relative à la réorganisation des transports parisiens et qui, par dérogation exceptionnelle à tout ce qui avait été pratiqué jusqu'à ce jour, a permis de joindre, pour la région parisienne, le déficit de la S. N. C. F. à celui de la Régie autonome des transports parisiens.

C'est une décision législative qui, vous vous en rendez compte, est très gravement préjudiciable aux intérêts des collectivités locales de la région parisienne.

Mais, dans le contexte présent, il y a une autre décision — non moins préjudiciable — de l'exécutif dans l'ordre économique :

c'est le maintien des tarifs à un niveau très largement inférieur à celui qui serait nécessaire pour assurer l'équilibre, et cela par une décision du seul Etat, du seul Gouvernement.

Le gouvernement de l'époque avait d'ailleurs bien reconnu que ces deux décisions mettaient les collectivités locales de la région parisienne dans une situation effroyable ; il avait donc rendu un arbitrage partageant la charge globale du déficit S. N. C. F. et transports parisiens, dans la proportion de 80 p. 100 à la charge de l'Etat et 20 p. 100 à la charge des collectivités parisiennes. Ces proportions ne faisaient d'ailleurs qu'entériner celles qui étaient en fait en vigueur en 1958.

Or, l'article 86 du projet de loi de finances revient sur cet arbitrage et, sans supprimer les charges nouvelles apportées aux collectivités par l'ordonnance, maintient au contraire le déficit de la S. N. C. F. à la charge des collectivités parisiennes et porte leur contribution à 30 p. 100.

En vous reportant au chapitre traitant de la R. A. T. P. vous constaterez que la charge supplémentaire qui en résulte pour les collectivités parisiennes entre 1959 et 1960 est de l'ordre de cinq milliards de francs, chiffre qui correspond fort précisément, au montant des sommes mises à la charge des collectivités locales au titre du déficit de la S. N. C. F. Ces collectivités qui, en effet, ne supportaient aucune charge à ce titre en 1958, supporteront à ce titre, en 1960, une charge de cinq milliards de francs.

Mes chers collègues, cette situation pose une grave question de principe que j'ai exposée devant la commission des finances, celle de savoir si l'Etat pourra à loisir transférer ses propres charges sur les épaules des collectivités locales sans que le Parlement puisse s'y opposer. Nous sommes, en effet, liés par l'article 40 de la Constitution et nous ne pouvons, pour nous opposer à ce transfert, qu'en appeler à la sagesse du Gouvernement, car cette façon de faire peut mener très loin les collectivités locales.

Si je transpose cette politique sur le plan départemental ou régional, cela revient à dire que dans chaque département, dans chaque région, en Lozère ou en Bretagne, on établira un compte global des transports de voyageurs dans lequel, bien entendu, la S. N. C. F. interviendra. Ce compte de voyageurs, vraisemblablement se traduira par un déficit. Le Gouvernement se tournera alors vers les conseils généraux et leur demandera d'aider l'Etat à éponger ce déficit.

Cela n'est pas une vue de l'esprit, mes chers collègues, et vous allez voir que la chose peut venir plus rapidement que vous ne pensez. Vous savez qu'à l'heure actuelle la S. N. C. F. procède à l'étude de la révision de ses tarifs, c'est-à-dire à l'accentuation du nuancement tarifaire. Les propositions d'un tel nuancement sont normales de la part de la S. N. C. F., le nuancement tarifaire devant se traduire en effet sur les lignes à fort débit qui ont un prix de revient plus faible, par un abaissement de tarif permettant à la S. N. C. F. de lutter victorieusement contre les autres moyens de transports.

En revanche, cela se traduira sur les autres lignes et en particulier dans les régions que j'ai citées, par une augmentation de tarif. A ce moment-là si les responsables des dites régions font observer, à juste titre, que l'état plus ou moins avancé de dessèchement économique — pour reprendre les termes de notre président — dans lequel elles se trouvent ne mérite pas un tel traitement, l'Etat leur répondra : vous voulez le maintien de services déficitaires, il faut les payer !

Mesdames, messieurs, telle est la très grave question de principe posée par l'intervention abusive du Gouvernement revenant sur un arbitrage qui avait été pesé soigneusement, car la question est complexe, le 7 janvier 1959. Et que l'on ne vienne pas prétendre, comme je l'ai entendu dire, qu'après tout la région parisienne doit payer pour ses transports, car ce n'est pas son action qui crée le déficit, mais l'action du Gouvernement et vous savez bien pourquoi : non seulement les tarifs ont été maintenus à un taux anormalement bas dans la région parisienne, mais ils ont été abusivement et entièrement distordus. Le responsable, c'est l'Etat. Or n'est-ce pas à celui à qui incombe la responsabilité que doit également incomber la charge ?

Relevé bien ce que je vous ai exposé à propos du nuancement tarifaire sur la grave question de principe du transfert des charges de l'Etat aux collectivités locales et sur les conséquences qui peuvent en résulter à l'avenir lorsque la S. N. C. F. passera à un nuancement tarifaire plus accentué.

Je me résume et je conclus, mes chers collègues.

En ce qui concerne le personnel, la commission des finances invite le Gouvernement à reconsidérer sa situation en fonction des efforts de productivité accomplis. Ceci valant entre autres pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat et le personnel ouvrier des parcs.

En ce qui concerne le personnel d'assistance technique, elle attire son attention sur cette tâche d'intérêt national, sur les

véritables moyens de la mener à bien, sur le respect des intérêts légitimement acquis par ceux qui s'y sont consacrés depuis longtemps.

En ce qui concerne la politique routière, et plus exactement les moyens financiers propres à assurer l'exécution d'un programme routier, elle attire l'attention du Gouvernement sur les « trois fois trois », c'est-à-dire les 300 millions de crédits d'entretien, les 300 millions minimum de crédit à provenir du fonds routier, et qui ont été sérieusement amputés cette année, et sur les 300 millions de ressources à trouver par un autre moyen.

D'ores et déjà cette année des moyens supplémentaires devraient être affectés aux travaux neufs.

Enfin, en ce qui concerne la S. N. C. F., la commission des finances juge fallacieuses et antisociales les économies présentées sous la rubrique « atténuation des restrictions tarifaires consenties à titre commercial par la S. N. C. F. ». Elle juge sévèrement le procédé qui consiste à transférer les charges de l'Etat aux collectivités locales.

Pour ce qui concerne plus spécialement les transports parisiens un amendement a été présenté par notre collègue Tardieu tendant à revenir aux proportions 80 p. 100 et 20 p. 100, mais la commission l'a repoussé, de même qu'elle n'a pas accepté un premier amendement de M. Pléven qui tendait à répartir les charges dans la proportion de 50 p. 100 et 50 p. 100 et qu'elle a également repoussé deux autres amendements de M. Pléven dont l'esprit était de restituer aux collectivités parisiennes la responsabilité de la gestion de leurs réseaux et par conséquent la charge entière de son déficit dans les trois ans à venir, avec diminution progressive de la contribution de l'Etat pendant cette période.

La commission a estimé en effet que l'Etat ne pouvait à la fois restituer aux collectivités parisiennes la responsabilité financière de leur réseau tout en gardant l'instrument essentiel de la gestion qui est la fixation des tarifs.

M. René Pléven. Nous en parlerons demain.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Enfin, la commission a repoussé un amendement du groupe communiste qui tendait à couvrir le déficit de la R. A. T. P. par de nouvelles contributions patronales.

Telles sont, mes chers collègues, les conclusions de votre commission des finances. (Applaudissements.)

M. le président. Ayant de donner la parole aux orateurs suivants, j'informe l'Assemblée que la séance ne se prolongera pas au-delà de minuit.

La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Le rapport que je vous présente est fait au nom de la commission de la production et des échanges et concerne précisément le domaine routier, la S. N. C. F. et les transports de la région parisienne — R. A. T. P. J'essaierai d'être bref parce que le marathon qui s'est établi ici depuis quelques jours et quelques nuits provoque une certaine lassitude.

Mais sur ces questions techniques, il est néanmoins indispensable de donner quelques indications et quelques chiffres. M. Ruais, rapporteur de la commission des finances, a parlé de réforme administrative et je commencerai en disant que, lors de l'examen de la loi de programme n° 53, il s'est instauré un débat sur le programme routier qui était complètement absent de cette loi et que, déjà à ce moment-là, nous avons indiqué les arguments qui militaient en faveur d'une politique routière française. M. Ruais a parlé de la règle des trois fois trois. Déjà au mois de juin dernier, nous avions émis le vœu que le Gouvernement fasse en sorte que les crédits globaux concernant les réseaux routiers atteignent dans les années à venir 90 milliards de francs actuels, ce qui correspond exactement à cette règle des trois fois trois.

Quel est l'esprit qui a présidé à l'élaboration du budget routier pour 1960 ? Il est admis que, dans tous les domaines, le budget de 1960 est un budget de restriction et qu'il ne nous permet pas l'effort indispensable et minimum pour entretenir normalement le réseau routier, sans parler du retard sensible qui a été pris ces dernières années. Je m'associe aux félicitations que M. Ruais a adressées au personnel du ministère des travaux publics qui a osé mettre sur pied une réforme administrative, une réforme de structure de son personnel.

Cette réforme entraîne un effort de productivité assez grand ; elle peut servir d'exemple à beaucoup d'autres administrations étant donné que le besoin se fait sentir d'une réforme administrative générale et que cette réforme partielle d'une seule administration peut s'intégrer entièrement dans la réforme administrative complète souhaitée.

Nous allons voir maintenant quelle est la portée précise et quelles sont les répercussions de la réforme, mais auparavant il faut bien indiquer que les tâches auxquelles ont à faire face les services des ponts et chaussées sont de plus en plus nombreuses et lourdes.

En plus des attributions normales, le service des ponts et chaussées assure toutes les opérations d'entretien et d'amélioration des chaussées du réseau routier départemental et du réseau routier communal ; il s'occupe, en outre, du contrôle des distributions d'énergie électrique, du contrôle des établissements ouverts au public, du contrôle des adductions d'eau dans les agglomérations urbaines et, en collaboration avec les services du ministère de la construction il s'intéresse aux travaux scolaires, à l'équipement sportif, etc., sans oublier le rôle technique très important qu'il joue auprès des collectivités locales.

Si l'on examine le problème des cadres et des effectifs en se référant au tableau figurant à la page 5 du rapport écrit, on constate que les effectifs sont réduits dans la structure de la réforme. Actuellement, les effectifs réels sont nettement inférieurs aux effectifs budgétaires. C'est dire que les ponts et chaussées font un très grand effort pour assurer, dans des conditions plus ou moins bonnes, un service très chargé.

Si nous examinons plus en détail la question du personnel, nous constatons que les cadres supérieurs — ingénieurs généraux, ingénieurs en chef, ingénieurs ordinaires — ont un statut défini par le décret n° 59-358 du 20 février 1959 et que le personnel des cadres supérieurs est à peu près complet actuellement.

En ce qui concerne les ingénieurs T. P. E., le statut propre à ce cadre n'a pas encore pu être mis au point, ce qui est évidemment très regrettable.

La réforme en cours à l'intérieur de ce grade est motivée par une insuffisance de moyens car, pour un effectif budgétaire de 4.011 ingénieurs T. P. E., on compte actuellement 3.458 ingénieurs T. P. E. en métropole. Cette situation doit encore s'aggraver au cours des prochaines années, tant par le manque de possibilités de recrutement que par l'obligation d'affecter des ingénieurs T. P. E. dans les territoires bénéficiant de l'assistance technique de la France.

Cette réforme se traduit à l'intérieur du grade par la suppression de 411 postes et la création de 360 postes d'ingénieurs T. P. E. divisionnaires pris à l'intérieur de l'effectif restant après la suppression de 411 emplois.

Dans ce cadre, l'économie réalisée dans l'ensemble de la réforme étalée sur cinq ans est de l'ordre de 400 à 450 millions de NF.

En ce qui concerne les adjoints techniques, la réforme en cours tend à une modification profonde du corps des adjoints techniques pour en faire le « cadre intermédiaire » sans lequel les ingénieurs n'ont pas la possibilité de remplir leur mission.

La réforme supprime actuellement 2.267 adjoints techniques et nomme 300 chefs de section principaux, 700 chefs de section, 2.000 assistants techniques, 500 secrétaires administratifs et 500 dessinateurs d'études.

La réforme supprime encore 600 commis.

Quant aux conducteurs de chantiers, leur nombre sera ramené de 6.315 à 6.003. L'effectif des agents de travaux sera ramené de 34.429 à 29.869, dont 5.700 agents brevetés et 24.169 agents non brevetés.

Si nous faisons le bilan complet de l'opération de la réforme, nous voyons que, dans l'ensemble du personnel, il y a une sensible réduction et que les points d'indice sont ramenés à l'indice moyen.

Avant la réforme, le total des points d'indice était de 11.220 et, après la réforme, il est de 11.013. C'est dire l'importance de la réforme effectuée par le ministère des travaux publics.

Parallèlement à cette réforme du personnel, il y a une autre réforme, consécutive plus précisément à la recherche de la productivité et qui intéresse plus particulièrement la création et l'utilisation de laboratoires de recherches, de laboratoires d'essais. Il y a également une recherche dans la simplification des méthodes administratives et cette simplification administrative est confiée actuellement à douze départements témoins, en France, qui, en accord avec un bureau d'études privé, recherchent une organisation plus rationnelle et plus simplifiée de l'administration des ponts et chaussées.

Il faut quand même rendre hommage à cette administration, étant donné qu'il y a un fait nouveau, à savoir qu'une administration s'allie avec un bureau d'études privé qui, avec des yeux neufs, devrait voir les choses d'une façon plus rationnelle et arriver, par une coordination avec les services administratifs, à une solution beaucoup plus rationnelle, beaucoup plus simple et susceptible de permettre une productivité beaucoup plus grande.

Parallèlement à la suppression du personnel, le service des ponts et chaussées doit s'équiper et cet équipement est actuellement en cours, en matériel notamment.

Nous en arrivons au problème routier. Si nous examinons un graphique indiquant les crédits qui ont été affectés à l'entre-

ien et à l'amélioration du réseau routier de 1930 à 1958, nous voyons que la courbe est en régression progressive et nous arrivons, en 1959 et 1960, au point le plus bas.

Parallèlement, sur le même graphique la courbe du nombre des véhicules en circulation est en progression constante. Nous reviendrons tout à l'heure sur le nombre des véhicules actuellement en circulation en France.

Mais auparavant, pour donner un exemple des crédits réservés à l'entretien et à l'amélioration des routes, il est absolument nécessaire de rappeler qu'en 1938, les crédits d'entretien des routes nationales s'élevaient à 1.120 millions de francs, soit environ 33 milliards de nos francs actuels.

En 1949, ces mêmes crédits n'étaient plus que de 17 milliards pour un réseau négligé durant les hostilités et par là même fragile. Ils sont restés depuis sensiblement équivalents malgré les augmentations successives du prix des travaux.

Le projet de loi de finances qui vous est présenté actuellement arrête les crédits à 20.238.710.000 francs, soit une augmentation d'un peu plus de 13 p. 100 par rapport aux crédits de 1959.

Dans le même temps, nous avons enregistré un accroissement considérable du parc national des véhicules à moteur qui était de 2.750.000 en 1936, de 2.450.000 en 1945, de 12 millions en 1958 et de 13 millions en 1959.

Dans les 13 millions de véhicules de 1959, on compte 7.100.000 véhicules à quatre roues et 6.300.000 véhicules à deux roues.

D'après les dernières expériences, le nombre des véhicules à quatre roues double en dix ans et celui des véhicules à deux roues en cinq ans.

Parallèlement, un accroissement sensible du poids unitaire des véhicules utilitaires a été constaté, ce poids passant de 25 tonnes — code de 1939 — à 35 tonnes — code de 1954.

Cet aménagement constant en valeur absolue des crédits affectés à l'entretien du réseau routier national a conduit en 1959 le service des ponts et chaussées à assurer les revêtements superficiels dans la limite annuelle de 14 p. 100 du réseau et les renforcements de chaussée dans la limite de 1 p. 100 de ce même réseau, alors qu'en fonction du trafic et de l'accroissement des charges unitaires des véhicules de transport, le cycle souhaitable serait de 20 p. 100 pour les revêtements et 5 p. 100 pour les renforcements.

Nous pouvons dire ainsi que le retard d'équipement précédemment dénoncé va croissant chaque année.

Dans ces conditions, quel que soit l'effort engagé par l'ensemble du personnel des ponts et chaussées en collaboration avec les laboratoires pour la mise en œuvre de techniques routières toujours plus économiques, quelle que soit la valeur de cet effort que je me plais à souligner, la politique financière poursuivie au cours de ces dernières années conduit inexorablement à la ruine de notre réseau routier.

Nous ne pouvons pourtant pas prétendre que la route n'est pas immédiatement un élément économique important pour la nation. En effet, elle assure actuellement le travail à un salarié sur 17, soit 6 p. 100.

Elle a permis en 1959 une recette fiscale spécifique de l'ordre de 600 milliards, soit 12 p. 100 du revenu national.

Elle favorise le tourisme — l'équivalent en devises de 200 milliards de francs a été dépensé en France en 1957 par des touristes étrangers.

A noter que l'inadaptation de notre réseau routier est de nature à expliquer en partie la désaffection constatée des touristes étrangers à l'égard de notre pays et surtout il faut remarquer que seulement 50 p. 100 de ces touristes visitent la France par route, contre 70 p. 100 en Suisse et 72 p. 100 en Italie.

Par conséquent, il serait abusif de prétendre que la route coûte à l'Etat ; en 1957, la France a consacré seulement 13 p. 100 des recettes de la fiscalité routière à des dépenses d'infrastructure contre 31 p. 100 en Italie, 34 p. 100 en Belgique, 82 p. 100 en Allemagne de l'Ouest et 88 p. 100 aux Pays-Bas.

Si nous voulons tirer une conclusion de ce premier point, nous constatons que notre pays souffre d'un retard d'équipement routier considérable et nous sommes amenés aux constatations suivantes.

Dans les conditions financières définies par le projet de loi de finances pour 1960, ce retard d'équipement ne fera que s'accroître, quels que soient les aménagements administratifs ou techniques retenus, à cause des crédits insuffisants en matière de réalisation de travaux routiers d'entretien ou d'amélioration des routes.

On constate qu'il serait nécessaire que dans les prochaines années les crédits affectés à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier existant soient deux à trois fois plus élevés pour tenir compte des possibilités matérielles de réalisation des travaux, alors que le coefficient d'augmentation devrait être en principe d'au moins cinq pour rattraper le retard pris ces dernières années.

Un programme général d'autoroutes quoique à peu près défini au stade projet des tracés ne peut être précisé ni financièrement en tant que réalisation ni par conséquent en tant que délai de mise en service.

Cette carence est très préjudiciable aux intérêts nationaux tant sur le plan intérieur par répercussion sur l'industrie automobile que sur le plan tourisme et dans le domaine des dépenses consécutives aux accidents.

En contrepartie, le ministre des travaux publics réalise une réforme administrative et de structure des services des ponts et chaussées et accomplit un gros effort d'organisation et de recherche technique dans le sens le plus absolu de la modernisation et de l'évolution actuelle non seulement en métropole mais dans tous les départements et pays réclamant l'assistance technique.

Ces constatations entraînent votre commission à vous soumettre les propositions suivantes : définition d'une politique routière établissant un plan d'investissement à caractère au moins quinquennal pour la conservation du capital routier, patrimoine national ; établissement d'un programme d'autoroutes à réaliser dans le plus bref délai afin de placer notre pays à parité avec les pays européens voisins et permettant l'expansion voulue dans le cadre du Marché commun ; entretien et amélioration du réseau routier existant indépendamment de l'établissement du réseau d'autoroutes ; et, pour arriver à ces fins, la recherche, en 1960, de 15 à 20 milliards supplémentaires, soit par l'émission d'un emprunt, soit par tout autre système financier que le Gouvernement peut nous proposer, et ce sans tenir compte de l'apport des ressources du fonds national d'investissement routier.

J'aborde maintenant le problème du fonds national d'investissement routier. Je ne reviendrai pas sur ce sujet, déjà traité au mois de juin 1959, et sur ce qu'a déclaré le rapporteur qui m'a précédé à cette tribune.

Mais si l'on examine le graphique des ressources de ce fonds depuis sa création en vertu de la loi du 30 décembre 1951, on doit remarquer que les ressources affectées à l'amélioration du réseau routier ont été, jusqu'en 1957, nettement inférieures à celles prélevées par le Gouvernement au bénéfice du budget général. De 1957 à 1959, les ressources consacrées à l'amélioration du réseau routier représentent 55 à 60 p. 100 de l'ensemble des crédits qu'aurait dû recevoir le fonds. Pour 1960, la question est venue à l'étude ces jours derniers ; il est regrettable, évidemment, que l'article 11 de la loi de finances ait permis de prélever sur ces ressources une somme de 11.200 millions alors que notre système routier à tant besoin de crédits ainsi que d'un réseau complet d'autoroutes.

Si l'on traite brièvement ce dernier problème, on se doit de souligner que la France compte 91 kilomètres d'autoroutes en service, 115 kilomètres en construction et 1.797 kilomètres en projet, tandis que les pays voisins disposent d'un réseau d'autoroutes beaucoup plus dense.

Je vais conclure en ce qui concerne le fonds d'investissement routier, car l'heure avance.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Nous poursuivons le débat jusqu'à la guillotine, comme on écrivait dans le *Courrier de la colère* !

M. le président. Aujourd'hui, la guillotine fonctionnera à minuit, ainsi qu'il a été décidé.

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. En conclusion, il paraît indispensable à votre commission de la production et des échanges que l'action du Gouvernement s'inspire des principes suivants : définition et mise au point d'une effective et efficace politique routière ; suppression d'aide de la part du fonds d'investissement routier aux sociétés constructrices d'ouvrages avec application du système à péage ; accélération de l'achèvement de la reconstruction des ouvrages d'art détruits par faits de guerre sur un chapitre spécial afin de supprimer le financement par le fonds spécial d'investissement routier, sauf peut-être pour quelques cas particuliers exceptionnels permettant une liaison routière importante et indispensable dans l'immédiat et dans l'intérêt général.

En ce qui concerne les moyens de transport, presque tout a été dit par M. le rapporteur spécial. Je rappellerai simplement que, s'agissant du réseau ferroviaire de la Corse, la commission de la production et des échanges considère qu'il paraît y avoir dans le processus de l'opération un manque de synchronisation dans le déroulement des diverses phases. Elle estime que l'actuelle route qui relie Ajaccio à Bastia, avec une antenne vers Calvi, sera insuffisante pour assurer les transports quand la ligne de chemin de fer sera supprimée.

En conclusion, nous estimons qu'il convient :

Premièrement, de favoriser la politique d'investissement de la Société nationale des chemins de fer français dans le sens d'une modernisation du réseau et du matériel en recherchant une pro-

ductivité accrue, tout en assurant la possibilité d'un transport rationnel à certaines denrées alimentaires des régions Ouest de la France vers les pays voisins du Marché commun et dans le cadre de l'organisation des marchés-gares ;

Deuxièmement, d'aménager le réseau par fermeture des lignes secondaires non rentables, de manière à favoriser l'équilibre financier inférieur de la société, tout en assurant, en substitution, un moyen de transport adapté aux besoins, sous la direction de la Société nationale des chemins de fer français et tout en ne perdant pas de vue la notion de services rendus par un service public ;

Troisièmement, de réviser un certain nombre de tarifs aux mêmes fins que ci-dessus ;

Quatrièmement, de poursuivre énergiquement une politique de réduction des effectifs dans le cadre d'une organisation administrative tendant à centraliser l'administration supérieure et à organiser les services d'exécution pour une productivité toujours accrue.

Reste un dernier problème, celui de la R. A. T. F. A cet égard, nous ne pouvons que nous associer aux conclusions de M. le rapporteur, spécial de la commission des finances. Ces conclusions sont les suivantes :

Premièrement, tendre vers un équilibre des comptes d'exploitation de la régie par un aménagement des tarifs, en application de l'article 7 du décret n° 59-157 ;

Deuxièmement, réduire la contribution de l'Etat pour le remboursement des pertes de recettes résultant de tarifs réduits éventuellement imposés.

En conclusion, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption du projet de budget pour 1960, quelquefois avec regret, car certains crédits, notamment en matière routière, sont nettement insuffisants.

Nous espérons que dans un proche avenir une véritable politique routière permettra de rattraper le retard de ces dernières années. (Applaudissements.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi modifiant et complétant l'ordonnance n° 58-1341 du 27 décembre 1958 instituant une nouvelle unité monétaire.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 392, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi complétant l'ordonnance n° 58-235 du 4 février 1959, instituant l'épargne-crédit.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 393, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

DEPOT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de M. Gruthier un rapport d'information, présenté en application de l'article 144 du règlement au nom de la commission de la production et des échanges, sur les aménagements de la région du Bas-Rhône et du Languedoc.

Le rapport d'information sera imprimé sous le n° 394 et distribué.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain vendredi 20 novembre, à neuf heures, première séance publique :

Nomination de six membres de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur ;

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960 n° 300 (deuxième partie) (rapport n° 328 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports :

I. — Travaux publics et transports (suite) ;

Travaux publics et transports (annexe n° 25. M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges) (suite), et articles 39, 71 et 86.

Travail et article 63 (annexe n° 24. M. Boisé, rapporteur spécial ; avis n° 380 de Mme Devaud, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Sahara et article 85 (annexe n° 22 de M. Max Lejeune, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Neuwirth au nom de la commission de la production et des échanges).

Services du Premier ministre :

Section I. — Services généraux :

Energie atomique (annexe n° 20. M. Le Roy Ladurie, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Privet, au nom de la commission de la production et des échanges).

Section VIII. — Administration des services de la France d'outre-mer (annexe n° 21. M. Burlot, rapporteur spécial).

Section IX. — Aide et coopération (annexe n° 21. M. Burlot, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Poudevigne, au nom de la commission de la production et des échanges).

Section X. — Départements et territoires d'outre-mer (annexe n° 21. M. Burlot, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Renouard, au nom de la commission de la production et des échanges).

Finances et affaires économiques :

II. — Services financiers (annexe n° 11. M. Guy Ebrard, rapporteur spécial).

Education nationale :

Education nationale (annexe n° 9. M. Clermontel, rapporteur spécial ; avis n° 372 de M. Becker, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Anciens combattants et victimes de la guerre (annexe n° 7. M. Chapalain, rapporteur spécial ; avis n° 379 de M. Hanin, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales), et articles 56 et 57.

Constructions scolaires (annexe n° 8. M. Félix Mayer, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Devemy, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 374 de M. Cerneau, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Enseignement technique (annexe n° 9. M. Weinmann, rapporteur spécial ; avis n° 373 de M. Joseph Perrin au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Jeunesse et sports (annexe n° 9. M. Regaudie, rapporteur spécial ; avis n° 381 de M. Laudrin au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A quatorze heure et demie, deuxième séance publique :

Questions orales sans débat :

Mlle Dienesch demande à M. le ministre de la santé publique et de la population si le Gouvernement ne compte pas déposer le projet de loi autorisant M. le Président de la République à ratifier la convention internationale du 2 décembre 1949 contre la traite des êtres humains et l'exploitation de la prostitution d'autrui.

M. Fanton expose à M. le ministre de la construction que les efforts faits, tant par ses services que par le commissariat à la construction et à l'urbanisme, pour la région parisienne, pour tenter de coordonner les activités des divers organismes qui se préoccupent du logement des mal-logés, sont loin d'atteindre le but qu'ils se proposaient. Si la réalisation du fichier central des mal-logés pouvait prélever à l'unification des divers organismes concourant au logement dans le département de la Seine, il est malheureusement évident que la liaison entre ce fichier central et les organismes d'habitations à loyer modéré est, en fait, à peu près inopérante, ainsi qu'en témoignent, par exemple, les enquêtes sociales successives, mais toujours identiques, ordonnées par les uns et les autres. Il lui demande : 1° si cette absence de coordination, au moins apparente, ne résulterait pas du fait que les divers offices d'habitations à loyer modéré, notamment, ne transmettent pas automatiquement au fichier central des mal-

logés toutes les demandes qui leur sont faites, laissant aux intéressés le soin de signaler leur situation aux services du logement; 2° s'il ne lui semble pas absolument indispensable de centraliser dans un seul et unique service toutes les demandes de logement des mal-logés, et les divers organismes susceptibles d'attribuer des logements ayant alors l'obligation de choisir leurs locataires parmi les candidatures enregistrées à ce service, sans que cela porte atteinte au principe du libre choix des locataires, conformément aux règles d'attribution qui régissent ces organismes.

M. Seitlinger demande à M. le ministre de l'intérieur: 1° si le Gouvernement a définitivement renoncé au découpage et au regroupement des départements dans leurs limites géographiques actuelles; 2° comment le Gouvernement entend concilier les nouvelles règles de nomination et d'avancement des préfets avec la hiérarchie naturelle des départements découlant de critères démographiques et économiques; 3° si les critères de base du statut des sous-préfets, qui devra tenir compte des nouvelles règles de nomination des préfets, peuvent être définis.

M. Hanin expose à M. le ministre de la construction qu'actuellement les deux secteurs de construction de logements en accession à la propriété, pour les familles de condition modeste, sont les suivantes: 1° secteur Crédit foncier et Sous-comptoir; 2° secteur H. L. M., sous forme de prêts consentis par les sociétés de crédit immobilier et les sociétés coopératives de construction. Ces deux secteurs ne sont pas traités sur un pied d'égalité, bien que, dans la majeure partie des cas, on construise indifféremment des Logécos sur des normes identiques. Les plafonds de prix et des prêts spéciaux (primes à 1.000 francs pour le premier secteur) sont fixés par l'arrêté du 22 mars 1958 et n'ont pas été relevés depuis. L'arrêté du 25 avril 1959 a, par contre, relevé très sensiblement les plafonds de prêts pour le deuxième secteur. De nombreux programmes du premier secteur Logécos ne peuvent actuellement démarrer, faute d'un relèvement des plafonds, et il est à craindre que ce secteur ne soit, à bref délai, totalement inactif. Il lui demande si un relèvement du plafond est prévisible à brève échéance.

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures et demie, troisième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à minuit.)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

**Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance
du 18 novembre 1944 modifiée.**

Dans sa deuxième séance du jeudi 19 novembre 1959, l'Assemblée nationale a nommé:

Jurés: MM. Raymond-Clergue, Mercier, Salliard du Rivault, Tebli, Voilquin, Jacon, Laurin.

Jurés suppléants: MM. Forest, Bouchet, Delachenal, Lombard, Becue, Bouhadjera, Clamens.

Désignation de candidatures pour la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur.

(Application de l'article 26 du règlement.)

Conformément à la décision prise par l'Assemblée dans sa première séance du 12 novembre 1959, la commission des lois constitutionnelles de la législation et de l'administration générale de la République présente les candidatures de MM. Boulin, Paul Coste-Floret, Foyer, Mignot, Pic et René Pleven, pour faire partie de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur. Ces candidatures seront soumises à la ratification de l'Assemblée.

QUESTIONS ECRITES

(Application de l'article 138 du règlement.)

Art. 138 du règlement:

• Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

• Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois.

3235. — 19 novembre 1959. — M. Deshors expose à M. le ministre des postes et télécommunications qu'aux termes de la réponse du 14 janvier 1958 à la question écrite n° 9891, il est précisé que: l'équipe Navas, en conformité de l'article 13 du règlement de la convention du 4 février 1946, qui lui concédait la charge de recueillir la publicité dans les annuaires officiels des abonnés au téléphone, a rétrocedé cette charge à l'Office d'annonces, société anonyme, 17, rue Vivienne, à Paris (2^e). Il lui demande quel est, en ce qui concerne: a) les annuaires de province; b) les annuaires de la circonscription de Paris, en 1957 et 1958, le montant total: 1° des sommes encaissées par l'Office d'annonces au titre de la publicité dans les annuaires officiels des abonnés au téléphone; 2° des sommes versées à l'administration des postes, télégraphes et téléphones; 3° des frais d'édition qui incombent à l'administration des postes, télégraphes et téléphones.

3236. — 19 novembre 1959. — M. Lacaze rappelle à M. le ministre de l'agriculture que l'article L. 653 du code de la sécurité sociale prévoit la possibilité de la création de régime complémentaires de retraite, à caractère obligatoire ou facultatif, pour les organisations autonomes créées par la loi du 17 janvier 1948. Il lui demande: 1° quelles sont les possibilités offertes actuellement aux cultivateurs désireux de se constituer, par des versements complémentaires, une retraite plus substantielle que celle prévue dans le régime obligatoire; 2° si une demande dans ce sens a été déposée par l'organisation autonome d'assurance vieillesse, quelle est la suite qui lui a été donnée; 3° quels sont les motifs qui s'opposeraient, éventuellement, à la création d'un tel régime, qui existe déjà dans les autres organisations autonomes d'assurance vieillesse.

3237. — 19 novembre 1959. — M. Le Pan demande à M. le Premier ministre s'il est exact qu'une société qui vient de déposer son bilan, laissant un passif important et entraînant la mise au chômage d'un millier d'employés, est redevable vis-à-vis de l'Etat d'une somme d'environ un milliard de francs et si, compte tenu des marchés passés avec certain ministère, il compte ordonner une enquête pour connaître les responsabilités engagées par une telle situation.

3238. — 19 novembre 1959. — M. Djebbour (Ahmed) demande à M. le ministre de l'intérieur s'il est exact que des « sections administratives », créées à l'image des sections administratives urbaines d'Algérie, et également dirigées par des officiers venant d'Algérie, aient été créées, avec son accord, dans le département de la Seine et si cette initiative a été étendue, ou doit l'être, à d'autres départements métropolitains, et dans l'affirmative: 1° quel est ou doit être l'effectif et la répartition de ces sections administratives en métropole; 2° quelle est exactement leur mission dans des départements qui ne sont nullement sous-administrés et dans lesquels les Français de souche nord-africaine ont l'habitude, d'avoir, directement accès aux services administratifs de droit commun; 3° quels crédits et quels moyens matériels ont été prévus, en année pleine, pour assurer le fonctionnement de ces sections administratives.

3239. — 19 novembre 1959. — M. Djebbour (Ahmed) demande à M. le ministre de l'intérieur: 1° s'il a connaissance des conditions dans lesquelles fonctionnent, dans le département de la Seine, des « sections administratives » dirigées par des officiers venant d'Algérie, et vers lesquelles sont dirigées tous les Français de souche nord-africaine ayant à traiter une affaire administrative relevant de la compétence de la préfecture du police; 2° pour quelle raison les Français de souche nord-africaine résidant dans le département de la Seine sont obligatoirement tenus de passer par l'intermédiaire de ces « sections administratives », parfois très éloignées de leur domicile ou même situées dans un autre arrondissement, pour obtenir les renseignements ou documents administratifs qui leur sont indispensables (cartes d'identité, passeports, autorisations de voyage en Algérie, etc.), alors que les Français de souche métropolitaine peuvent s'adresser au commissariat le plus voisin de leur domicile ou, à défaut, directement aux services centraux de la

préfecture de police; 3^e s'il n'estime pas que ces mesures présentent un caractère vexatoire ou discriminatoire pour les Français de souche nord-africaine, au moment précis où il leur est donné l'assurance qu'ils sont des « citoyens français à part entière » jouissant d'une égalité absolue de droits et de devoirs avec les citoyens français de souche métropolitaine.

3240. — 19 novembre 1959. — **M. Jean-Paul David** demande à **M. le ministre des armées** à quelle date sera connu le contingent 1960 de la Légion d'honneur pour les réserves.

3241. — 19 novembre 1959. — **M. Chapuis**, se référant au texte du décret n° 58-1167 du 31 décembre 1958, demande à **M. le ministre de l'intérieur** si les services préfectoraux sont appelés à connaître des conditions dans lesquelles sont appliquées par les maires les dispositions de l'article 2 du décret susvisé; et, notamment, si — dans le cas où, par suite d'une possibilité de confusion entre l'autorité qui délivre le permis de construire et la personne du constructeur, il risquerait de ne pas être fait application des mesures visées à l'article 2 du texte susvisé — le budget communal serait tenu de supporter l'intégralité des dépenses consécutives à l'édification d'immeubles présentant les caractéristiques énumérées au paragraphe 1^{er} de l'article susvisé.

3242. — 19 novembre 1959. — **M. Chauvis** demande à **M. le ministre de la justice** si la caisse régionale de garantie des notaires, instituée par le décret du 20 mai 1955, peut étudier le remboursement de sommes déposées par un client en l'étude d'un notaire en vue d'opérations hypothécaires à réaliser, alors que ces sommes ont été déposées au moyen de chèques barrés ou de virements postaux, dont il a été accusé réception, sans cependant que cet accusé de réception soit accompagné de reçu détaché du carnet à souches dont la tenue est obligatoire pour le notaire.

3243. — 19 novembre 1959. — **M. Collette** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une personne est décédée le 7 juin 1951, laissant: son mari commun en biens et donataire de la quotité disponible (en l'espèce moitié des biens) à charge de rendre à son décès les biens légués à la fille de la *de cuius*, et pour seule et unique héritière: sa fille naturelle reconnue; que le mari donataire étant décédé à son tour le 9 août 1953, la restitution des biens formant la quotité disponible a eu lieu en faveur de la fille et a été constatée par acte authentique en date du 2 avril 1959; que d'après les principes de l'administration, les biens faisant l'objet d'un legs de *co quod superari* ou de *residuo* doivent être évalués d'après leur valeur au jour du décès du premier institué. Il lui demande: 1^o si, en la circonstance, la fille peut profiter de l'abattement prévu par la loi du 14 avril 1952, puisque l'administration liquide des droits sur la valeur des immeubles au 9 août 1958, retenant cette date et non celle du décès pour calculer les droits dûs; 2^o dans la négative (qui serait contraire à l'équité en raison de l'évolution des abattements en matière successorale en ligne directe), si l'administration se refuse toujours à l'imputation des droits payés par le premier institué sur ceux dûs par les légataires en second (l'accord des parties pour cette imputation étant réalisé).

3244. — 19 novembre 1959. — **M. Falala** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** que le plus grand désordre règne dans les milieux musicaux français en ce qui concerne les notions de profession et d'amateurisme. Les spécialistes les meilleurs et les plus diplômés trouvent, de ce fait, des difficultés d'emploi qui sont préjudiciables à leurs prétentions les plus fondées et au développement de la musique française. Il lui rappelle que l'ordonnance n° 2339 du 13 octobre 1945 prévoyait, en son article 9, qu'un directeur ne pouvait organiser des spectacles payants qu'en faisant appel à des artistes et à un personnel munis de licences, dont les conditions d'octroi et de retrait devaient être fixées; mais que, jusqu'à ce jour, rien n'a été fait dans ce sens. Il lui demande s'il n'estime pas le moment venu de renoncer à un faux romantisme, facteur d'inefficacité, dans la conception de l'exécutant musicien bohème et libre, et s'il n'envisage pas, par la voie réglementaire, de mettre en application l'article 9 de l'ordonnance visée plus haut en créant une carte professionnelle d'artistes musiciens exécutants salariés.

3245. — 19 novembre 1959. — **M. de Sesmaisons** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que, pour le paiement des fermages fixés à la parité d'une des céréales autres que le blé (seigle, orge, maïs, riz) et dont le prix est fixé annuellement par décret, la question se pose de savoir s'il y a lieu de déduire du prix à la production les taxes qui sont à la charge du producteur. En l'absence de texte permettant la déduction de ces taxes pour le calcul des fermages, il lui demande: 1^o s'il est légal de déduire ces taxes; 2^o au cas où certaines de ces taxes seraient déductibles, quelles sont celles qui doivent être déduites; 3^o s'il n'y aurait pas opportunité de préciser par décret le mode de détermination du prix des céréales secondaires servant de base au calcul des fermages.

3246. — 19 novembre 1959. — **M. de Sesmaisons** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** dans quelles conditions et limites s'exercent: 1^o le droit de visite des agents des contributions indirectes à l'égard des viticulteurs et des caves coopératives; 2^o le droit de visite des agents des douanes en matière de contrôle de l'utilisation des carburants agricoles détaxés.

3247. — 19 novembre 1959. — **M. de Sesmaisons** demande à **M. le ministre de l'agriculture**: 1^o à partir de quelle date doit s'appliquer le prix du blé-fermage fixé, pour la campagne 1959/1960, par le décret n° 59-1245 du 30 octobre 1959; 2^o les mêmes renseignements pour les prix du maïs et du riz servant de base au calcul des fermages.

3248. — 19 novembre 1959. — **M. Bécue** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, depuis un certain temps, ses services, se basant sur l'article 16, paragraphe 4, de la loi du 20 septembre 1948 sur les pensions civiles et militaires de retraite, ont, à l'occasion de révisions individuelles de pensions militaires proportionnelles de dégragés des cadres, ramené le total des annuités liquidables dans ces pensions à 25, services et bonifications comprises. Or, il faut observer que l'article 61 de la même loi dispose que « les pensions concédées antérieurement feront l'objet à dater du 1^{er} janvier 1948, d'une nouvelle liquidation sur la base des nouveaux traitements et soldes compte tenu des annuités qu'elles rémunèrent. Les nouvelles modalités de calcul sont applicables aux pensions concédées sous le régime de la loi du 14 avril 1924, mais sous réserve des exceptions ci-après » et seront liquidées... compte tenu des bonifications exceptionnellement accordées. Il lui demande pourquoi ses services procèdent au retrait de ces bonifications, alors que la volonté du législateur d'empêcher le retrait aux dégragés des cadres des bonifications qui leur ont été accordées en compensation de leur dégrèvement prématuré est aussi formellement exprimée.

3249. — 19 novembre 1959. — **M. Laradji** expose à **M. le Premier ministre** que les propriétaires musulmans qui, par suite des événements, ont dû abandonner leur terre et s'installer dans des villages de regroupement, continuent à payer l'impôt foncier. Ces impositions devenues, la plupart du temps sans objet, du fait de l'abandon des terres, devraient être purement et simplement supprimées après enquête effectuée par les autorités militaires ou civiles, les contributions directes se basant le plus souvent sur les anciens rôles. Etant donné la situation douloureuse et souvent tragique des intéressés, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à ces impositions trop souvent arbitraires.

3250. — 19 novembre 1959. — **M. Mahias** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la situation des secrétaires de mairie intercommunales dont la durée hebdomadaire de travail correspond à 45 heures. Il lui demande si un secrétaire intercommunal: 1^o peut percevoir les indemnités qui s'attachent au traitement (résidence et supplément familial) comme son homologue à temps complet d'une commune de 2.000 habitants; 2^o peut percevoir lesdites indemnités au titre de chaque commune au prorata de la durée de travail qu'il lui consacre d'après un simple accord entre elles ou si celles-ci doivent constituer un syndicat de communes en vue de répartir le règlement desdites indemnités, étant entendu que le traitement est déjà payé à ce fonctionnaire communal, au prorata de la durée de travail qu'il effectue pour le compte de chaque collectivité.

REPOSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE

3251. — **M. Roux** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** que les agents administratifs locaux des vieilles colonies ont été intégrés dans les services d'Etat à la suite de la transformation de ces territoires en départements. Or, cette mutation semble avoir pour effet de priver ces fonctionnaires de la plupart des avantages dont ils jouissaient sous le régime colonial, notamment en matière de congés, sans que pour autant ils bénéficient des avantages accordés aux fonctionnaires d'origine métropolitaine. C'est pourquoi il lui demande s'il ne convient pas: 1^o de supprimer dans la pratique toute discrimination entre fonctionnaires originaires des départements d'outre-mer et fonctionnaires d'origine métropolitaine, contrairement à la loi et à l'équité; 2^o de reconnaître aux anciens agents locaux les avantages qu'ils ont acquis et dont ils ne doivent pas se voir frustrés. (Question du 19 septembre 1959.)

Réponse. — 1^o Les fonctionnaires d'Etat quelle que soit leur origine, qui ont leur domicile en métropole au moment de leur affectation outre-mer peuvent obtenir tous les deux ans un congé administratif de quatre mois. Ce régime n'est nullement basé sur la notion d'origine mais sur celle de domicile; il leur a été concédé pour tenir compte du déplacement qui leur est imposé par un séjour outre-mer; 2^o avant

l'intervention de la loi du 19 mars 1946, le personnel local des anciennes colonies pouvait, conformément aux dispositions du décret du 2 mars 1940, lorsqu'il avait accompli un séjour de cinq ans, sans permission ni congé d'aucune nature à l'exception des congés de convalescence, obtenir un congé en métropole de six mois. En application du décret n° 47-2112 du 31 décembre 1947, les fonctionnaires domiciliés et affectés dans un département d'outre-mer peuvent après cinq ans de services, prétendre à un congé de six mois en métropole. En outre, la circulaire du 8 avril 1949 du ministère des finances permet aux chefs de services d'accorder à ces agents une autorisation annuelle d'absence de dix jours. Les anciens agents intégrés bénéficient de ces dispositions.

2829. — M. Sellinger demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** s'il n'envisage pas de modifier l'article 1^{er} du décret n° 59-1066 *Journal officiel* du 13 septembre 1959 concernant le fonctionnement du fonds d'investissement dans les départements d'outre-mer, afin que la représentation parlementaire des départements d'outre-mer ait les mêmes droits que la représentation parlementaire de la métropole de manière à ce que tous les parlementaires membres du conseil de direction aient voix délibérative eu égard à leur connaissance des problèmes économiques et financiers des départements d'outre-mer. (Question du 23 octobre 1959.)

Réponse. — Le décret n° 59-1066 du 10 septembre 1959, modifiant l'ordonnance du 21 septembre 1959 a prévu la représentation au Parlement au comité directeur du F. I. D. O. M. de deux façons différentes: trois parlementaires (deux députés et un sénateur) représentant les commissions des finances des deux Assemblées; six parlementaires (quatre députés et deux sénateurs) choisis parmi les représentants des départements d'outre-mer et désignés par les présidents des deux Assemblées sur présentation des commissions économiques. L'article 1^{er} du décret du 10 septembre susvisé, précise en ce qui concerne ces six parlementaires qu'ils « n'ont voix délibérative au comité directeur que pour les affaires concernant les départements d'outre-mer qu'ils représentent »; c'est en effet, en raison de leur compétence particulière intéressant le département d'outre-mer qu'ils représentent au Parlement qu'une procédure de désignation spéciale, entraînant un droit de vote particulier, a été prévue en ce qui les concerne. Toutefois, il est certain que s'ils apparaissent que certaines difficultés pouvaient surgir au sein du comité directeur du F. I. D. O. M. pour l'application de l'article 1^{er} du texte précité, cet article pourrait recevoir les modifications qui s'imposeraient.

AFFAIRES ÉTRANGÈRES

2786. — M. Arnulf demande à **M. le ministre des affaires étrangères**: 1° si l'information publiée par un grand hebdomadaire français selon lequel le bureau du F. L. N., installé à New-York dans la 56^e avenue, a reçu de l'administration des postes des U. S. A. l'autorisation de timbrer ses lettres avec le drapeau vert-rouge et la mention « Algérie » est exacte; 2° dans l'affirmative, si le Gouvernement français a élevé une protestation. (Question du 21 octobre 1959.)

Réponse. — Il est exact que le bureau du F. L. N., installé à New-York dans la 56^e rue, à au début de l'année 1959, timbré ses lettres avec l'insigne du mouvement rebelle et la mention « Algérie ». Dès qu'il en a eu connaissance, notre ambassadeur à Washington a élevé une protestation contre cet abus. D'après la législation locale, l'administration des postes américaines n'est pas responsable des marques publicitaires imprimées sur les enveloppes par des machines à timbrer distribuées par des entreprises privées. Le Département d'Etat n'en est pas moins intervenu auprès du postmaster général pour obtenir la suppression de la vignette incriminée, comme nous le demandons. Après une longue procédure juridique qui a abouti à une nouvelle réglementation dans ce domaine, la vignette avec l'inscription « Algérie » a été interdite. Seul, le timbre américain figure actuellement sur les lettres adressées à ses correspondants par le bureau en question.

CONSTRUCTION

2127. — M. de Craola expose à **M. le ministre de la construction** que les motifs qui ont déterminé, en application de la loi n° 54-817 du 11 août 1954, la rédaction actuelle des articles 42 bis et 210 bis du code général des impôts, garderont pour longtemps leur valeur après le 1^{er} janvier 1960, date actuellement fixée pour leur caducité. Il lui demande s'il envisage de faire proroger cette législation et, dans l'affirmative, de quel délai minimal. (Question du 14 août 1959.)

Réponse. — Aux termes des articles 42 bis et 210 bis du code général des impôts, les plus-values réalisées à l'occasion de la vente de terrains lots sont particulièrement exonérées de la taxe proportionnelle et de l'impôt sur les sociétés, à la double condition que le terrain ait appartenu au lotisseur antérieurement au 1^{er} janvier 1954 et que la vente intervienne avant le 1^{er} janvier 1960. Introduites dans le code général des impôts en 1950 pour une durée limitée au 1^{er} janvier 1955, puis prorogées par la loi du 11 août 1954 jusqu'au 1^{er} janvier 1960, ces dispositions ne paraissent pas devoir être reconduites, les personnes susceptibles d'en bénéficier ayant disposé d'un délai suffisamment étendu.

2769. — M. Fioleau expose à **M. le ministre de la construction** que les extrêmes difficultés de logement créent parfois des situations telles qu'un individu isolé se trouve être hébergé dans une pièce à usage commun, telle une salle à manger. Les pièces de résidence étant occupées par la famille elle-même, ce pseudo locataire n'effectue qu'une occupation nocturne et partielle des lieux. Il lui demande s'il ne pourrait être, dans ce cas, prévu une dérogation aux décrets, c'est-à-dire une majoration forfaitaire pour toutes sous-locations, puisque dans le cas d'espèce ci-dessus indiqué, il n'y a pas occupation permanente du local. (Question du 21 octobre 1959.)

Réponse. — Les dispositions de l'article 31 bis de la loi du 1^{er} septembre 1948 relatives au loyer des locataires procédant à une sous-location ont été modifiées dans un sens libéral par le décret n° 59-1066 du 10 septembre 1959. Il ne paraît pas opportun de prévoir des mesures particulières selon le caractère plus ou moins permanent de l'occupation des lieux par le sous-locataire et d'introduire ainsi une source de contestations sans fin entre propriétaire et locataire.

2842. — M. Frédéric-Dupont signale à **M. le ministre de la construction** que le décret n° 59-606 du 5 mai 1959, modifiant le décret n° 58-1349 du 27 décembre 1958, fait l'objet, de la part des administrateurs d'immeubles, d'interprétations différentes, certaines annihilant les réductions accordées aux familles nombreuses; et lui demande: 1° si, pour un local à usage mixte (habitation et partie professionnelle libérale) d'une superficie totale de 320 mètres carrés, que le locataire occupe avec quatre personnes (trois enfants et son épouse) et a opté pour la majoration de 30 p. 100, la base de calcul du nouveau loyer, à compter du 1^{er} janvier 1959, ne doit pas être déterminée comme suit: surface, 320 mètres carrés; réduction 15 mètres carrés x 4 = 60. Reste 260. Majoration de 30 p. 100: 78; total 338 mètres carrés pour le calcul du loyer, alors que certains administrateurs d'immeubles procèdent comme suit: surface, 320 mètres carrés; réduction 15 mètres carrés x 4 = 60. Reste 260. Majoration de 30 p. 100: 78; à ajouter la réduction, 60; total 398 mètres carrés pour le calcul du nouveau loyer. Cette façon de procéder aboutit à faire payer, pour le même appartement mixte, le locataire habitant avec quatre personnes sur les mêmes bases (2 mètres carrés près) que le locataire habitant seul, savoir: surface, 320 mètres carrés; majoration 25 p. 100: 80; total 400 mètres carrés; 2° s'il n'envisage pas de faire porter, pour les appartements à usage mixte, la majoration uniquement sur la surface professionnelle des locaux (cas du locataire exerçant une profession libérale dans un local distinct de son habitation). (Question du 23 octobre 1959.)

Réponse. — La deuxième méthode de calcul exposée par l'honorable parlementaire est la seule valable. Le 2^e alinéa de l'article 15 du décret n° 48-1766 du 23 novembre 1948, modifié par le décret n° 59-606 du 5 mai 1959, ne concerne que les modalités de calcul de la nouvelle majoration pouvant être substituée à celle de 25 p. 100 applicable à la surface corrigée de l'ensemble du local. Il n'est pas envisagé de revenir sur les dispositions des décrets des 27 décembre 1958 et 5 mai 1959, qui évitent les difficultés rencontrées sous le régime antérieur pour déterminer les surfaces ou les éléments réellement consacrés à l'usage ou au soul de représentation professionnelle. Le décret du 5 mai 1959 permet de tenir compte, de façon forfaitaire, de la situation familiale du locataire occupant pour éliminer de la majoration applicable à l'usage strictement professionnel les surfaces normalement consacrées aux besoins strictement familiaux. L'avantage qu'il apporte est d'autant plus sensible que la surface de l'appartement est proche des besoins normaux de la famille. Dans le cas d'un appartement d'une superficie particulièrement importante par rapport aux besoins familiaux, l'avantage est bien moindre, ce qui paraît équitable.

FINANCES ET AFFAIRES ÉCONOMIQUES

2430. — M. Delachaux demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si les organisations appelées « Le Fruit commun » en Savoie sont astreintes au versement forfaitaire de 5 p. 100 sur les salaires, régi par la loi du 6 août 1955 et le décret du 8 octobre de la même année. La négative semble devoir résulter du fait que le rôle du « Fruit commun » consiste seulement à travailler, pour le compte des sociétaires, les produits laitiers produits par l'exploitation d'une montagne; il s'agit donc bien d'une exploitation strictement agricole et nullement d'une entreprise industrielle ou commerciale. (Question du 3 octobre 1959.)

Réponse. — La question posée vise un cas particulier et nécessite une enquête qui est actuellement en cours. Les résultats de cette enquête seront portés aussi rapidement que possible à la connaissance de l'honorable député.

2546. — M. Mostaëli expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certains adhérents de caves coopératives ont été verbalisés pour défaut de déclaration, de stock au 31 août 1958, il s'agissait en réalité de vins qu'ils avaient retirés dans les jours précédant cette date, pour des quantités variant de quelques dizaines de litres à quelques centaines de litres, suivant l'importance de l'exploitation. Ces vins avaient été ardens au domicile du coopérateur et étaient réservés exclusivement à la consommation en famille ou sur la propriété. Il lui demande si les vins détenus en un domicile qu'il soit d'un viticulteur ou particulier, quelles qu'en soient les quantités, doivent être déclarés puisque étant arrivés au stade de la consommation. (Question du 8 octobre 1959.)

Réponse. — L'article 408 du code général des impôts, qui prévoit la souscription, avant le 1^{er} septembre de chaque année, d'une déclaration des stocks de vins restant dans les caves des récoltants, est général et s'applique, par conséquent, aux adhérents de caves coopératives pour toutes les quantités de vins existant dans leurs chais personnels et, éventuellement, dans la cave coopérative, lors de la déclaration, à compris celles qui sont réservées à la consommation familiale. L'article 1^{er} du décret n° 57-593 du 17 mai 1957 précise d'ailleurs que la déclaration des stocks doit mentionner si les vins détenus sont destinés à être commercialisés ou si, au contraire, ils sont réservés à la consommation familiale. Par contre, les simples particuliers n'ayant pas la qualité de récoltants n'ont pas à souscrire de déclaration des stocks de vins.

2549. — M. Pianta rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques la réponse faite le 5 septembre 1959 à la question écrite n° 1819 et lui expose que le problème du rajustement des indices des personnels communaux ne peut faire l'objet d'une appréciation limitée aux seules questions de parité entre agents des collectivités, mais doit être replacé dans un contexte beaucoup plus général. Il lui demande: a) si la décision du département des finances de surseoir à toute révision judiciaire est antérieure ou postérieure à la parution du décret n° 58-1455 du 29 décembre 1958 (J. O. du 4 janvier 1959) modifiant le classement judiciaire d'un grand nombre de grades et emplois des personnels civils de l'Etat; b) dans l'hypothèse où elle serait antérieure, comment il concilie l'affirmation de son opposition de principe à toute demande de révision judiciaire dans les différentes administrations du secteur public et à toute mesure dérogatoire avec la révision opérée par le texte précité; c) dans l'hypothèse où elle serait postérieure, s'il n'estime pas profondément injuste la situation faite au personnel communal. En effet, la décision de surseoir à toute demande de révision nouvelle aurait été prise après une révision très étendue intéressant un grand nombre d'emplois de l'Etat et épousant, selon toute vraisemblance, le contentieux en la matière, alors qu'aurait été systématiquement négligées les demandes de révision du personnel communal, au demeurant fort limitées, et par ailleurs très anciennes puisqu'elles ont déjà fait l'objet en juin 1956 d'un avis favorable émis par la section du personnel de l'ancien conseil national des services publics. (Question du 8 octobre 1959.)

Réponse. — Il est porté à la connaissance de l'honorable parlementaire que, sur la demande du ministre de l'intérieur, la question du rajustement éventuel des indices des personnels communaux continue à faire l'objet d'études attentives. Pour situer cette question, il convient de rappeler que la décision du Gouvernement tendant à surseoir, pour une certaine période, à toute révision judiciaire dans le secteur public est une mesure de portée générale. Elle ne présente donc aucun caractère discriminatoire à l'encontre des agents communaux. A cet égard, il faut souligner que, contrairement à ce que paraît penser l'honorable parlementaire, de très nombreuses propositions de reclassement formulées en faveur de diverses catégories d'agents de l'Etat ont été repoussées au cours de l'année 1959, en application de la politique générale de stabilité qu'entend suivre le Gouvernement: « le contentieux » en la matière reste donc très important. Quant aux améliorations judiciaires, limitées, admises au profit de certains fonctionnaires de l'Etat par le décret du 29 décembre 1958, auxquelles se réfère l'honorable parlementaire, elles n'ont fait que traduire des décisions déjà virtuellement acquises au début de l'année 1958.

2604. — M. Charvet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques le cas suivant: d'un côté, le frère (A) et la sœur (B) sont propriétaires en suite de succession et donation-partage, et chacun pour une moitié indivise, de biens situés dans la commune de X. De l'autre, le frère (C) et la sœur (D) sont propriétaires, dans les mêmes conditions, de biens situés dans la commune de Y. Les propriétés rurales, de part et d'autre, sont sensiblement d'égale valeur. A et D sont mariés et habitent X. B et C sont mariés et habitent Y. L'intention des parties est de procéder à un échange. De manière à ce que chacun des deux ménages dispose de la propriété onlère des biens qu'il exploite au lieu du siège de l'exploitation, qui est celui de son domicile légal, les deux belles-sœurs échangeront leurs droits indivis respectifs. Il lui demande: 1° si cet échange de droits indivis sur des propriétés rurales situées dans des communes non limitrophes peut bénéficier des avantages juridiques et fiscaux édictés par les lois des 2 novembre 1881 et 9 mars 1911, et notamment si la condition de contiguïté est remplie quand les droits indivis reçus en échange, à titre de propres, sont contigus à une propriété divise (ou des droits indivis) appartenant en propre au conjoint; 2° si les solutions favorables admises, d'une part, pour l'échange de droits indivis contre un immeuble situé dans des communes non limitrophes, d'autre part pour l'échange d'un bien de communauté contre un bien contigu à un bien propre ne peuvent être étendues, partant du même esprit et visant au même but social et économique, au cas d'échange de biens indivis contre d'autres biens indivis, alors que les biens échangés de part et d'autre sont ainsi contigus aux biens du conjoint. (Question du 13 octobre 1959.)

Réponse. — 1° et 2° Ces questions comportent une réponse négative dès lors qu'aucun des biens échangés n'est contigu aux propriétés de celui qui le reçoit (cf. article 1^{er} de la loi du 3 novembre 1881; article 37 du code rural).

2620. — M. Lebas demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si, eu égard aux sacrifices demandés aux contribuables et au lourd programme de 1959-1960 du Gouvernement exigeant un dévouement sans réserve des fonctionnaires, le moment n'est pas venu d'introduire dans la loi de finances en préparation les dispositions de la loi de finances de 1915 et de rétablir la validité de l'ordonnance du 6 janvier 1915 supprimant tous textes, lois et règlements de circonstance et portant: révision des emplois de l'Etat; suppression des emplois inutiles; gratuité des missions accessoires attachées à la fonction principale; respect de la classification des traitements des fonctionnaires. (Question du 13 octobre 1959.)

Réponse. — L'ordonnance du 6 janvier 1915 portant réforme des traitements des fonctionnaires à laquelle fait allusion l'honorable parlementaire s'inscrivait dans le cadre d'une remise en ordre de situations nées de la guerre. De telles dispositions ne sauraient, pour cela, apporter une solution d'ensemble aux problèmes évoqués qui commandent plutôt une réforme des structures de l'administration. C'est précisément cette réforme que le Gouvernement s'entend promouvoir en créant la commission de la réforme administrative, aux travaux de laquelle il apporte toute son attention.

2652. — M. Dutheil demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelles mesures il envisage de prendre afin de donner aux communes les moyens d'organiser des centres de secours contre l'incendie et si, notamment, toutes modifications utiles ne pourraient être apportées à la législation actuelle afin que les communes soient autorisées à procéder à des emprunts dont le produit servirait à la construction de casernes de pompiers. (Question du 13 octobre 1959.)

Réponse. — La législation actuelle n'interdit pas aux collectivités locales de contracter des emprunts pour la construction de casernes de pompiers.

2654. — M. Rieunaud demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelles économies le Gouvernement a réalisées à la suite de la suppression de l'exonération de la taxe sur les postes de télévision précédemment accordée aux mutilés à 100 p. 100. (Question du 13 octobre 1959.)

Réponse. — Il convient de préciser tout d'abord que le décret n° 58-963 du 11 octobre 1958 n'a pas exclu du bénéfice de l'exemption de la taxe sur les postes de télévision tous les mutilés à 100 p. 100, mais seulement ceux d'entre eux qui disposent de ressources suffisantes, c'est-à-dire qui sont assujettis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Mais en même temps, ce texte a étendu l'exemption de la taxe à de nouveaux bénéficiaires: les mutilés du travail et les invalides civils atteints d'une infirmité à 100 p. 100. Au total, le décret précité, loin de priver une économie, entraîne une perte de recettes pour le budget de la radio-diffusion-télévision française.

2722. — M. Mariotte expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que les sociétés par actions dont les titres ne sont pas cotés n'ont aucune possibilité juridique d'opérer le regroupement de leurs titres, ce qui présente dans certains cas les plus graves inconvénients. On a objecté que les petits actionnaires pourraient être lésés du moment qu'il s'agit de titres non cotés, mais alors on ne comprend pas pourquoi le regroupement a été prescrit pour les parts sociales de sociétés à responsabilité limitée. Il semblerait indispensable de reprendre la question au moment de l'introduction du franc lourd, car on ne voit pas comment, par exemple, telle société que l'on pourrait citer au capital de 12 millions de francs divisé en 120.000 actions de 100 francs serait susceptible de fonctionner avec des actions au nominal de 1 franc. Il lui demande de lui faire connaître son point de vue à ce sujet. (Question du 20 octobre 1959.)

Réponse. — Les dispositions à prendre pour permettre le regroupement des actions qui ne sont pas admises à une cote, tout en sauvegardant les intérêts des actionnaires des sociétés considérées, sont actuellement à l'étude. En tout état de cause, l'institution du nouveau franc ne peut avoir d'incidence directe sur la situation de ces sociétés.

INTERIEUR

2877. — M. Denvers demande à M. le ministre de l'intérieur si une commune ayant un de ses agents détachés dans une autre administration peut être autorisée à verser, si cet agent perçoit un traitement supérieur à celui qu'il percevait au service de ladite commune: 1° le complément de traitement; 2° la contribution à la C.N.R.A.C.L. calculée sur le traitement le plus important. (Question du 27 octobre 1959.)

Réponse. — 1° Un traitement ne peut être versé que pour un service fait. Une commune ne peut donc verser à l'un de ses agents détachés dans une autre administration un complément de traitement lorsque la rémunération attachée à l'emploi de détachement est inférieure à celle que pourrait percevoir l'agent intéressé dans son administration d'origine. Si le traitement versé par l'administration

de détachement est supérieur à celui dont pourrait bénéficier l'agent intéressé dans son administration d'origine, il va de soi qu'aucun problème ne peut se poser; 2° aux termes de l'article 560 du code de l'administration communale, les cotisations versées à la C. N. R. A. C. L. doivent être calculées sur le traitement afférent au grade et à l'échelon de l'intéressé dans son administration d'origine. Il n'est donc pas possible de calculer les cotisations en se basant sur le critère du traitement le plus important.

2936. — M. Tomasini expose à M. le ministre de l'intérieur que les services d'enseignement de la préfecture de la Seine réclament à un professeur de sciences économiques et humaines de la ville de Paris, chargé d'une délégation pour l'année en cours en vue de la constitution de son dossier réglementaire, la remise d'un « certificat de nationalité », alors que l'intéressé, bien que n'appartenant pas aux cadres, est déjà titulaire de plusieurs années de service public et que son conjoint est lui-même fonctionnaire. Il demande si, dans le cadre de la simplification des formalités administratives, la fourniture de ce certificat de nationalité, qui entraîne de longues et difficiles démarches pour la réunion de documents destinés à prouver non seulement la nationalité française de l'intéressé et du conjoint, mais aussi des parents et des grands-parents de ceux-ci, suivant une procédure rappelant fâcheusement certaines pratiques du régime de fait de Vichy, ne pourrait pas être avantageusement remplacée par la simple production, auprès de l'administration compétente qui en prendrait note, de l'une des nombreuses pièces officielles où apparaît la nationalité, telles que: passeport, carte d'identité nationale, carte d'électeur, extrait de naissance, livret militaire. (Question du 30 octobre 1959.)

Réponse. — Si, d'après le code de la nationalité française, le certificat de nationalité fait foi, jusqu'à contestation judiciaire, de la nationalité française de son titulaire, l'opportunité de lui substituer une autre pièce pour servir de preuve de l'allégeance française lors de la constitution d'un dossier de fonctionnaire, ne peut être examinée que par le ministre qui a arrêté les modalités d'établissement du dossier.

JUSTICE

883. — M. Waldeck Rochet expose à M. le ministre de la justice que les locataires ou occupants de bonne foi, titulaires d'une allocation ou d'une pension de vieillesse, sont expulsés de leur logement en application des articles 19 et 20 de la loi du 1^{er} septembre 1958; que de telles expulsions de personnes âgées, occupant les lieux souvent de longues années, sont particulièrement inhumaines. Il lui demande les dispositions qu'il envisage de prendre ou de proposer au Parlement afin: 1° de surseoir à toute mesure d'expulsion des personnes âgées de soixante-cinq ans ou de soixante ans en cas d'incapacité au travail à moins que le logement des intéressés ait été assuré dans des conditions d'hygiène normale et correspondant à leurs besoins et à leurs possibilités; 2° de prévoir que dans toutes les communes le droit de reprise du propriétaire ne pourra s'exercer à l'encontre des locataires ou occupants de l'espèce que dans les conditions fixées par l'article 18 de la loi du 1^{er} septembre 1958. (Question du 5 mai 1959.)

Réponse. — La question ci-dessus, posée sous forme de question orale et transformée en question écrite par application de l'article 134 (alinéa 4) du règlement de l'Assemblée nationale, est régie dans des termes identiques à ceux de la question écrite posée sous le n° 1023, le 11 mai 1959, par l'honorable parlementaire. Elle comporte la même réponse que celle publiée au sujet de cette dernière au Journal officiel des débats parlementaires du 19 juin 1959, page 926.

2622. — M. Becker expose à M. le ministre de la justice le cas particulier d'une succession, lors de l'ouverture de celle-ci, différentes machines agricoles ont été mises sous séquestre et un huissier en a été nommé comme gardien. Au moment du partage, on s'aperçoit que ces machines ont disparu et que, selon toute vraisemblance, elles ont été enlevées par l'un des héritiers. Il lui demande: 1° quels sont les moyens d'action à la disposition des autres héritiers, surtout qu'avertis des faits le parquet n'y a donné aucune suite, couvrant ainsi la négligence de l'huissier. Il est précisé que la mise sous séquestre n'a jamais été levée; 2° quelles sont les sanctions encourues par les personnes enlevant des objets mis sous séquestre par décision de justice. (Question du 13 octobre 1959.)

Réponse. — 1° Aux termes de l'article 792 du code civil « les héritiers qui auraient divertit ou recélé des effets d'une succession sont déchus de la faculté d'y renoncer: ils demeurent héritiers purs et simples nonobstant leur renonciation sans pouvoir prétendre à aucune part dans les objets divertis ou recelés ». Les juges du fait apprécient souverainement les circonstances qui sont constitutives du recel. Outre la sanction du recel découlant de l'article 792 susvisé, il apparaît — sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux — qu'il pourrait être fait application de l'article 1382 du code civil pour assurer, le cas échéant, la réparation de la partie du préjudice que l'article 792 ne couvrirait pas, cette action étant également susceptible d'atteindre les tiers qui ont participé frauduleusement comme complices aux actes de recel ou qui les ont facilités par leur négligence. 2° L'« enlèvement » d'objets mis sous séquestre par décision de justice peut constituer, suivant les circonstances dans lesquelles lesdits objets auraient été détournés, dérailés ou soustraits, une infraction aux articles 400, paragraphes 3 et 4 (détournement d'objets saisis), ou 378 (vol) ou 406 (abus de confiance) du code pénal. Seule la connaissance exacte du cas d'espèce pourrait per-

mettre d'apprécier si l'« enlèvement » est de nature à motiver des poursuites pénales pour l'une des infractions définies ci-dessus. D'autre part, il y a lieu de noter que les personnes lésées qui estimeraient que l'« enlèvement » constitue une infraction pénale peuvent se constituer partie civile et demander réparation par cette voie.

2707. — M. Commenay expose à M. le ministre de la justice que le département des Landes comprend trois tribunaux d'instance: Mont-de-Marsan (douze cantons), Dax (douze cantons) et Saint-Sever (quatre cantons); que, normalement, le tribunal d'instance de Saint-Sever aurait dû conserver dans son ressort les huit cantons de l'ancien tribunal de première instance, à l'instar de ce qui s'est passé dans les sièges supprimés des départements voisins (Orthez, Mirande, Condom et Bazas). Il lui demande quelles sont les raisons de la mesure spéciale prise à l'encontre de l'ancien ressort de Saint-Sever. (Question du 16 octobre 1959.)

Réponse. — Sur le plan du tribunal d'instance, le rattachement de quatre cantons (Amou, Mugron, Tartas-Est, Tartas-Ouest), de la circonscription de l'ancien tribunal de première instance de Saint-Sever au tribunal d'instance de Dax ne semble pas présenter plus d'inconvénients pour les justiciables que n'en aurait comporté leur maintien dans le cadre du tribunal d'instance de Saint-Sever. Ce rattachement présente par contre des avantages certains sur le plan du tribunal de grande instance. En effet, la ville de Dax, siège du tribunal de grande instance des cantons intéressés est plus proche et semble plus facilement accessible pour la majorité de leurs habitants que celle de Mont-de-Marsan qui est le siège de leur tribunal de grande instance si ces cantons étaient demeurés dans la circonscription du tribunal d'instance de Saint-Sever. Dans l'hypothèse où l'honorable parlementaire jugerait meilleure une répartition différente, les propositions précises qu'il pourrait formuler, à cet égard, feraient l'objet d'un examen attentif et seraient soumises à l'appréciation du conseil consultatif de la réforme judiciaire et, le cas échéant, à celle du conseil de l'organisation judiciaire.

2708. — M. Commenay expose à M. le ministre de la justice que l'arrondissement judiciaire de l'ancien tribunal de Saint-Sever (Landes), qui comprenait huit cantons, était rattaché au tribunal de Mont-de-Marsan mais que, lors de la réforme judiciaire de décembre, alors que la plupart des tribunaux rattachés étaient absorbés par le tribunal de rattachement, il en était autrement pour l'arrondissement de Saint-Sever: quatre cantons seulement étaient dévolus à Mont-de-Marsan, tandis que les quatre autres passaient curieusement dans le ressort de Dax. Cet éclatement ne tenant aucun compte des intérêts et des habitudes des justiciables, il lui demande quels ont été les motifs de cette exceptionnelle décision. (Question du 16 octobre 1959.)

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de se reporter à la réponse faite à la question n° 2707, du 16 octobre 1959 dont l'objet est étroitement lié à celui de la présente question, en raison de la corrélation obligatoire entre les limites des circonscriptions des tribunaux d'instance et celles des circonscriptions des tribunaux de grande instance.

SANTÉ PUBLIQUE ET POPULATION

2576. — M. Waldeck Rochet expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que, par suite des nouvelles conditions de remboursement des honoraires et frais d'électroradiologie institués par le décret et l'arrêté du 31 décembre 1958, par suite de l'insuffisance des crédits affectés à son ministère pour l'année 1959, de nombreuses entreprises de l'industrie radiologique ont, soit réduit les horaires de travail de leur personnel, soit procédé à des licenciements. Il lui demande: 1° si le montant des crédits affectés au ministère de la santé publique sera plus élevé en 1960 qu'en 1959; 2° dans l'affirmative, de combien, dans quelle mesure cette augmentation de crédits permettra-t-elle de développer l'équipement hospitalier; 3° s'il entre dans ses intentions d'assurer à l'industrie radiologique une charge de travail susceptible d'assurer le plein emploi aux travailleurs de cette industrie. (Question du 8 octobre 1959.)

Réponse. — 1° Le montant global des autorisations de programme inscrites au budget du ministère de la santé publique en faveur des opérations d'équipement sanitaire était de 4,9 milliards au titre de l'année 1959. Le chiffre correspondant qui figure dans le projet de loi de finances pour 1960 s'élève à près de 8,5 milliards; 2° si ce dernier chiffre est adopté par le Parlement, l'augmentation des crédits destinés à l'équipement sanitaire sera de 3,6 milliards de 1959 à 1960. Le programme envisagé comporte, notamment: la construction de cinq hôpitaux, d'un centre anticancéreux, d'un centre médico-diététique, de deux hôpitaux psychiatriques, d'un centre de réadaptation fonctionnelle. L'achèvement de cinq hôpitaux psychiatriques. La modernisation et l'extension de treize hôpitaux et d'un centre anticancéreux. L'adaptation à l'enseignement de deux hôpitaux parisiens; 3° le marché de l'industrie radiologique est alimenté à la fois par les commandes du secteur privé et du secteur public. Le ministère de la santé publique ne peut agir — et d'une façon indirecte — que sur les commandes du secteur privé. On vient de voir que les crédits d'investissement sont en augmentation. L'industrie radiologique bénéficiera à échéance plus ou moins proche de la part des crédits qui reviendra à cette branche d'activité des établissements sanitaires. Quoi qu'il en soit, et bien que l'industrie radiologique relève du ministère de l'industrie et du

commerce, le ministère de la santé publique et de la population a mis à l'étude les mesures qui pouvaient être de sa compétence pour atténuer les effets de la crise qui semble sévir dans ce secteur. Pour connaître les perspectives exactes du marché de l'industrie radiologique en ce qui concerne les établissements sanitaires publics, il a été procédé à une enquête afin d'établir les besoins des hôpitaux pendant les cinq prochaines années. Les résultats de cette enquête, en cours de dépouillement, seront transmis aux constructeurs; ces derniers disposeront donc d'éléments précis pour l'élaboration et l'établissement de leurs programmes de fabrication. Par ailleurs il sera possible d'apprécier, en fonction des données ainsi établies, si d'autres mesures, qui font dès à présent l'objet d'une étude, peuvent ou doivent être envisagées.

2812. — **M. Frédéric-Dupont** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que du fait que les plafonds prévus pour l'attribution de la carte des économiquement faibles n'ont pas été modifiés et du fait de l'augmentation des pensions de veuve de guerre, l'Etat retire aux veuves de guerre le bénéfice de la carte sociale. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que le plafond des ressources maxima pour la carte sociale des économiquement faibles soit adapté à la hausse du prix de la vie. (Question du 22 octobre 1959.)

Réponse. — Le décret n° 59-144 du 7 janvier dernier a porté de 120.000 F à 135.200 F le plafond de ressources en matière d'attribution de la carte sociale des économiquement faibles ainsi ce plafond sur celui fixé pour l'admission à l'allocation d'aide sociale aux grands infirmes non travailleurs. Il ne peut donc être envisagé actuellement de modifier à nouveau ce plafond. L'avantage essentiel attaché d'ailleurs à la possession de la carte sociale des économiquement faibles est l'inscription sur les listes d'aide médicale; or, il n'est pas nécessaire de posséder ladite carte pour bénéficier de cette forme d'aide sociale, les demandes étant examinées par les organismes complémentaires, compte tenu de chaque situation particulière.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

2726. — **M. Moore**, constatant avec satisfaction le nombre croissant des véhicules en circulation, accroissement infiniment lié à la vitalité de notre économie nationale, demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** si cette considération et le nombre important des accidents ne sont pas, à son avis, de nature à rendre obligatoire la visite médicale pour tout candidat à un permis de conduire ainsi qu'un contrôle médical périodique qui pourrait être raisonnablement exigé tous les dix ans. Il est évident que cette mesure n'aurait aucun caractère restrictif, mais serait établie dans un but de sécurité. Les permis de conduire mentionneraient la date du contrôle périodique et le groupe sanguin du titulaire, ce qui constituerait un moyen efficace d'épargner bien des vies humaines. (Question du 20 octobre 1959.)

Réponse. — Il n'est pas envisagé, dans l'immédiat de rendre obligatoire la visite médicale de tous les candidats au permis de conduire. Toutefois, cette visite est imposée dans tous les cas où le titulaire des permis est appelé à avoir des responsabilités particulières en tant que conducteur ou bien lorsqu'il s'est rendu coupable d'une infraction spécialement grave. Ainsi, la réglementation actuelle impose l'obligation d'une visite médicale préalable à la délivrance du permis de conduire des véhicules des catégories C (poids lourds), D (transportés en commun) et E (remorques dont le poids total autorisé en charge excède 750 kilogrammes). Les conducteurs des voitures de places et les moniteurs d'auto-écoles sont également soumis à une visite médicale. D'autre part les auteurs d'infractions graves peuvent être soumis à un contrôle médical dans certains cas: l'article L. 45 de l'ordonnance du 15 décembre 1958 relative à la police de la circulation routière prévoit l'obligation de soumettre à un examen médical et psychotechnique, les conducteurs ayant fait l'objet d'une mesure d'annulation du permis de conduire et qui désirent se mettre en instance pour obtenir un nouveau permis; l'article 3 de l'arrêté du 21 juillet 1954 permet au médecin membre de la commission départementale de retrait des permis de conduire, d'exiger une visite médicale des conducteurs comparaisant devant ladite commission. La visite médicale peut, en outre, être imposée aux candidats qui ne paraissent pas disposer de toutes leurs facultés. Cette visite peut être requise, préalablement à l'examen, par l'inspecteur du service des examens, si l'intéressé lui paraît présenter une anomalie physique ou mentale, ou postérieurement à la délivrance du permis, par le préfet, en application de l'article R. 423 du code de la route, si l'intéressé se trouve atteint d'une affection temporaire ou permanente incompatible avec l'obtention du permis de conduire. Il est à préciser que les titulaires du permis de conduire de la catégorie D (transportés en commun), les conducteurs des voitures de places et les moniteurs d'auto-écoles sont tenus, pour conserver la validité de leur titre, de subir une visite médicale périodique. Actuellement, il est envisagé d'étendre l'obligation de la visite médicale périodique à des catégories de conducteurs autres que celles actuellement prévues par le code de la route. La validité des titres dont les titulaires doivent passer une visite médicale périodique est inscrite sur le troisième volet du permis. Par contre, il n'apparaît pas possible d'inscrire sur ces titres le groupe sanguin des titulaires, la recherche du groupe sanguin bien que présentant un intérêt indiscutable, n'ayant pu être rendue obligatoire en raison des répercussions d'ordre familial et social qu'elle pourrait avoir.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 133 [alinéas 2 et 6] du règlement.)

2354. — 16 septembre 1959. — **M. Le Roy Ladurie** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, répondant à sa question écrite du 11 août, à savoir « si les sinistrés ayant à effectuer des remboursements pour des trop-perçus sur leurs dommages de guerre, alors qu'ils sont propriétaires de titres remis en paiement des dommages mobiliers, ne pourraient être autorisés à payer le trop-perçu au moyen dedits titres », **M. le ministre de la construction** lui a répondu que « l'étude des modalités selon lesquelles l'opération envisagée pourrait intervenir, est menée conjointement entre son département ministériel et celui des finances ». Il lui demande si les sinistrés en question ne pourraient être autorisés à surseoir à tout paiement, en attendant les résultats de l'étude actuellement en cours. Ceci à conditions: 1° que le montant de leurs titres de dommages mobiliers soit au moins égal au montant du remboursement à effectuer ou restant à effectuer (dans le cas où le sinistré aurait déjà fait des versements); 2° qu'ils déposent ces titres entre les mains des agents du Trésor chargés du recouvrement.

2359. — 17 septembre 1959. — **M. Laurin** expose à **M. le Premier ministre** que, depuis la mise en place des nouvelles institutions de la Communauté et la suppression des groupes de territoires de l'A. O. F. et de l'A. E. F. la présence à Dakar et à Brazzaville de hauts commissaires généraux, de secrétaires généraux et de l'état-major qui les secondent ne semble plus avoir de justification. Il lui demande si, dans le cadre de la politique d'économie qu'il entend suivre et pour rendre effectives les mesures d'absolue décentralisation qui ont été décidées à l'égard des nouvelles Républiques d'outre-mer, il n'envisage pas de supprimer ces emplois très onéreux qui sont devenus inutiles.

2531. — 6 octobre 1959. — **M. Palméro** demande à **M. le ministre du travail** s'il envisage de permettre à un Français métropolitain de procéder au rachat des cotisations antérieures vieillesse pour les périodes pendant lesquelles il n'était plus salarié, momentanément, et où il n'avait pas cotisé volontairement et ce, afin de permettre l'égalisation de son compte assurance vieillesse en comptant les absences de versement. Cela permettrait, en outre, d'apporter des fonds à la caisse d'assurance vieillesse, d'accorder une pension plus élevée et de faciliter la liquidation de la pension à l'âge de 65 ans.

2586. — 13 octobre 1959. — **M. Legaret** attire l'attention de **M. le ministre de l'information** sur certaine presse dite du « cœur » ou du « crime », qui, dans la période actuelle, paraît présenter un particulier danger. Au moment où la recrudescence de la délinquance et de la criminalité juvéniles inquiète tous les Français, où les « exploits » des « blousons noirs » défilent la chronique, il apparaît particulièrement heureux que certaine presse ne se donne pas pour tâche de faire apparaître comme des actes quasi-héroïques ce qui n'est, en toute hypothèse, que des manifestations de banditisme effectuées par quelques jeunes voyous. Il lui demande s'il compte prendre des mesures dans ce sens, et lesquelles.

2588. — 13 octobre 1959. — **M. Bignon** signale à **M. le ministre des armées** qu'un certain nombre de sous-officiers se voient refuser tout rengagement au-delà de quinze ans de services parce qu'ils ne sont pas titulaires du C. I. A., quels que soient, par ailleurs, leurs titres de guerre. Or, la mise à la retraite à quinze ans de service cause un grave préjudice à ces sous-officiers, puisque leur pension est liquidée sur la base de l'échelon de solde après douze ans au lieu de quinze. Il lui demande s'il n'y a pas lieu soit d'autoriser ces sous-officiers à servir pendant six mois au-delà de quinze ans, soit de modifier les échelons de solde, en créant un échelon après quatorze ans à la place de l'échelon après quinze ans.

2591. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères**: 1° s'il y a eu, récemment, un changement dans le niveau des tarifs douaniers pratiqués par la Tunisie à l'entrée sur son territoire des marchandises françaises; 2° quel est le régime douanier actuellement consenti pour l'entrée sur le territoire français des marchandises tunisiennes.

2592. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères**: 1° dans quelles conditions se trouve assuré — depuis l'institution, à date du 4 juillet par le Gouvernement marocain, du contrôle des changes dans les relations économiques entre le Maroc et la zone franc — le règlement du déficit de la balance des comptes marocaine, notamment en devises; 2° quel est le montant de l'aide monétaire ainsi consentie mensuellement au Maroc pour assurer cette couverture (chiffres pour l'année en cours, mois par mois, et pour 1958).

2593. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que la liberté des transferts, financiers et commerciaux, est supprimée dans le sens Maroc-France depuis le 4 juillet, à la suite de décisions, semble-t-il, unilatérales du Gouvernement marocain, et demande : 1^o quelles mesures de réciprocité ont été envisagées par le Gouvernement français ; 2^o quel est, actuellement, le régime auquel sont soumis les mouvements de capitaux, billets, titres, valeurs, ainsi que les règlements commerciaux dans le sens France-Maroc.

2594. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quel est le montant, pour 1958, et le montant prévu en 1959 de la non-perception de droits de douane (ou subventions indirectes) dont a bénéficié l'économie marocaine, du fait de l'application du régime des contingents de franchise douanière concernant l'entrée de certains produits marocains en France.

2595. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** : si la Tunisie doit être considérée comme faisant partie officiellement de la zone franc. Dans ce cas, quel est le montant (chiffres pour l'année en cours, mois par mois, et pour 1958, de l'aide monétaire consentie mensuellement par la France pour assurer la couverture du déficit de la balance des comptes tunisienne, notamment en devises.

2596. — 13 octobre 1959. — **M. Laudrin** expose à **M. le ministre des anciens combattants** le cas d'une dame qui, au titre de la résistance, est titulaire de la retraite du combattant. Son mari est titulaire de l'allocation du fonds de solidarité nationale. Il lui demande si l'organisme verseur de la retraite du combattant est fondé à refuser à l'intéressée le versement de sa retraite, sous prétexte que la carte du fonds de solidarité est établie au nom de son mari et bien que cette dernière soit attribuée en fonction des ressources jointes des deux époux.

2597. — 13 octobre 1959. — **M. Codonroche** rappelle à **M. le ministre de l'information** que l'attention des pouvoirs publics et des parlementaires est fréquemment appelée sur les conséquences redoutables, pour la jeunesse en particulier, des abus de la liberté de la presse que commettent deux sortes de publications qu'on a pu dénommer « Presse du cœur » et « Presse du crime ». Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser les abus signalés, et plus spécialement, quelle est sa position à l'égard des propositions précises qui ont été présentées, notamment par divers organismes de presse tendant : 1^o à la discrimination nécessaire à établir par la commission des papiers et agences de presse entre les publications incriminées et la presse en général ; 2^o à provoquer une action efficace contre les mauvais films et la publicité qui leur est faite, notamment par le remplacement de la commission nationale de censure par un conseil de surveillance comportant en majorité des représentants des mouvements familiaux et de jeunesse ainsi que des éducateurs.

2600. — 13 octobre 1959. — **M. Joyon** demande à **M. le ministre des armées** : 1^o s'il est exact que, sur 100.000 jeunes recrues actuellement affectées en Algérie, 50.000 restent engagées en permanence dans les zones d'opérations ; 2^o dans l'affirmative, s'il ne serait pas possible de prévoir une rotation des effectifs dans les zones exposées, en vue d'une plus juste répartition des risques et des sacrifices.

2605. — 13 octobre 1959. — **M. Bourgoïn** expose à **M. le secrétaire d'État auprès du Premier ministre** que deux textes de 1951 et 1952 ont accordé des majorations d'ancienneté ou rappels pour services militaires aux fonctionnaires ayant combattu dans les rangs de l'armée ou de la Résistance pendant la guerre de 1939-1945. D'autre part, l'ordonnance n^o 58-939 du 11 octobre 1958, relative à la situation des personnels civils et militaires rappelés ou maintenus sous les drapeaux prévoit à l'article 3 du titre I que : « Les services effectifs accomplis par les militaires de la réserve rappelés sous les drapeaux entrent en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté des services exigés pour l'avancement, la constitution et la liquidation des droits à pensions ». En outre, l'article 6 du titre II du même texte accorde « le bénéfice de la campagne simple à l'ensemble des personnels militaires participant aux opérations de maintien de l'ordre d'Afrique du Nord ». Il lui demande si des bonifications semblables seront accordées aux fonctionnaires rappelés ou servant volontairement sous les drapeaux en Algérie.

2606. — 13 octobre 1959. — **M. Bourgoïn** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** que l'ordonnance n^o 58-939 du 11 octobre 1958 relative à la situation des personnels civils et militaires rappelés ou maintenus sous les drapeaux prévoit à l'article 3, titre I, que : « Les services effectifs accomplis par les militaires de la réserve rappelés sous les drapeaux entrent en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté des services exigés pour l'avancement, la constitution et la liquidation des droits à pension ». S'agissant des fonctionnaires du ministère de la France d'outre-mer, astreints, de par leur statut, à des séjours effectifs outre-mer, pour prétendre à l'avancement, il lui demande si les

services militaires accomplis en Algérie par certains d'entre eux doivent être considérés comme services effectifs accomplis outre-mer et, par voie de conséquence, entrer en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté au regard de leur droit à l'avancement et à pension.

2609. — 12 octobre 1959. — **M. Dixmier** rappelle à **M. le ministre de l'information** que l'attention des pouvoirs publics et des parlementaires est fréquemment appelée sur les conséquences redoutables, pour la jeunesse en particulier, des abus de la liberté de la presse que commettent deux sortes de publications qu'on a pu dénommer « Presse du cœur » et « Presse du crime ». Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser les abus signalés, et plus spécialement, quelle est sa position à l'égard des propositions très précises qui ont été présentées par le centre national des métiers et le syndicat national de la presse périodique de province tendant : 1^o à la discrimination nécessaire à établir par la commission des papiers et agences de presse entre les publications incriminées et la presse en général ; 2^o à provoquer une action efficace contre les mauvais films et la publicité scandaleuse qui leur est faite, par le moyen de la dissolution de la commission nationale de censure (avec enquête destinée à faire la lumière sur son activité) et son remplacement par un conseil de surveillance, composé des représentants des mouvements familiaux et de jeunesse, ainsi que des éducateurs.

2616. — 13 octobre 1959. — **M. Poudovigne** demande à **M. le ministre du travail** s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'assujettir à l'article 1073 du code rural qui exonère de toute cotisation les artisans ruraux âgés de plus de 70 ans lorsque ces derniers continuent à exercer une activité réduite. A cet âge, il semble qu'un artisan ne peut exercer pleinement son activité et qu'il peut sans conteste être assimilé aux invalides ayant une incapacité de travail d'au moins 66 p. 100.

2619. — 13 octobre 1959. — **M. Lebas** demande à **M. le Premier ministre** si, eu égard aux sacrifices demandés aux contribuables et au lourd programme de 1959-1960 du Gouvernement exigeant un dévouement sans réserve des fonctionnaires, le moment n'est pas venu d'introduire dans la loi de finances en préparation les dispositions de la loi de finances de 1945 et de rétablir la validité de l'ordonnance du 6 janvier 1945 supprimant tous textes, lois et règlements de circonstance et portant : révision des emplois de l'Etat, suppression des emplois inutiles ; gratuité des missions accessoires attachées à la fonction principale ; respect de la classification des traitements des fonctionnaires.

2623. — 13 octobre 1959. — **M. Jarrosson** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que le magazine *La Vie du rail* est proposé aux voyageurs du Mistral et peut-être à ceux d'autres trais : par une venteuse effectuant le parcours. Il lui demande si le succès de cette vente justifie les frais ainsi exposés.

2625. — 13 octobre 1959. — **M. Lebas** demande à **M. le Premier ministre** s'il ne serait pas d'actualité, en 1959, alors qu'il est demandé un gros effort aux contribuables, et que les grandes urgences de réparation des dommages de guerre portés aux édifices et établissements publics des collectivités locales ont disparu, que l'administration française soit invitée à ne plus contrevenir aux disciplines d'avant 1914, et en particulier, à ce que les fonctionnaires techniques de l'Etat s'alignent à nouveau sur le personnel désintéressé des administrations centrales et des préfectures, interdiction leur étant faite par le Gouvernement de prendre intérêt personnel d'honoraires (et de frais s'y ajoutant) dans l'édification d'ouvrages et d'établissements publics des collectivités locales, leur rapportant personnellement d'autant plus que le montant des sommes sortant des caisses communales et départementales, ainsi que du Trésor, est plus élevé, alors que, précisément, ils sont, par leur fonction principale, appelés à surveiller l'emploi des deniers des contribuables de l'Etat et des collectivités en ces affaires, étant bien entendu que les avantages accordés aux agents du Trésor, proportionnellement au montant des sommes qu'ils font rentrer diligemment dans les caisses du Trésor et des collectivités seront maintenus à leurs bénéficiaires traditionnels.

2626. — 13 octobre 1959. — **M. Lebas** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il ne serait pas d'actualité en 1959, alors qu'il est demandé un gros effort aux contribuables, et que les grandes urgences de réparation des dommages de guerre portés aux édifices et établissements publics des collectivités locales ont disparu, que l'administration française soit invitée à ne plus contrevenir aux disciplines d'avant 1914, et en particulier, à ce que les fonctionnaires techniques de l'Etat s'alignent à nouveau sur le personnel désintéressé des administrations centrales et des préfectures, interdiction leur étant faite par le Gouvernement de prendre intérêt personnel d'honoraires (et de frais s'y ajoutant) dans l'édification d'ouvrages et d'établissements publics des collectivités locales, leur rapportant personnellement d'autant plus que le montant des sommes sortant des caisses communales et départementales ainsi que du Trésor est plus élevé, alors que, précisément,

ils sont, par leur fonction principale, appelés à surveiller l'emploi des deniers des contribuables de l'Etat et des collectivités en ces affaires, étant bien entendu que les avantages accordés aux agents du Trésor, proportionnellement au montant des sommes qu'ils font entrer diligemment dans les caisses du Trésor et des collectivités, seront maintenus à leurs bénéficiaires traditionnels.

2637. — 13 octobre 1959. — **M. Pinoteau** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un bazar, marchand de coutures, vend des articles tellement différents que parmi ceux-ci on peut trouver: du gaz butane; des appareils soit de télévision, soit réfrigérateurs, soit à laver; et lui demande: 1^o si, au regard de la taxe locale dont cet exploitant est redevable, il existe, pour les articles précités, des exonérations ou des majorations; 2^o dans l'affirmative, en vertu de quels textes, ainsi que les dates de mise en application, et celles, éventuelles, de retour au taux normal de 2,75 p. 100; 3^o en tout état de cause, parmi ceux ordinairement vendus dans ce genre de négoce, les articles (pétrole, alcool à brûler, etc.) et autres que ceux précités pour lesquels existaient les mêmes particularités.

2639. — 13 octobre 1959. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, notamment dans le Sud-Est de la France, existent depuis de très nombreuses années des « cercles » dont les membres sont en grande majorité des salariés et des retraités ou pensionnés; que ces cercles où les fonctions administratives sont assurées bénévolement par des adhérents ne distribuent aucun bénéfice; qu'ils ont le caractère de foyers familiaux; que néanmoins, ils sont imposables à la taxe communale sur les cercles, sociétés et lieux de réunions dans les conditions fixées par les articles 1520 à 1523 du code général des impôts. Il lui demande si, en attendant l'application de la réforme des impôts locaux prévue par l'ordonnance du 7 janvier 1959, il n'envisage pas — ce qui serait souhaitable — d'exempter de cette taxe les cercles dont il s'agit.

2640. — 13 octobre 1959. — **M. Lolive** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**: 1^o quel est le montant des crédits affectés à la restauration des monuments historiques pour les années 1958 et 1959; 2^o si ces crédits ont été intégralement employés, et dans la négative, quel est le montant des crédits ayant été réellement utilisés; 3^o si les crédits étaient en augmentation ou en diminution par rapport à ceux correspondants pour les années 1955, 1956, 1957; 4^o quel est le montant des crédits prévus pour 1960.

2645. — 13 octobre 1959. — **M. Bosson** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société qui a acquis en 1956 (11 juin 1956) un terrain en partie construit, la partie libre ayant bénéficié de l'exonération des droits d'enregistrement sous réserve de construire dans les quatre années suivantes. Les projets de construction qui devaient se réaliser dans le délai imparti par la loi se trouvent réduits à néant du fait de l'intervention de la ville, qui a modifié complètement le projet initial d'aménagement du territoire communal. En particulier, la zone dans laquelle se trouve inclus ce terrain vient d'être classée résidentielle, alors qu'elle était précédemment industrielle, ce qui laisse prévoir l'obligation de construire des immeubles de 4 à 5 étages avec zone verte à l'enlour. Il lui demande: 1^o si, du fait que les constructions prévues par ladite société sont subordonnées à la décision du conseil municipal, encore à intervenir, un délai supplémentaire correspondant ne peut être accordé à la société pour réaliser l'édification des immeubles; 2^o si, dans le cas où pour une raison quelconque la société renonce à cette construction, elle devrait acquiescer les droits dont elle a été exonérée sous condition suspensive et si, dans cette hypothèse, il serait fait application, pour la détermination du montant des droits, des tarifs en vigueur au moment de l'achat du terrain ou des tarifs ayant cours au moment du paiement à intervenir.

2648. — 13 octobre 1959. — **M. Alduy** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** qu'en réponse à des questions écrites récentes, MM. les ministres des armées et des finances ont précisé que le Gouvernement envisageait de déposer un projet de loi portant réforme de certaines dispositions du code des pensions civiles et militaires de retraite. Il demande si la publication de ce texte interviendra rapidement et si elle tiendra compte des revendications de base formulées par les retraités civils et militaires, et qui ont motivé, sous la précédente législature, le dépôt de nombreux projets de loi dont le bien fondé a été maintes fois reconnu, tant par les membres du Gouvernement que par les commissions techniques compétentes.

2651. — 13 octobre 1959. — **M. Duthoit** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles mesures il envisage de prendre afin de permettre aux communes de réaliser leur équipement routier et si, devant l'afflux des capitaux, le Crédit foncier ne pourrait être autorisé à émettre un ou plusieurs emprunts dont le produit serait destiné à pourvoir aux besoins des communes rurales qui sont particulièrement désireuses de trouver une solution à leurs problèmes de viabilité routière.

2653. — 13 octobre 1959. — **M. Rieunaud** demande à **M. le ministre de l'Information** pour quelles raisons, dans ses émissions nationales du dimanche soir à 20 heures, la radiodiffusion-télévision française ne donne pas, en général, le compte rendu sportif du jeu à XIII.

2657. — 13 octobre 1959. — **M. de Sesmaisons** signale à **M. le ministre de la justice** qu'il arrive fréquemment que des assesseurs ne peuvent obtenir le remboursement de leurs frais de séjour et de déplacements ou que ce remboursement ne leur est effectué qu'avec un retard considérable, ce qui est souvent à l'origine du mauvais fonctionnement des tribunaux paritaires; il souligne que, depuis la réforme réalisée par le décret n^o 58-1293 du 22 décembre 1958, ces juridictions sont regroupées au siège des tribunaux d'instance, c'est-à-dire, en principe, à l'arrondissement; que, par conséquent, la plupart des assesseurs supporteront davantage de frais. Il lui demande: 1^o de lui rappeler le régime actuel d'indemnisation des assesseurs des tribunaux paritaires; 2^o d'adresser des instructions précises pour que les frais exposés soient, dans tous les cas, immédiatement remboursés.

2662. — 13 octobre 1959. — **M. Pic** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'après avis favorable du comité technique, le décret n^o 58-155 du 29 décembre 1958 a créé de nouvelles catégories dans le corps des agents techniques des eaux et forêts; que ce décret n'est pas entré en vigueur à la suite d'objections de la direction du budget; que les personnels intéressés par ce décret sont actuellement très émus de sa non-application. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que ce texte soit mis en vigueur.

2663. — 13 octobre 1959. — **M. Coudray** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation très digne d'intérêt des assistants ou assistants auxiliaires de service social: titularisés dans un service public, dont les services accomplis dans les mêmes fonctions dans des services sociaux privés transformés en services publics, ne sont pas pris en compte pour la liquidation de leur pension, le recul de leur limite d'âge de recrutement et le calcul de l'échelon auquel ils sont nommés; et lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à cette situation sociale d'un corps dont le dévouement est si précieux à la mise en œuvre de nombreux services publics.

2665. — 14 octobre 1959. — **M. Liogier** expose à **M. le ministre du travail** que, suivant le département où l'acte est pratiqué, le remboursement varie dans une proportion qui dépasse celle du simple au double. Si nous prenons comme terme de comparaison la consultation de médecine générale, soit le « C » n^o acte de base, nous avons comme tarif sécurité sociale, dans l'Ardèche, 350 francs, remboursé 350 x 80

100

, soit 280 francs; ce chiffre résultant d'une convention signée en 1951 avec effet du 23 janvier 1952. Dans la Drôme, où aucune convention n'a été signée, et dans le Vaucluse, où un projet a été suspendu, le « C » est à 280, remboursé 221. Dans le département du Gard, la Lozère et la Haute-Loire, également limitrophes, ceux-ci conventionnés de fraîche date, nous trouvons le « C » à 600, remboursé 480. Ainsi, pour une cotisation identique, le tarif de remboursement d'un même acte pratiqué parfois par le même praticien est de 221, 280 ou 480 francs, suivant le lieu où il est effectué; et ce sont les usagers, assurés sociaux, ou les médecins lorsqu'il s'agit de tiers payants A. 115, aide médicale, qui font les frais de la prétendue discordance entre F.N.O.S.S. et confédération des médecins, alors que l'entente entre ces organismes est complète. Une convention type, signée le 15 octobre 1955 à Paris (et approuvée le 15 décembre 1955 par la commission nationale des tarifs), avait les bases suivantes: consultation: 700; visite: 900. Cette convention, qui aurait servi de base à l'ensemble du pays et donné satisfaction à tous, a été suspendue par veto. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire aboutir enfin la convention type sur le plan national, qui devait sortir fin mai.

2667. — 14 octobre 1959. — **M. Liogier** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur les difficultés que connaît, depuis janvier 1959, les électro-radiologistes qualifiés et sur leur situation fiscale réelle. Les investissements sont très lourds dans cette spécialité: une installation coûte de 12 à 20 millions sur lesquels 9 à 15 sont représentés par des appareils d'autant plus délicats qu'ils sont plus puissants, et sujets à dépréciation rapide du fait des incessants progrès techniques; les autres dépenses d'investissement concernent l'aménagement très particulier des locaux. Les frais de fonctionnement sont également importants et sans commune mesure avec ceux des autres branches de l'art médical. La situation de beaucoup de spécialistes qualifiés en électro-radiologie, qui ont vu leur clientèle baisser dans des proportions importantes, est devenue très difficile; beaucoup ont dû faire proroger leurs traites et sont en retard pour le paiement de fournitures courantes et pour le règlement de leurs impôts. Il lui demande s'il ne serait pas possible de mettre rapidement en vigueur pour tous les électro-radiologistes qualifiés les aménagements fiscaux suivants: 1^o dans l'immédiat, dégrèvements et délaits de paiement de leurs impôts pour les aider à faire face à la situation créée par l'arrêté du 31 décembre 1958 concernant les actes d'électro-radiologie. Les électro-radiologistes qualifiés ont été en effet frappés plus gravement que leurs confrères non qualifiés par ces mesures puisque leurs revenus proviennent uniquement d'actes cotés en KR;

2^o pour l'avenir, une réglementation leur permettant de faire valoir leurs amortissements sur des délais convenables et en rapport avec les nécessités du renouvellement et de la modernisation des installations: amortissement sur cinq ans maximum pour les appareils et de six à sept ans pour l'aménagement intérieur des cabinets d'électro-radiologie. Enfin, une appréciation plus exacte de leurs frais de fonctionnement.

2671. — 11 octobre 1959. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que l'article 59 de la loi validée du 11 septembre 1911, en interdisant de nouvelles inscriptions pour le diplôme d'herboriste et en limitant aux seuls herboristes en fonctions en 1911 le droit d'exercer, a lésé d'une façon certaine les intérêts de nombreux herboristes; Il lui demande s'il envisage d'atténuer la rigueur de ces dispositions ou d'étudier des mesures de réparation en faveur des herboristes ayant cessé ou sur le point de cesser l'exercice de leur profession.

2672. — 11 octobre 1959. — **M. Ruais** demande à **M. le ministre de l'information** si la commission paritaire des papiers de presse détermine pour chaque catégorie de publications un quota de répartition et si ce quota tient compte de la valeur morale de la publication, et dans l'affirmative, si une plus grande sévérité ne pourrait s'exercer à l'égard des publications qui ne présentent pas toutes les garanties de moralité désirables.

2678. — 11 octobre 1959. — **M. René Ploven**, rappelant à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que la gare du Maine-Montparnasse, gare terminus des lignes de Brelogne et de nombreuses autres lignes importantes de l'Ouest, est depuis de nombreuses années la plus inconfortable, la moins adaptée aux exigences d'un trafic moderne de voyageurs de toutes les gares de Paris, imposant aux voyageurs et voyageuses chargés de bagages ou d'enfants la montée ou la descente de longs escaliers, des parcours parfois de plusieurs centaines de mètres sur des quai exposés aux intempéries, ne prévoyant pour ceux qui les attendent aucun lieu de stationnement décent et en particulier aucun siège, lui demande: 1^o combien d'années se prolongera une situation qui crée chez les voyageurs en provenance ou à destination de la Bretagne l'impression qu'ils ne sont pas traités comme des clients à part entière; 2^o quel est, dans le programme d'investissement récemment proposé par le Gouvernement et approuvé par une majorité de l'Assemblée nationale, la part des crédits d'investissement destinée à la S. N. C. F. qui sera affectée à l'amélioration du service de la région Ouest et en particulier de la Bretagne, et quel montant des mêmes crédits est attribué aux régions desservies par les sections du réseau autrefois exploitées par les compagnies du P. L. M., du Nord, de l'Est et d'Orléans.

2679. — 11 octobre 1959. — **M. Le Roy Ladurie** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, par interprétation de l'article 156 du code général des impôts, l'administration considère que les intérêts des capitaux empruntés par les chefs d'exploitation agricole et engagés dans leur exploitation étant pris en considération pour la détermination du bénéfice net de ces exploitations, passible de la taxe proportionnelle, ne doivent pas être retranchés à nouveau du total des revenus des contribuables pour l'assiette de la surtaxe progressive; que cette solution conduit à refuser à un jeune agriculteur, soumis à l'impôt sur le revenu d'après le régime forfaitaire, le droit de déduire, de son revenu taxable à la surtaxe progressive, les intérêts du prêt d'installation qui lui a été accordé au titre de l'article 666 du code rural. Il lui signale, cependant, qu'un arrêté récent du conseil d'Etat (13 mai 1959, req. 49.599), infirmant la doctrine administrative, a jugé qu'un propriétaire exploitant, placé sous le régime du forfait, peut déduire de son revenu global, pour l'assiette de la surtaxe progressive, les intérêts d'un emprunt contracté pour l'acquisition de son exploitation. Il lui demande si cette jurisprudence récente de la haute assemblée n'est pas de nature à modifier la doctrine de l'administration concernant la déduction du revenu servant de base à la surtaxe progressive, des intérêts des capitaux empruntés par les exploitants agricoles et engagés dans leur exploitation.

2680. — 15 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**: 1^o si les « fonds disponibles » des caisses d'allocation vieillesse pour les personnes non salariées, dont l'utilisation est notamment prévue à l'article 11 du décret n^o 10-1303 du 17 septembre 1919 et à l'article 12 du décret n^o 49-1435 du 18 octobre 1919, peuvent être également employés à l'octroi de prêts à moyen terme pour la construction de logements en accession à la propriété; 2^o dans la négative, s'il envisage de modifier dans ce sens les textes précités.

2681. — 15 octobre 1959. — **M. Tomasini** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports**: 1^o que la fréquence des accidents de la route aux carrefours des routes à grande circulation et des routes secondaires conduit l'administration à y apposer, chaque fois qu'elle dispose de crédits, des panneaux de signalisation des types B 10 et A 11a, dont le coût est en moyenne de dix mille francs pièce, ou de trente mille francs pièce lorsqu'il s'agit de panneaux réflectorisés; que ces panneaux obligent l'automobiliste à stopper au carrefour; 2^o que l'indispensable généralisation de ce système de

prévention des accidents est freinée, notamment, par le coût élevé de ces panneaux. Il lui demande s'il ne lui paraît pas souhaitable de modifier l'article 6 du décret n^o 57-999 du 28 août 1957, modifiant l'article 27 du décret n^o 51-724 du 10 juillet 1954, afin de donner aux signaux de position du type J2, placés aux carrefours des routes à grande circulation, valeur de stop obligatoire, qu'il a peindre purement et simplement sur le triangle jaune la mention « stop ».

2687. — 15 octobre 1959. — **M. Jean Le Duo** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'un propriétaire ayant effectué des dépenses pour des améliorations culturelles d'une ferme, par exemple transformation d'un taillis en terre de labour, suppression de talus inutiles, etc.; et lui demande si l'intéressé n'est pas fondé à déduire, dans sa déclaration d'impôt sur le revenu, les frais ainsi engagés au titre d'améliorations non rentables. Cette déclaration est contestée par l'administration des contributions directes qui prétend qu'il s'agit de modifications culturelles et d'améliorations rentables. D'après elle, ces dernières ne peuvent être retenues que lorsqu'elles s'appliquent à des améliorations apportées aux bâtiments d'habitation ou d'exploitation.

2691. — 15 octobre 1959. — **M. Callemier** demande à **M. le ministre de la justice** si MBI, Ferhat Abbas, Krim Belkacem et autres chefs de la rébellion algérienne ont fait l'objet de poursuites judiciaires et, dans l'affirmative, quels jugements ont été rendus par contumace, et à quelle date.

2692. — 15 octobre 1959. — **M. Ulrich** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre pour éviter le développement de la poliomyélite dans le département du Haut-Rhin. En effet, dans une période de trois mois à peine, plus de 50 cas ont été enregistrés dans le seul hôpital civil de Mulhouse. Un enfant en bas âge est décédé malgré les soins tout particulièrement attentifs et le dévouement des médecins, sœurs garde-malades et infirmières. Cette situation grave appelle les questions suivantes: 1^o toutes les mesures de prévention ont-elles été et sont-elles prises; 2^o les vaccins et appareillages sont-ils à la disposition du personnel médical en quantité suffisante; 3^o les fonds dont dispose le ministère de la santé publique sont-ils suffisants pour faire face à l'avenir à des situations exceptionnelles. Il souligne qu'il semblerait normal que les soins préventifs (vaccins, frais médicaux) puissent être pris en charge par les organismes de sécurité sociale, les frais en résultant étant de beaucoup inférieurs aux charges découlant d'une longue hospitalisation des petits malades.

2693. — 15 octobre 1959. — **Mme Jacqueline Thome-Palénère** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est bien exact qu'il existe, depuis le 1^{er} juillet 1959, une taxe spéciale sur les remorques. Il lui est signalé la situation d'un transporteur d'arbres en grumes du département qui a toujours payé pour son tracteur une taxe au poids sur les transports routiers de marchandises, mais se trouvait dans l'ignorance d'une taxe sur la remorque. Or, l'intéressé s'est trouvé être l'objet d'une amende le 1^{er} octobre dernier, dans un département voisin pour non-règlement de ladite taxe. Ayant cherché à se renseigner sur la parution de ce texte et sur ses conséquences quant à la profession qu'il exerce, il n'a pu obtenir des précisions du bureau des contributions indirectes de sa circonscription.

2694. — 15 octobre 1959. — **M. Blin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société constituée à l'origine entre frères et beaux-frères qui s'est vue par la suite dans l'obligation d'adopter la forme de société à responsabilité limitée en raison de l'importance des impôts qui frappent chacun de ses membres. A l'heure actuelle, à la suite des relèvements successifs du taux de l'impôt sur les sociétés, intervenus depuis la transformation de ladite société, ses membres désirent opter à nouveau pour le régime fiscal des sociétés de personnes. Si cette transformation en société de personnes avait pu intervenir avant le 1^{er} janvier 1957, la société aurait rempli les conditions prévues par l'article 3, paragraphe III, du décret n^o 55-504 du 20 mai 1955, pour bénéficier du régime de faveur institué par ledit décret pour la réalisation de telles opérations. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager le rétablissement, pour une nouvelle période d'un an, des dispositions du décret du 20 mai 1955 susvisé (art. 2 et 3), afin de permettre à des petites sociétés, telles que celle visée ci-dessus, de se replacer sous le régime fiscal des sociétés de personnes en bénéficiant, pour cette opération, de conditions favorables.

2695. — 15 octobre 1959. — **M. Blin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société constituée sous la forme de société à responsabilité limitée qui envisage de se transformer en société de personnes soumise au statut fiscal des personnes physiques. Il lui demande, dans le cas où cette transformation interviendrait avant le 31 décembre 1959, si elle serait considérée comme une cessation d'entreprise et si les bénéfices non encore taxés de la société transformée, comprenant notamment les réserves non distribuées ainsi que les plus-values sur les éléments de son actif, seraient imposables tant à l'impôt sur les sociétés qu'à l'impôt de distribution.

2698. — 16 octobre 1959. — **M. Michel Jacquet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation suivante: un commerçant a comme activité la vente et la réparation de machines agricoles, tracteurs, charreues, herces, petit matériel, machines à traire etc. Le main-d'œuvre qu'il occupe est utilisée uniquement pour les réparations. Il lui demande: 1^o s'il peut, dans ces conditions, être considéré comme artisan rural et, en conséquence, exonéré du versement forfaitaire; 2^o si sa situation, à ce point de vue, peut être différente suivant qu'il est, ou non, considéré comme artisan à la taxe proportionnelle, pour l'impôt sur les bénéfices.

2700. — 16 octobre 1959. — **M. Deshors** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation des entreprises qui exploitent une usine (dans laquelle sont fabriqués exclusivement des produits passibles de la T. V. A.) et qui, en outre, se livrent à une activité purement financière (gestion de leur patrimoine immobilier, prêts hypothécaires, etc.). Ces deux catégories d'activités font l'objet, généralement, de comptabilités distinctes, mais leurs résultats sont toujours centralisés, en fin d'exercice, dans un compte d'exploitation et un bilan unique. Il lui demande si les entreprises de l'espèce, conformément aux dispositions du décret n^o 55-867 du 30 juin 1955 ont le droit de récupérer, au prorata de leur chiffre d'affaires assujéti à la T. V. A., la taxe sur les prestations de services afférentes aux intérêts et agios bancaires consécutifs à leurs opérations de caractère financier.

2703. — 16 octobre 1959. — **M. Duterne** expose à **M. le ministre des armées** que de nombreux présidents de sociétés de P. M. E. se sont vus rappelés à l'ordre par l'autorité préfectorale en raison du refus qu'ils avaient opposé de délivrer une attestation d'inscription à leur société à des jeunes gens désireux d'obtenir un sursis d'incorporation en prenant une inscription à une telle société, tout en s'abstenant de participer à la moindre séance d'instruction. Il attire son attention sur l'incompatibilité absolue entre de telles interventions, qui s'appuient sur des textes réglementaires, et l'esprit dans lequel a été prévu initialement cette obligation d'inscription à une société de P. M. E., laquelle comprenait implicitement la nécessité d'une assiduité à toutes les séances. Il signale, d'autre part, combien le maintien d'une semblable interprétation pourrait être considéré comme un véritable désaveu aux efforts poursuivis massivement et bénévolement par les dirigeants, instructeurs et moniteurs de toutes les sociétés de P. M. E. agréées par l'Etat. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour porter remède, le plus tôt possible, à cet état de choses.

2705. — 16 octobre 1959. — **M. Boscher** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si les fonctions d'inspecteur-receveur de l'enregistrement et de président directeur général d'une société commerciale (en l'espèce une société de presse) domiciliée dans le ressort fiscal de l'intéressé sont compatibles.

2706. — 16 octobre 1959. — **M. Boacher** demande à **M. le ministre des armées** s'il envisage de publier prochainement la liste définitive des unités ayant été engagées lors des opérations de la guerre 1939-1945, et ayant qualité d'unités combattantes.

2709. — 16 octobre 1959. — **M. Le Pen** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la situation des anciens agents des ex-concessions françaises en Chine. A la suite de la ratification, le 8 juin 1946, du traité franco-chinois, signé le 28 février 1946, les concessions françaises en Chine furent rétrocédées à l'Etat chinois, privant ainsi de leur emploi 400 agents français officiellement employés dans ces concessions. Pour tous ces agents les services accomplis en Chine n'ont pas été validés au titre de la sécurité sociale et, de ce fait, les intéressés perdent leurs droits à la retraite de cet organisme. Il lui rappelle qu'un projet adopté par le ministère des affaires étrangères est soumis à l'approbation du ministère des finances depuis plus de sept mois. Ce projet prévoit: 1^o le versement d'une indemnité pour perte d'emploi correspondant à un mois de solde de congé en France, par années de service accompli en Chine avant le 8 juin 1946, date de ratification du traité franco-chinois de Tchuncking, sans que le total puisse dépasser un an de solde; 2^o le versement d'une indemnité correspondant à quatre mois de solde de congé en France pour compenser la perte de salaire subie du fait du « régime commun », période comprise entre le 1^{er} mars et le 31 octobre 1945; 3^o la reconstitution de carrière des agents reclassés dans les administrations ou les services publics français; 4^o pour les autres, la validation, au titre de la retraite de la sécurité sociale, des services accomplis dans les ex-concessions en Chine. Il lui demande à quelle époque il compte soumettre cette loi à l'approbation du Parlement pour que soit enfin réglée la situation pénible de ce personnel.

2713. — 15 octobre 1959. — **M. Dalazy** signale à **M. le ministre de l'information** le danger que crée et entretient, pour la morale de la jeunesse française, la presse du cœur et la presse du crime. Il lui demande s'il envisage, pour l'avenir de cette jeunesse et la réputation du pays, de prendre immédiatement à ce sujet les mesures sévères qui s'imposent.

Ce numéro comporte le compte rendu des trois séances
du jeudi 19 novembre 1959.

1^{re} séance: page 2599. — 2^e séance: 2611. — 3^e séance: page 2637.

PRIX : 50 F.