

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

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

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

(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS-15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 20 FRANCS

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 1^{re} Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 42^e SEANCE

1^{re} Séance du Vendredi 20 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Nomination de membres d'une commission extraparlamentaire (p. 2659).

2. — Loi de finances pour 1960 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2660).

Travaux publics et transports (routes, chemins de fer et transports) (suite).

MM. Cermolacce, Jallion, de Lacoste-Lareymondie, Besson, Gavial, Mocuiaux, Falala, Ducos, Dreyfous-Ducas, Dumortier, Regaudie, Hénault, Damas, Reclère, Alliol, Dixmier; Buron, ministre des travaux publics et des transports; Reynaud, président de la commission

Renvoi de la suite du débat.

3. — Ordre du jour (p. 2676).

* (2 f.)

PRESIDENCE DE M. ANDRÉ VALABREGUE,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

**NOMINATION DE MEMBRES
D'UNE COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE**

M. le président. L'ordre du jour appelle la 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.

Les candidatures ont été affichées le 19 novembre 1959 et publiées à la suite du compte rendu des séances du même jour ainsi qu'au *Journal officiel* du 20 novembre 1959.

Elles seront considérées comme ratifiées et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée par 30 députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

Avis en sera donné à M. le Premier ministre.

— 2 —

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).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 2 heures 50 minutes ;

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 8 heures 35 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, 1 heure 50 minutes ;

Groupe de l'Union pour la nouvelle République, 7 heures 21 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 3 heures 20 minutes ;

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

Groupe de l'unité de la République, 1 heure 45 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).

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a continué l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports : I. — Travaux publics et transports.

Je donne de nouveau lecture de ces crédits :

ETAT F (suite)

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Autorisations nouvelles.)

< Titre III, — 37.279.856 NF ;

< Titre IV, — 101.070.540 NF. >

ETAT G (suite)

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(Autorisations nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ÉTAT

< Autorisation de programme, 293.470.000 NF ;

< Crédit de paiement, 74.100.000 NF. >

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

< Autorisation de programme, 48.000.000 NF ;

< Crédit de paiement, 5.200.000 NF. >

ROUTES, CHEMIN DE FER ET TRANSPORTS (suite)

M. le président. Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, aujourd'hui, à l'appel de toutes leurs organisations syndicales, se déroule la journée nationale revendicative des cheminots.

Cette manifestation exprime le profond mécontentement de cette corporation lasse d'attendre qu'il soit fait droit à ses légitimes revendications, étant donné, surtout, la désinvolture avec laquelle le Gouvernement et la direction de la S. N. C. F. se comportent à son égard.

À la fin de 1957 les pouvoirs publics — et notamment un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre — avaient admis que les traitements des cheminots, dans leur généralité, étaient dévalorisés de 11 p. 100 par rapport au coût de la vie. Au 1^{er} janvier 1959 toutes les organisations syndicales évaluaient cet écart à 25,7 p. 100.

Devant la volonté manifestée par les cheminots, unanimes, d'obtenir satisfaction vous avez fixé à ceux-ci rendez-vous pour ces jours-ci. Il semble, monsieur le ministre, que vous n'avez pas encore mis définitivement au point votre position. Aussi je vous pose la première question suivante :

Allez-vous différer encore votre réponse ou êtes-vous prêt à tenir les engagements, en faisant droit, comme première étape, à la revalorisation de 11 p. 100 des traitements ?

Les effectifs des cheminots ont été diminués de 155.000 unités depuis 1933 ; de 6.600 depuis le 1^{er} janvier 1959. Parallèlement à cette compression, le trafic de la S. N. C. F. a augmenté de 120 p. 100. L'accroissement de la productivité ne profite donc nullement aux travailleurs du rail. Ils estiment, la preuve étant faite qu'il est indispensable de procéder à une diminution de la semaine de travail sans amputation de traitement, qu'il est nécessaire de procéder à la révision de la classification de certains postes, en respectant les droits acquis.

Etes-vous prêt, monsieur le ministre, au cours de ce rendez-vous, à examiner favorablement le projet de protocole, établi par les organisations spéciales, et qui permettrait de satisfaire ces légitimes revendications, à améliorer les conditions d'emploi et de retraite de ce personnel ?

Toutes ces demandes sont amplement justifiées. Il est possible de les satisfaire. Le déficit de la S. N. C. F. n'est, disons-le, que fonction des cadeaux faits aux trusts. Si ces cadeaux étaient supprimés, on trouverait largement de quoi satisfaire les revendications de ces travailleurs.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Tout en faisant, sans doute, baisser le coût de la vie.

M. Paul Cermolacce. Oui, car en 1958 63 milliards de francs ont été versés aux différents trusts au titre de bonifications et avances, qui s'ajoutent à l'octroi de tarifs préférentiels.

Une autre observation a trait à l'atténuation des réductions tarifaires consenties au titre commercial. De là ma deuxième question. De quelle réductions agit-il ? À quelles catégories de voyageurs appliquera-t-on des augmentations de tarif ?

Est-ce à celles dont M. le rapporteur a parlé hier soir ? Dans ce cas il s'agirait d'une mesure de régression sociale.

Qui va payer ? Car de telles mesures ne manqueront pas d'entraîner des pertes de recettes. Celles-ci seront-elles mises ultérieurement à la charge du Trésor public, c'est-à-dire des contribuables ? À qui ces mesures profiteront-elles ?

Ma dernière question — vous ne vous en étonnez pas — a trait à la suppression de la subvention aux chemins de fer de la Corse, ce qui aoulève une profonde émotion dans tout ce département. Elle équivaut en fait à la suppression pure et simple du réseau.

La raison invoquée est la non-rentabilité de cette exploitation. La notion de service public est complètement ignorée. On passe

aussi sous silence le fait que rien n'a été fait pour améliorer le réseau. Par contre, tout a été mis en œuvre pour handicaper son exploitation, tout est organisé de telle sorte que l'utilisateur soit obligé de recourir aux routiers.

Le but que vous entendez atteindre est-il d'accorder toute licence aux gros transporteurs routiers qui trouvent dans le chemin de fer un régulateur des prix de transports et, de ce fait, un frein à la pratique des prix abusifs ?

Tout le monde sait aussi que certaines régions de la Corse sont inaccessibles en hiver par la route. Peut-on isoler ces populations ?

Enfin, reste l'aspect humain de la question. Si l'exploitation du réseau est abandonnée, c'est 300 travailleurs, pères de famille, qui, du jour au lendemain, se trouveront sans emploi et nul n'ignore que tout reclassement est quasi impossible.

En agissant ainsi, vous êtes en contradiction avec l'article 49 de l'arrêté portant approbation du programme d'action régionale pour la Corse. Ce programme reconnaît que le réseau rend de grands services ; sa suppression ne pourrait être envisagée que si des améliorations très importantes avaient été préalablement réalisées et, à ce titre, il est prévu que l'Etat continuera de couvrir les insuffisances d'exploitation.

Il vous faut donc aussi honorer cet engagement. N'ajoutez pas d'autres misères à celles que connaît déjà trop ce département pénalisé par son insularité et qui, de l'aveu officiel, est le département le plus pauvre de la France, où la vie est la plus chère. Entendez plutôt cette protestation qui émane du plus profond de sa population, de ses syndicats, de son conseil général unanime qui veut que soit conservé à la Corse ce moyen de transport réorganisé sur des bases nouvelles et rattaché à la S. N. C. F. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

M. Louis Jaillon. M. le ministre des travaux publics et des transports, au cours des dernières journées techniques de la route déclarait notamment :

« Il faut que la route soit promue ; il faut qu'elle ait part entière dans les grands investissements du pays. »

« Gouverner, c'est prévoir », disiez-vous au mois d'octobre dernier, monsieur le ministre. Et vous ajoutiez : « Mais gouverner, c'est oser aussi. »

Est-il besoin de dire ici, monsieur le ministre, combien j'approuve ces énergiques paroles qui témoignent de votre noble souci des grands intérêts du pays ? Et la route française est, me semble-t-il, de ceux-là.

Nous savons ce que représente le réseau routier dans le monde moderne. Le réseau routier français, avec ses 1.465.000 kilomètres de routes est, en effet — chacun le sait — le premier du monde. Il mérite donc, de la part du Gouvernement, une attention particulière. La présente intervention, du reste, n'a d'autre but que de vous exprimer notre angoisse devant les faibles moyens financiers mis à la disposition de la route française dans les budgets qui nous sont soumis.

Tout notre réseau routier est actuellement suspendu au fonds spécial d'investissement routier, dans lequel sont, en six chapitres, répartis les moyens financiers qui y sont affectés. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'en 1960 la route française, une fois de plus, sera en grande partie sacrifiée.

L'article 71 du projet de loi de finances pour 1960 dispose qu'« il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds spécial d'investissement routier » géré par le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'intérieur ». Cet article appelle de ma part quelques observations.

Voici la première.

Jusqu'à présent, le prélèvement sur la taxe intérieure des produits pétroliers était, selon les années, de 20 à 22 p. 100. Depuis la création du fonds, en 1951, il ne portait que sur les carburants routiers intérieurs et ne prenait pas en considération les augmentations de la taxe intervenues depuis 1952. Pour tenir compte de ce rajustement, le prélèvement a diminué de 15 p. 100. Il passe donc de 22 p. 100 en 1957 à 7 p. 100 en 1960, ce qui nous paraît, monsieur le ministre, nettement insuffisant. Je sais bien que ce n'est pas votre fait, mais il faut le signaler.

Voici ma deuxième observation.

Depuis la création du fonds d'investissement routier, les lois de finances avaient effectué des prélèvements substantiels sur les ressources affectées à ce fonds. C'est ainsi qu'en 1959 le fonds d'investissement routier a reçu seulement 28 milliards de francs, au lieu des 132 milliards qui auraient dû lui être normalement affectés, et cela en vertu de la loi du 3 avril 1955.

Je souligne que, pour la même année, aucun crédit n'a été affecté aux tranches départementales, communales et rurales. Il est regrettable de constater que le projet de loi de finances pour 1960 continue cette tradition, puisqu'il est prélevé au profit du budget général, sur le fonds d'investissement routier, une somme de 112 millions de NF, soit 11.200 millions de francs anciens, sur les ressources affectées.

De telles mesures furent trop souvent prises, au cours de l'exercice précédent, par le Gouvernement, en application, bien sûr, de la politique d'économie qu'il s'était tracée. Pour le faire, il avait dû interdire l'engagement de toute opération nouvelle afin de résorber l'impasse budgétaire et se contenter d'établir certaines priorités en matière d'investissements.

En ce qui nous concerne, nous ne pouvons accepter de telles diminutions massives des investissements, diminutions qui sont contraires au développement de l'économie nationale.

Voici ma troisième observation.

Avec l'année 1960, une ère nouvelle semblait s'ouvrir pour nos routes. Tous les espoirs semblaient permis, puisque M. le secrétaire d'Etat aux finances lui-même déclarait à l'Assemblée nationale et au Sénat, les 29 mai et 2 juin 1959, que « les perspectives budgétaires de la route pour 1960 étaient nettement plus favorables qu'elles ne l'ont été au cours des trois exercices précédents », que le Gouvernement, disait-il au Sénat, « était très conscient de la nécessité de procéder à une augmentation très sensible de l'effort en faveur de la route ».

Nous devons remercier, bien sûr, M. le secrétaire d'Etat de cette compréhension et nous ne doutons absolument pas de son désir de nous aider à résoudre cet important problème qui se pose à nous.

Force nous est de constater, hélas ! que nos espoirs ont été en grande partie déçus. Vous vous trouvez actuellement, monsieur le ministre des travaux publics, en présence d'énormes difficultés, accrues encore du fait que notre réseau routier n'a pas été normalement entretenu au cours des années précédentes et ce point est très important.

Pour que ces crédits soient augmentés sensiblement, en ce qui concerne les tranches départementale, urbaine, communale et rurale, M. le ministre de l'intérieur rencontrera lui aussi de nouvelles difficultés pour les mêmes raisons.

Certes, un redressement est prévu en 1960. Mais il est encore très insuffisant. En effet, la lecture des crédits inscrits au fonds d'investissement routier n'est pas sans nous surprendre et ce n'est pas sans amertume que nous constatons que, si la dotation pour 1960 est égale à 397 millions de NF, contre 284 en 1959, soit un supplément appréciable de 113 millions, le Gouvernement reprend exceptionnellement 112 millions pour les affecter au budget général de l'Etat. Donner et retenir ne vaut.

En conclusion, le fonds routier, par cette opération comptable, ne recevra qu'un très faible supplément de 1 million de NF, c'est-à-dire, je le répète, une somme nettement insuffisante eu égard aux besoins.

Ainsi, pour donner 65 millions de NF aux tranches départementales, urbaines et communales, on a tout simplement retiré 64 millions à la tranche nationale ainsi qu'à la tranche de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

Si nous approuvons l'augmentation des tranches locales, nous déplorons la diminution de la tranche nationale. Par cette gymnastique comptable le ministre des travaux publics qui pouvait espérer, pour la réfection et l'entretien de ses 80.000 kilomètres de routes nationales, obtenir des crédits au moins égaux sinon supérieurs à ceux de l'an dernier, verra ces crédits diminués de 51.520.000 NF pour la tranche nationale — routes nationales — et de 12.480.000 NF pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

Indépendamment du fonds routier, il est cependant équitable de mentionner que les crédits d'entretien inscrits au budget sont légèrement supérieurs à ceux de l'an dernier.

En revanche, en ce qui concerne l'équipement, nous constatons une diminution de moitié par rapport à l'an dernier.

Comme le soulignait hier soir notre rapporteur, les crédits globaux sont en nette régression.

Pourtant, si par sa densité — 120 kilomètres de routes aux 100 kilomètres carrés contre 100 en Grande-Bretagne, 65 aux Etats-Unis, 50 en Allemagne et 30 en Italie — et par la diversité de son tracé — 80.000 kilomètres de routes nationales, 270.000 kilomètres de chemins départementaux, 45.000 kilomètres de voies urbaines, 370.000 kilomètres de chemins vicinaux, 215.000 kilomètres de chemins ruraux reconnus dont 60.000 en état de viabilité, 485.000 kilomètres de chemins ruraux non reconnus dont 275.000 kilomètres en état de viabilité — notre réseau routier est un des plus importants du monde, il lui faut nécessairement, pour le conserver et pour l'entretenir, des crédits correspondants.

Or, la dotation pour les voies nationales est inférieure à celle d'avant la guerre, à une époque où la longueur de notre réseau national comptait, je crois, moitié moins de kilomètres.

Quant à la circulation, problème très important, les statistiques officielles nous apprennent qu'elle augmentera au rythme annuel de 10 p. 100 jusqu'en 1975, ce qui revient à dire qu'en 1975 elle sera le triple de ce qu'elle était en 1955. C'est dire qu'il est urgent et indispensable de dégager suffisamment de crédits pour faire face à ce développement, sinon très rapidement la France perdra son titre de grande puissance routière.

Il est, d'autre part, évident que si des facilités d'emprunt étaient données plus largement à nos collectivités locales, une grande partie des voies départementales, urbaines, vicinales et rurales pourraient être améliorées et remises en état plus rapidement, et dans des conditions acceptables pour les budgets de ces collectivités.

A ce sujet, je rappellerai qu'au cours de la séance du 27 juillet dernier, j'avais déposé un amendement au projet de loi de finances rectificative pour 1959. Cet amendement était ainsi conçu :

« Est annulée la circulaire du 22 octobre 1956 apportant des restrictions à l'application de la loi de juin 1950 dite « loi Minjot ».

Cette loi permettait aux caisses d'épargne qui fonctionnaient — elles fonctionnent toujours, du reste — sous la tutelle de la caisse des dépôts et consignations de financer des travaux importants par l'octroi de prêts aux collectivités locales. La circulaire du ministre des finances du 22 octobre 1956 invitait les départements et les communes à réduire leurs dépenses d'équipement. Elle écartait ainsi automatiquement les demandes de prêts pour les opérations qui ne donnent pas lieu à l'attribution de subventions par l'Etat ou d'avantages équivalents.

C'est ainsi que de nombreuses communes désireuses d'emprunter à long terme, pour la réfection de leurs chemins notamment, durent renoncer parfois à des travaux urgents et indispensables. La réponse très nette de M. le secrétaire d'Etat aux finances avait abouti au retrait de mon amendement. Elle est très importante et je me permets de vous en donner lecture :

« Il est certain que les dispositions de la circulaire du mois d'octobre 1956 sont restrictives, et le Gouvernement s'accorde avec l'auteur de l'amendement pour penser que nous devons tendre à les lever.

« La question qui se pose est celle du choix du moment. Je le dis publiquement : nous assistons à la reconstitution des ressources de la Caisse des dépôts et consignations. Le fait fondamental, qui pourra donc permettre, à une échéance que je souhaite prochaine, la modification du régime institué au mois d'octobre 1956, est en train de se produire. Nous devons cependant étudier très attentivement le développement de ce phénomène et, au moment où la circulaire pourra être modifiée, il s'agira de savoir quelle sera la procédure de classement des projets. Il est certain que celle qu'a établie la circulaire est restrictive ; mais elle est assez logique.

« La question qui se pose donc est la suivante : quels sont les projets qui, quoique non subventionnés, devront pouvoir bénéficier des prêts de la caisse des dépôts et consignations ?

« Je tiens à déclarer à M. Jaillon qu'au cours de la discussion qui s'engagera à la rentrée parlementaire sur les projets financiers du Gouvernement des propositions lui seront faites sur ce point. »

Nous aimerions donc savoir, à la suite de cette déclaration du 27 juillet 1959 si, dans les propositions qui nous seront faites, les travaux d'aménagement, de réfection et d'entretien de nos voies nationales, départementales, urbaines, vicinales et rurales seront compris, et si, malgré l'insuffisance des moyens financiers affectés aux routes, on nous accordera des subventions ou si, dans le cas contraire, on nous donnera l'autorisation d'emprunter à la Caisse des dépôts et consignations. Nous

pourrions peut-être, à ce moment-là, pallier l'insuffisance des crédits en provenance du budget général.

En conclusion, nous demandons la suppression du prélèvement exceptionnel sur le fonds spécial d'investissement routier au profit du budget général. Nous y sommes très attachés, et il est certain que mes amis du mouvement républicain populaire et du centre démocratique voteront l'amendement de M. Dreyfous-Ducas qui demande le retrait de la proposition gouvernementale consistant à reprendre au fonds routier ce qui y avait été affecté. D'autre part, nous demandons l'autorisation de faire appel à des emprunts à long terme.

Telles sont les deux remarques que je présente au nom du groupe du mouvement républicain populaire et du centre démocratique. (Applaudissements au centre gauche.)

M. le président. La parole est à M. de Lacoste-Lareymondie. (Applaudissements à droite.)

M. Alain de Lacoste-Lareymondie. Monsieur le ministre, beaucoup d'orateurs ont souligné ou sculigneront le retard des investissements routiers français. Devant la Belgique, l'Allemagne et l'Italie, le pourcentage de nos investissements routiers reste très faible.

Mon propos ne sera pas seulement critique, puisque nous savons que vous vous heurtez à des plafonds financiers : il voudrait être — c'est le cas de le dire — constructif à la fois dans la recherche de nouveaux moyens de financement et dans le choix des travaux.

Il est frappant que nos voisins, lorsqu'ils ont voulu lancer des programmes de travaux à la mesure des besoins, aient dû sortir du cadre budgétaire strict, c'est-à-dire du financement traditionnel et exclusif par les fonds publics.

Certes, depuis toujours, la route est liée à la souveraineté. Construite par l'Etat ou les collectivités publiques, elle est mise gratuitement à la disposition des usagers. Sa concession à qui que ce fût paraissait, hier encore, inconcevable. Mais cette conception doit évoluer depuis que la route apparaît comme un investissement économique conditionnant l'expansion d'une des plus grandes industries nationales de même que l'expansion des régions qu'elle pénètre, et constituant une source d'activités qui est elle-même génératrice d'autres investissements et d'autres activités. La route doit donc s'insérer dans un circuit financier et économique plus moderne.

Vous ne pourrez pas moderniser et étendre notre réseau routier et nos ouvrages d'art tant que vous resterez prisonnier du cadre budgétaire strict. L'avenir de notre économie, l'avenir de nos régions, la nécessité maintenant impérative de ne pas augmenter le retard que nous avons pris sur nos voisins vous commandent de recourir concurrentement à un financement plus souple, qui seul permet une véritable expansion : je veux parler du financement mixte ou même privé.

Il m'est venu à l'esprit un argument d'analogie. La construction de logements a soulevé, il y a quelques années, le même problème. Tant que la construction a été prisonnière des plafonds budgétaires, la France n'a pu signer que des chiffres dérisoires. Ce n'est que le jour où, a été créé de toutes pièces, à côté du secteur public, un secteur mixte alimenté à la fois par une aide de l'Etat, sous forme de primes, de bonifications d'intérêt, de garanties, et par un financement privé faisant largement appel à l'épargne et à l'emprunt, que la construction de logements a trouvé un développement qui, en quelques années, a placé la France dans une position comparable à celle de nos voisins. Ce n'est que lorsque l'appareil bancaire a été mobilisé par le Crédit foncier, et qu'ont été exploitées, en même temps, les possibilités d'emprunt des collectivités locales, des chambres de commerce et l'épargne des particuliers, que la France des 70.000 logements annuels est devenue la France des 300.000.

Nous voudrions aujourd'hui que, dans le domaine des routes, des autoroutes et des ponts, vous puissiez ouvrir un secteur mixte qui redonne à nos collectivités locales et à nos régions un nouvel espoir.

Il en est, vous le savez, dont l'avenir est largement conditionné par une nouvelle infrastructure, notamment ces régions de l'Ouest, déjà défavorisées parce qu'elles sont à l'écart des grandes voies de communication de l'intérieur et handicapées par les estuaires qui les coupent et souvent même par des bras de mer qui isolent encore certaines îles, pourtant très proches du continent.

Vous ne pouvez aujourd'hui, compte tenu des plafonds budgétaires et des règles de planification très strictes qui en découlent,

qu'inscrire très loin dans la suite les quatre ou cinq ouvrages d'art qui nous sont indispensables.

Ces régions, qui motivaient, récemment encore, les cris d'alarme de plusieurs collègues, notamment de notre ami Bertrand Motte, défenseur des principes généraux d'aménagement du territoire, ont besoin, pour leur avenir, pour le maintien même de leur niveau de vie, que soit provoqué, par des investissements de base, l'essor économique qu'elles attendent.

Il faut donc que, chaque fois que ces investissements sont rentables — et c'est le cas non seulement, vous le savez, des autoroutes, mais de certains ponts — qu'un financement mixte, avec mobilisation de l'épargne, permette de devancer l'ordre de priorité découlant des plafonds budgétaires.

Nous constatons avec plaisir que, depuis quelques jours — c'est la presse qui nous l'annonce — une étude est faite en ce sens, tout au moins au sujet des autoroutes. Déjà, la loi du 18 avril 1955 avait envisagé — avec, il est vrai, des réticences de langage qui nous paraissent curieuses — la construction et l'exploitation d'autoroutes par des sociétés d'économie mixte pouvant faire appel à l'emprunt. C'est dans cet esprit, monsieur le ministre, que vous êtes en train de réaliser l'autoroute Estérel—Côte-d'Azur et que vous envisagez probablement la construction de l'autoroute Valence—Vienne. Et, si l'on en croit encore la presse, vous avez mis à l'étude, dans le même esprit, un projet d'aménagement de l'ensemble du réseau.

Le pont de Tancarville, construit par une chambre de commerce aidée par le fonds routier, a montré aussi — suscitant par là-même des espoirs — ce que pouvait réaliser l'association des capitaux publics et des capitaux privés.

Quand des travaux sont rentables totalement, ou même partiellement, il est normal que leur promoteur se conduise en industriel et envisage leur financement par l'emprunt. A quoi bon faire peser sur une seule génération, qui doit déjà supporter tant de charges, le financement d'ouvrages stables, permanents, dont l'amortissement peut être étaié sur les générations suivantes ?

Le tournant pris par la loi de 1955, et que la loi de 1958 voulait renforcer, il faut le prendre au plus vite. Je voudrais être sûr que toutes les préventions à l'égard de ces formules de financement, même lorsque les capitaux à investir sont des capitaux européens ou étrangers, sont complètement tombées dans tous les services de l'Etat. Je voudrais que cette formule de financement ne soit pas réservée aux seules autoroutes mais qu'elle soit également retenue pour les ponts lorsque ceux-ci sont rentables ou bénéficient d'une rentabilité partielle.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Dans un département que la nature a obligé à conquérir son territoire en partie sur la mer subsistent des passages d'eau démodés obligeant les collectivités locales et l'Etat lui-même à dépenser chaque année, en entretien et en renouvellement de bacs, des sommes sans rentabilité économique et dont on peut dire qu'elles sont perdues. Deux îles particulièrement touristiques et séparées du continent par moins de 3.000 mètres pourraient lui être reliées par des ouvrages d'art fixes, au plus grand profit des habitants, des collectivités qui supportent les charges et également des touristes que les envahissent chaque année. Le produit brut des passages entre l'île de Ré et le continent a dépassé cette année 100 millions de francs. Que dire d'un ouvrage fixe qui doublerait ou triplerait le trafic et gagerait ainsi presque sans difficultés le capital investi ?

L'assainissement financier, l'abondance retrouvée des capitaux, l'attrait de nouveau offert par notre pays aux investissements étrangers vous commandent de vous orienter résolument dans cette voie.

Je voudrais que le commissariat général au plan, à qui, nous dit-on, vous venez de demander une étude détaillée de ces questions, recherche des formules permettant de mobiliser toutes les sortes d'épargne, non plus seulement celle de la Caisse des dépôts et consignations, mais aussi celles des compagnies d'assurance, ainsi que les capitaux étrangers, comme cela s'est fait en Allemagne et en Italie. Je voudrais que l'étude ainsi faite soit portée le plus rapidement possible à notre connaissance car, jusqu'alors, je crois qu'aucune étude d'ensemble de ces problèmes de financement n'a encore été faite.

Que vous élevez le plafond des garanties accordées aux emprunts des collectivités publiques ou des sociétés d'économie mixte, que vous autorisiez le fonds routier à emprunter lui-même des capitaux qui seraient affectés aux nouveaux travaux ou que ce même fonds soit autorisé à subventionner directement un certain pourcentage de travaux, le reste étant fourni par des emprunts privés, toutes ces formules sont probablement bonnes et doivent

être utilisées cumulativement. L'essentiel est qu'elles soient mises au point dans un esprit moderne, dégagé des routines et avec le souci d'aller aussi loin que possible dans la voie de l'expansion.

Je vous demande aussi de ne pas limiter l'étude de ces formules à la question, si importante soit-elle, des autoroutes. Vous sacrifieriez une fois de plus les régions qui sont moins bien placées au profit de celles qui bénéficient déjà de moyens de communication développés.

Je vous demande de façon précise d'assimiler, pour cette étude, aux autoroutes à péage les ouvrages d'art générateurs de ressources, et plus spécialement les ponts.

Je voulais déposer à cet effet un amendement tendant à modifier l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 et grâce auquel la possibilité actuellement offerte aux collectivités publiques, aux Chambres de commerce, aux sociétés d'économie mixte, d'émettre des emprunts en vue de financer des constructions d'autoroutes, serait également offerte aux opérations de construction de ponts. Mais on m'a fait valoir que le règlement interdisait que nous en discutions aujourd'hui.

M. Marc Jacquet, rapporteur général. Voulez-vous me permettre de vous fournir une précision ?

M. Alain de Lacoste-Lareymondie. Bien volontiers.

M. le rapporteur général. Votre observation n'est pas tout à fait exacte. En fait, il vous a été spécifié que la recevabilité de votre amendement ne pouvait être admise dans un débat financier. C'est quelque peu différent.

M. Alain de Lacoste-Lareymondie. Dans le présent débat, soit. Mais mon amendement est bien recevable au regard de la Constitution ?

M. le rapporteur général. Oui.

M. Alain de Lacoste-Lareymondie. Nous sommes d'accord.

J'en ferai donc une proposition de loi et nous en délibérerons à un autre moment.

Je conclus, monsieur le ministre. C'est en ouvrant de telles perspectives que, pour votre part, vous redonnez l'espoir à des régions qui s'interrogent douloureusement sur leur avenir et que vous donnerez le grand départ des investissements qui conditionnent la grandeur du pays.

Je voudrais enfin profiter de ma présence à la tribune pour vous poser une question à propos de la taxe à la tonne des transports routiers.

Vous savez les difficultés que rencontrent les transporteurs pour connaître exactement les charges qu'ils véhiculent. Si je comprends que, pour des raisons de sécurité et d'entretien des routes, vos services contrôlent le chargement des camions, il est déplaisant et économiquement très gênant pour tous les transporteurs que les agents du fisc puissent à tout moment vérifier les chargements exacts de leurs véhicules.

Je crois pouvoir affirmer que le ministère des finances serait favorable à la transformation de cette taxe à la tonne si gênante en une taxe à la charge utile, si vous-même ne teniez pas à son maintien.

J'insiste donc auprès de vous pour que, sur ce point, vous nous donniez quelques espérances. (Applaudissements à droite.)

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

M. Robert Besson. Monsieur le ministre, mes chers collègues, en 1957 à cette tribune, au cours d'une interpellation, j'avais signalé au gouvernement l'insuffisance de la dotation budgétaire, à la fois pour l'entretien et la modernisation des routes nationales.

Deux ans ont passé et je pourrais facilement, aujourd'hui, développer de nouveau les arguments que j'avais avancés à l'époque. Soyez rassurés, je ne le ferai pas, afin de ne pas allonger ce débat.

On pourrait dire que le budget de 1959 a été celui des restrictions dans ce domaine ; nous espérons que le budget de 1960 sera celui de la transition ; et nous comptons bien que celui de 1961 sera celui de l'expansion.

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous définissiez votre politique routière. Je suis sûr que l'Assemblée nationale serait vivement intéressée si vous lui exposiez votre doctrine de base et votre programme d'action pour l'avenir.

En effet, nous apprenons, toujours par les journaux ou par les « journées d'études de la route », que le ministre a en vue telle ou telle politique des autoroutes ; mais j'aimerais bien que l'Assemblée nationale en fût informée car, je le répète, je suis persuadé qu'elle s'intéresse très vivement à ce problème.

On nous a dit, d'abord, que le programme des autoroutes prévoyait la construction de 5.000 kilomètres de voies de cette nature, puis qu'il était réduit à 2.000 kilomètres, peut-être même à 1.500. Ce que nous savons sûrement, c'est qu'en 1960 les réalisations n'atteindront pas 160 kilomètres.

Nous voudrions également savoir si votre choix est fait entre une politique d'autoroutes et une politique de modernisation des routes nationales à grand trafic.

Je pense que s'il est nécessaire d'envisager la construction de certaines autoroutes, notamment d'autoroutes de dégagement et de liaison, il est non moins indispensable, préalablement ou simultanément, de mettre en bon état de circulation certains grands itinéraires de routes nationales.

Je voudrais, par conséquent, savoir quel est dans ce domaine la doctrine du ministère des travaux publics et aussi, si cela est possible, connaître les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour arriver au but que nous poursuivons tous : la réalisation d'un réseau routier susceptible d'assurer dans l'avenir une circulation automobile qui se développe chaque jour.

Ne vous serait-il pas possible, monsieur le ministre, de nous faire connaître vos intentions, dans le courant de l'année 1960, en déposant sur le bureau de l'Assemblée nationale une loi de programme dont l'application pourrait commencer en 1961, le terme en étant fixé à 1964 ? Cela nous permettrait d'aborder vraiment le fond et les détails de cette importante question.

Je crois que le but à atteindre en vaut la peine. La route conditionne l'avenir de notre industrie automobile ; elle est la base du développement de nos transports ; elle est aussi une condition essentielle du tourisme, et je crois qu'il y a dans ce domaine beaucoup à faire.

Ce qu'on a dit dans la presse est peut-être exagéré, mais contient une large part de vérité : la route française est une des plus meurtrières du monde. Or, il est incontestable, malgré toutes les arguties employées, que la modernisation des routes diminue dans une très forte proportion le nombre des accidents et, surtout, atténue la gravité de leurs conséquences.

Telles sont, monsieur le ministre, les questions que je voulais vous poser.

Maintenant, passant du général au particulier, je vous ferai part, très simplement, de quelques observations qui me sont venues à l'esprit en parcourant, cet été, certaines routes de France. Je ne donnerai aucun nom de lieu ; je me bornerai à signaler les faits.

J'ai pu constater, comme vous-même probablement, que la superstructure de nos routes présentait un caractère hétérogène vraiment regrettable. En parcourant une route nationale de Paris vers le Sud ou le Sud-Ouest, on constate, à travers les départements traversés, que les largeurs et le bombement varient, ainsi, surtout, que la signalisation. Certains ingénieurs en chef croient bon de placer, même dans des alignements droits, des bordures en saillie, les unes d'une manière continue, d'autres de façon alternative ; certains accotements sont surélevés par rapport à la chaussée, d'autres sont coupés de saignées profondes.

Je ne pense pas que tout cela soit admissible et puisse continuer, car il en résulte des dangers supplémentaires pour les usagers. Il faut réaliser une uniformisation et une sorte de standardisation de la superstructure de nos routes ; il faut, surtout, que le maximum de largeur de plateforme soit réservé à la circulation et que les accotements puissent à tout moment être empruntés par un automobiliste en difficulté sans que, pour autant, cela entraîne pour lui une nouvelle cause d'accident.

Je sais, monsieur le ministre, et vous me le direz probablement, que des circulaires dans ce sens ont été adressées aux ingénieurs en chef des différents départements de France. Il faut veiller strictement à l'application des prescriptions qu'elles contiennent.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais vous dire. J'espère qu'au cours de l'année 1960 vous pourrez, dans un débat particulier, nous permettre d'aborder le fond de ce pro-

blème, à la fois sur le plan technique et sur le plan financier. Je suis persuadé que vous apporterez toute votre attention à cette question. (Applaudissements.)

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

M. Jacques Gavini. Mes chers collègues, je dois d'abord m'excuser auprès de vous de prolonger, pour des considérations strictement régionales, un débat par ailleurs si long et si intéressant sur le plan national ; mais il serait inconcevable que les représentants de la Corse laissent passer sans protester la suppression, décidée par le budget de 1960, des chemins de fer de la Corse.

Mon collègue M. Sammarcelli et moi avons toutefois pensé que nous nous devions de procéder entre nous à une répartition des tâches, de façon à éviter les redites et à conjuguer, à la fois, les exigences de notre mandat et le désir de ne pas vous importuner.

Monsieur le ministre, vous savez combien grande a été l'émotion des populations corses en apprenant que votre projet de budget pour 1960 consacrait la disparition de leur chemin de fer. Du moins pouvions-nous penser que cette mesure brutale, inattendue, entrerait dans le cadre d'un ensemble de mesures d'économies en la matière. Il n'en est rien. Et cette émotion se transformera sans doute en un sentiment plus vif lorsqu'on apprendra que le chemin de fer de la Corse est pratiquement la seule victime de votre ardeur réformatrice.

Ainsi continueront à rouler comme par le passé, grâce à votre budget, et les chemins de fer de Provence et ceux du Vivarais. Nous leur souhaitons d'ailleurs longue vie ; ils ne sont pour rien dans le malheur du nôtre.

Mais force nous est bien de constater que le chapitre 45-41, celui qui régleme la matière qui nous intéresse, comportait, en services votés pour 1960, un total de 4.610.000 nouveaux francs, que les mesures nouvelles proposées se traduisent par une diminution de crédits de 2.440.000 nouveaux francs et que la suppression du chemin de fer de la Corse y intervient pour 2.450.000 nouveaux francs, ce qui signifie que les autres dépenses du chapitre vont se trouver en augmentation.

Ainsi, la Corse paye largement pour les autres. Est-ce juste ? Est-ce juste, en particulier, pour les cheminots, sur le sort desquels vous ne nous donnez aucune indication ? En dehors de tout le reste, cet aspect du problème et l'absence de solution qu'il semble comporter sont proprement inadmissibles.

Vous nous permettez, en outre, de considérer comme un fort mauvaise plaisanterie cette théorie qui aboutit à supprimer un service public — le seul service public de transport en Corse, d'ailleurs — pour la seule raison que son exploitation présente un déficit...

M. René Pleven. Il n'a pas la chance d'être à Paris.

M. Jacques Gavini. ... théorie que vous ne pouvez évidemment pas généraliser et qui nous incite à constater que, dans les divers chapitres de la cinquième partie de votre budget, la S. N. C. F., par exemple, reçoit, pour compenser son déficit d'exploitation et pour en réduire le volume apparent, un total de crédits d'au moins 1 milliard 600 millions de nouveaux francs. La R. A. T. P. reçoit, de son côté, 173 millions de nouveaux francs comme participation de votre seul budget à ses dépenses d'exploitation.

Ces comparaisons, n'est-ce pas, se passent de commentaires. Comme je l'ai indiqué, la Corse seule a à souffrir de votre ardeur de rénovation.

Vous allez sans doute confirmer solennellement un certain nombre de promesses et nous dire que la suppression du chemin de fer de la Corse aura pour le réseau routier des contreparties favorables, parce que vous ne pouvez pas ne pas reconnaître que la suppression du chemin de fer pose un grave problème, celui de l'écoulement du trafic qu'il assure par l'intermédiaire d'un réseau routier déjà insuffisant, soit en raison de l'étroitesse de ses chaussées, soit en raison de l'obstruction fréquente, en période d'hiver, d'une partie des voies routières parallèles à la voie ferrée.

J'ai le profond regret de vous redire que nous ne pouvons pas vous suivre dans cette argumentation. Car, si nous sommes d'accord sur le but à atteindre, nous ne le sommes plus du tout sur le processus de sa réalisation. C'est, vous le savez, la querelle entre votre parallélisme et notre préalable. Deux ordres de raisons ne nous permettent pas de donner notre

accord à votre parallélisme, les unes de caractère psychologique, les autres de caractère technique.

Sur le plan psychologique, je vous le dis tout net, nous ne pouvons pas tenir pour acquis que les promesses faites seront tenues. L'expérience d'un passé récent ne nous permet pas d'avoir confiance.

Déjà, en effet, il y a plus de dix ans, lorsqu'il fut décidé de ne pas reconstruire le tronçon de voie ferrée qui parcourt la plaine orientale de la Corse et qui avait été détruit par les faits de guerre, un de vos prédécesseurs nous fit de belles promesses : plus de chemin de fer, mais une belle autoroute. Quelle aubaine !

Un chantier fut effectivement ouvert. Sur quelques centaines de mètres, la largeur de la chaussée fut presque doublée. Puis, sans doute, on fit les comptes : le chantier fut mis en sommeil et, actuellement, ce tronçon est certainement celui qui, de l'ensemble de notre réseau routier, est dans le plus mauvais état.

Nous n'avons pas confiance, monsieur le ministre, parce que, plus récemment, en 1957. Si on ne nous fit pas de belles promesses, on prit des décisions. Un décret du 2 avril 1957, portant approbation du plan d'expansion économique de la Corse, précisait que le chemin de fer ne cesserait son exploitation que lorsque serait terminée la mise en condition nécessaire du réseau routier.

C'est notre préalable, notre thèse, la thèse officielle qui figure au *Journal officiel* du 19 avril 1957 et que vous ne prenez plus actuellement à votre compte.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Très bien !

M. Jacques Gavini. On fait maintenant table rase des décisions gouvernementales d'avril 1957 ! Vous voudrez bien reconnaître, monsieur le ministre, que nous ne faisons pas preuve d'impertinence en vous disant très loyalement et très fermement que cela ne peut pas constituer un élément de notre confiance.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Très bien !

M. Jacques Gavini. D'autant plus que la technique milite en faveur du préalable. Le parallélisme a en effet pour conséquence qu'une fois le chemin de fer arrêté, en mai 1960, peut-être en octobre, il s'écoulera un délai de quelques mois, à en croire les plus optimistes, de deux, trois ou quatre ans, disent les techniciens raisonnables, avant la mise en condition du réseau routier.

Cette dernière hypothèse présenterait par ailleurs l'avantage de résoudre, quasi automatiquement, le dramatique problème que pose la situation du personnel. Quelle que soit la durée du délai, elle correspondra à une situation dans laquelle il n'y aura plus de chemin de fer, bien entendu, mais pas davantage de réseau routier à grande circulation susceptible de se substituer à lui.

Vous le voyez, mes chers collègues, notre point de vue est aussi objectif que compréhensif. Il rejoint, d'ailleurs, celui qu'exprimait hier M. le rapporteur de la commission des finances.

Mais alors, que va-t-il maintenant se passer ?

Passant outre aux suggestions parlementaires — la chose n'est pas nouvelle, n'est-ce pas ? — vous allez sans doute commettre la faute, à mon sens impardonnable, de maintenir votre position.

Le problème ne sera donc plus discuté ici, où nos thèses sont parmi les plus modérées que défendent nos compatriotes ; il le sera là-bas, sur la place publique.

La discussion sera d'autant plus passionnée que d'autres problèmes nous inquiètent, qui ne sont d'ailleurs pas de votre ressort : celui des arrêtés Miot qui, depuis 1811, ont pour but de pallier, au moins en partie, les charges que constitue l'insularité et que l'administration s'efforce, en toute occasion, de grignoter petit à petit ; celui des frais d'approche, dont la réduction fut l'un des objectifs du plan de 1957 et au sujet desquels aucune étude n'a sans doute été ébauchée — aucune réalisation, en tout cas, n'est intervenue — d'où résulte la revendication parfaitement justifiée d'une prime d'insularité.

Tout cela va donner lieu à des discussions ardentes, d'une part, mardi prochain au conseil général de la Corse, qui a d'ailleurs pris énergiquement position sur la question par la voix de sa commission départementale, d'autre part, quelques jours après, le

29 novembre, au cours d'une grande réunion prévue à Ajaccio de l'ensemble des élus locaux du département.

Quelles décisions y seront prises ? Grève générale, grève administrative sont d'ores et déjà envisagées.

Ce que je puis vous dire, c'est que, contrairement à une tendance naturelle de mon caractère, je me refuse actuellement à donner à mes compatriotes le moindre conseil de modération ou de temporisation, comme je l'aurais fait dans le passé.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Très bien !

M. Jacques Gavini. En mon âme et conscience, je ne me reconnais pas le droit de le faire.

J'avais le devoir de vous dire qu'en prenant une mesure qui est, pour le moment, à la fois antisociale, antiéconomique et également inopportune, car elle risque de faire déborder une coupe, hélas ! trop pleine déjà d'amertume, vous commettez de surcroît, à l'égard d'une population qui ne le mérite certainement pas, une injustice, j'allais dire une mauvaise action.

Je souhaite, malgré tout, qu'à défaut d'un accord, à mon sens encore possible, sur les modalités d'application de l'article 39, la responsabilité de la fermeture prématurée des lignes du réseau ferré n'apparaisse pas trop lourde dans quelques semaines. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Mocquiaux. (*Applaudissements.*)

M. René Mocquiaux. Mes chers collègues, c'est de la situation faite aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat que je veux vous entretenir.

MM. Denvers, Ruais et Catalifaud ont dressé un rapide tableau sur lequel je veux projeter un peu de lumière pour le mettre en vraie valeur, j'interviens en mon nom, certes, mais aussi — j'insiste sur ce point — à la demande de nombreux collègues siégeant à droite, au centre et à gauche de cette Assemblée.

Les dispositions de la réforme des services ordinaires des ponts et chaussées, prévues pour le corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, constituent pour ce dernier une profonde désillusion. Pourtant, M. le ministre des travaux publics, que je remercie à cette tribune, avait, par circulaire du 12 février 1959, reconnu enfin aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat la place qui est la leur dans l'administration des ponts et chaussées.

Personne dans l'Assemblée n'ignore le rôle joué par ce cadre. Les maires, les conseillers généraux ici présents ne me contrediront pas si j'affirme que les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, conseillers techniques des communes, sont également des amis précieux sur lesquels on compte souvent, pour ne pas dire toujours. (*Applaudissements.*)

Le Gouvernement lui-même, qui regrette le manque d'ingénieurs en France pour assurer les tâches essentielles de la vie du pays et de la Communauté, constate que le recrutement des élèves ingénieurs des travaux publics de l'Etat s'avère de plus en plus précaire, la profession n'attirant plus les jeunes étudiants, en raison de la situation matérielle qu'elle leur réserve autant dans l'immédiat que dans l'avenir.

En effet, les candidats qui, après un concours d'entrée à l'école d'application des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, concours du niveau de mathématiques supérieures, reçoivent pendant deux ans l'enseignement approprié à leurs futures fonctions, doivent signer un engagement de servir à la sortie de l'école pendant huit ans comme fonctionnaires des ponts et chaussées.

Que leur offre-t-on ?

Un indice de début de 225, soit 50.000 à 55.000 francs par mois. Je parle de francs légers bien entendu. D'ailleurs il ne s'agira que de francs légers au cours de mon exposé qui, rassurez-vous, sera bref. Donc, indice de départ, 225. On leur offre une carrière répartie en huit classes, la durée moyenne du temps normalement passé dans chaque classe étant de trois ans deux mois ; enfin, la perspective, s'ils sont bien notés — j'allais dire s'ils sont sages — de l'obtention d'une classe exceptionnelle à l'indice 475, mais, hélas ! réservée à 10 p. 100 de l'effectif budgétaire du corps. C'est dire qu'au moment où la carrière de l'ingénieur des travaux publics de l'Etat peut atteindre son point culminant, la promotion au choix à la classe exceptionnelle n'intervient que pour un nombre limité d'ingénieurs.

J'ajouterais que le développement de l'économie nationale et sa transformation entraînant l'évolution des tâches administratives,

techniques et scientifiques, créent de plus en plus de sujétions nouvelles pour le corps des ponts et chaussées.

Cela explique d'ailleurs la nécessité qui s'est fait jour d'une nouvelle organisation des services.

Or, que donne cette réforme ?

Les dispositions actuelles que je connais prévoient :

Premièrement, la création d'un grade d'ingénieur divisionnaire affecté d'un indice 510, ce qui constitue une régression brutale par rapport aux propositions du ministre des travaux publics qui laissaient espérer l'obtention des indices 525 et 550 ;

Deuxièmement, l'effectif de ce grade ne pourra concerner que 10 p. 100 du corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Je ne m'étendrai pas sur les raisons sans doute valables pour certains mises en avant pour limiter l'indice à 510. Je veux encore moins discuter à cette tribune pour ne pas mettre en parallèle plusieurs corps de fonctionnaires pour lesquels j'ai la plus grande estime. Mais je regrette profondément ce plafonnement à mon sens injustifié, d'autant plus que la réforme prévoit la suppression de 400 postes d'ingénieurs des travaux publics de l'Etat, ce qui apporte une économie d'environ 500 millions.

Comme, parallèlement, la création du grade d'ingénieur divisionnaire représente, elle, une dépense de 50 millions, c'est donc un gage de 450 millions que le corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat apporte à une réforme qui est loin de les satisfaire, d'autant plus que les dispositions actuelles restent volontairement muettes quant à la classe exceptionnelle à l'indice 475 qui est la fin de carrière de l'ingénieur dans la limite — comme je le disais précédemment — de 10 p. 100 de l'effectif budgétaire.

Aussi, monsieur le ministre, eu égard au gage de 450 millions découlant de la réforme, ai-je l'honneur de vous demander d'intervenir auprès des ministres intéressés pour qu'en attendant un nouvel examen, que j'espère prochain, de la situation des futurs ingénieurs divisionnaires, vous obteniez :

Premièrement : la normalisation de la classe exceptionnelle, cette dernière n'étant plus seulement réservée à 10 p. 100 de l'effectif, mais devenant le dernier échelon accessible à l'ensemble du corps ;

Deuxièmement : le raccourcissement de la carrière moyenne de l'ingénieur des travaux publics de l'Etat par l'accélération de l'avancement dans les échelons de début.

J'ai été bref ; j'espère cependant avoir été clair.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je conclus en vous déclarant que ces premières mesures, si elles étaient adoptées, seraient de nature à apaiser, je le crois, le mécontentement des ingénieurs publics de l'Etat. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Falala. (Applaudissements.)

M. Marcel Falala. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la question que, très brièvement, je vais traiter à cette tribune, paraît, a priori, relever du ministère des anciens combattants, mais, en réalité, elle ressortit à celui des travaux publics et des transports.

Des dispositions légales ont accordé aux agents de la fonction publique ainsi qu'aux ressortissants de certains services publics des bonifications de carrière pour le temps passé aux armées, sur les théâtres d'opérations.

Cette bonification consiste en la majoration, d'un temps double de celui passé dans une unité combattante, des services comptant pour la retraite. En outre — et notamment à Electricité et Gaz de France — le plafond normal des versements, qui est de trente-sept annuités et demie, peut être porté à quarante annuités du fait de l'adjonction des services de campagne. Les dispositions qui précèdent ont été appliquées non seulement aux fonctionnaires, mais encore aux agents d'Electricité de France, Gaz de France, à ceux de la R. A. T. P. et à ceux des banques.

Contre toute logique et, j'oserais dire, contre toute justice, le bénéfice de la double campagne est refusé aux cheminots anciens combattants.

Ce n'est pas la première fois que cette question est évoquée devant l'Assemblée nationale. Déjà, sous la IV^e République, un certain nombre de députés, appartenant à différents groupes, ont eu l'occasion d'en faire état. Cette concordance de vues sous des horizons politiques différents suffirait par elle-même à démontrer

non seulement l'intérêt suscité, chez les parlementaires, par l'affaire qui nous occupe, mais également le souci de rendre justice à une corporation dont l'éloge n'est plus à faire.

Pour tenter de justifier leur position sur ce point, c'est-à-dire le refus du bénéfice de la double campagne aux cheminots anciens combattants, les gouvernements qui se sont succédé depuis la Libération ont mis en avant les objections suivantes :

En vertu de l'article 1^{er} du décret-loi du 31 août 1937 et de la convention de la même date, la S. N. C. F., dit-on, est une société d'économie mixte, soumise au droit commercial. Ses agents n'ont pas la qualité de fonctionnaire ou d'agent de l'Etat, des départements et des communes. Aussi les relations collectives entre la S. N. C. F. et son personnel font-elles l'objet de règles particulières qui ne sont pas celles du droit public. Les dispositions concernant les fonctionnaires ne sont donc pas, en droit, applicables dans ce cas.

Le second argument invoqué est le suivant : la situation de la S. N. C. F. et les lourdes charges qu'elle assume déjà au titre des pensions ne permettraient pas d'étendre aux retraités de cette société les bonifications pour campagnes de guerre applicables aux fonctionnaires de l'Etat dans le décompte de leurs pensions de retraite.

Enfin — dernière objection — on fait observer que si le régime des fonctionnaires n'est pas applicable aux cheminots, ceux-ci ont, sur bien des points, une situation beaucoup plus favorable, notamment quant aux conditions d'âge et d'ancienneté de service exigées pour l'obtention d'une pension de retraite normale.

Telles sont, mes chers collègues, les raisons opposées aux légitimes revendications des cheminots anciens combattants.

Mais les arguments ainsi mis en avant ne sauraient, à mon avis, prévaloir et ne résistent pas à un examen plus approfondi du problème.

Pour ce qui concerne sa situation juridique, si la S. N. C. F. est soumise au droit commercial pourquoi lui impose-t-on de nombreuses et onéreuses obligations que ne connaissent pas les autres branches du secteur commercial, ne serait-ce que l'obligation de transporter ou l'interdiction de fixer librement ses tarifs ?

Quant au déficit de la S. N. C. F. j'ai sous les yeux un document intérieur d'information précisant que l'incidence de certaines anomalies telles que les charges extraferroviaires, les charges de personnel, les charges fiscales et financières est loin d'être négligeable. Une étude effectuée par la S. N. C. F. a permis, en effet, d'établir que le déficit d'exploitation de l'exercice 1957, qui s'est élevé à 22 milliards de francs, aurait, si la normalisation des comptes avait été totale, transformé en un bénéfice de 11 milliards de francs.

Pour ce qui est de la situation soi-disant privilégiée dont joueraient les cheminots, qu'il me suffise de dire combien leur métier est pénible, dangereux, assorti d'une discipline rigoureuse et de lourdes responsabilités.

Monsieur le ministre, je ne pense pas que l'on puisse décemment refuser plus longtemps aux cheminots anciens combattants la satisfaction légitime qu'ils réclament depuis longtemps. Ils ont payé un lourd tribut à la guerre de 1914-1918, à celle de 1939-1945 et à l'occupation, 8.938 morts, 15.977 blessés, telles ont été leurs pertes au cours de la dernière guerre.

Comme leurs camarades fonctionnaires, les cheminots se sont battus pour le pays tout entier sans considération de distinctions professionnelles ou sociales. C'est la corporation des cheminots qui a le plus souffert de la dernière occupation du fait des bombardements et des destructions consécutives d'ouvrages et d'engins, sans parler des terribles représailles que les occupants ont exercées sur eux.

Les cheminots ont pris une part active à la libération de Paris et du territoire par leur grève insurrectionnelle. Cette attitude leur a valu les plus chaudes félicitations des pouvoirs publics après la libération. La S. N. C. F. est la seule administration qui ait reçu la Légion d'honneur.

Monsieur le ministre, il apparaît donc d'une façon indiscutable que les avantages de la double campagne doivent être accordés aux anciens cheminots. En 1937, à une délégation de plusieurs fédérations d'anciens combattants, le directeur général de la S. N. C. F. précisait que, compte tenu des dispositions adoptées dans d'autres secteurs nationalisés, l'octroi de la double campagne ne soulevait aucune objection de la part de la S. N. C. F. et que seuls des obstacles financiers ne permettaient pas à l'époque de donner suite à la demande présentée. Le

directeur général ajoutait que la requête des cheminots anciens combattants devait être présentée à l'étage gouvernemental.

Monsieur le ministre, j'ose espérer que le premier gouvernement de la V^e République, répondant à un double sentiment de reconnaissance et d'équité, voudra marquer sa volonté d'accorder le bénéfice de la double campagne aux cheminots anciens combattants et ce sera justice. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Hippolyte Ducos. Monsieur le ministre, il y aurait un long débat à instaurer sur la situation désavantageuse où se trouvent les conducteurs de chantiers, agents de travaux et auxiliaires des ponts et chaussées.

Force nous est de nous contenter d'une brève intervention pour attirer l'attention du Gouvernement sur ce personnel digne d'un meilleur sort.

Qu'il me soit permis d'abord de souligner qu'en raison de la paradoxale exclusion initiale de la section B fondée sur les risques et les fatigues exceptionnelles d'un personnel qui travaille durement, dehors, par tous les temps, on aurait dû, tout au moins quand cette injustice a été réparée, lui accorder la rétroactivité des services actifs — on le pourrait et on le devrait encore — ne serait-ce qu'en prenant comme point de départ la date de l'application de la fonctionnarisation générale de cette corporation, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 1950.

En attendant cet acte de justice et avant d'en arriver à la situation actuelle, j'insiste, en premier lieu, pour que vienne rapidement en discussion ou plutôt pour que soit adopté d'urgence sans débat le projet de loi n° 269 déposé sur le bureau de l'Assemblée le 6 octobre 1959.

Deux décrets du 2 novembre 1957 ont classé dans la catégorie B les conducteurs de chantiers et les agents de travaux des ponts et chaussées. Malheureusement cette mesure d'équité dont je viens de parler n'ayant pas été prise, le classement dans la catégorie B ne jouera pour ces fonctionnaires que lorsqu'ils justifieront de quinze ans de services postérieurement à la date de ce classement.

De là le danger pour les agents admis à la retraite d'office par limite d'âge à 60 ans, pendant la période transitoire de quinze ans, d'approuver un grave préjudice du fait de l'interruption de leur carrière.

Pour remédier à cette situation, l'ordonnance du 31 octobre 1958 a été prise mais elle ne permettait pas aux agents atteints par la limite d'âge nouvelle, entre le 7 novembre 1957 et le 9 février 1959, d'exercer rétroactivement l'option prévue entre l'ancien et le nouveau régime.

Pour que tous les conducteurs de chantiers et agents de travaux atteints par la limite d'âge nouvelle après le 7 novembre 1957 puissent exercer ladite option, le projet de loi n° 269 a été déposé. Comme il sera certainement accepté par l'Assemblée nationale, il n'y a pas de raison de ne pas le soumettre à son vote sans délai.

Il y a eu, d'autre part, chez les exécutants des ponts et chaussées une rapide évolution technique qui a rendu nécessaire la création de concours comparables à ceux d'autres catégories de fonctionnaires auxquelles on peut assimiler la leur, mais qui sont mieux rétribués. On leur a donné des appellations nouvelles, celles qu'ils portent maintenant. On les a « ennoblis » écrit M. le rapporteur du budget. Ils en sont très fiers mais leur satisfaction aurait été à coup sûr plus grande si on avait mis leurs émoluments au niveau de ceux de leurs homologues de la fonction publique.

Le moins qu'on puisse leur accorder, c'est de satisfaire aux revendications extrêmement modestes qu'ils présentent en ce moment.

Premièrement, en ce qui concerne les conducteurs de chantiers, on leur offre la transformation — pour quelques-uns seulement et après un nouvel examen professionnel — du grade de conducteur en grade de conducteur principal.

Ce qu'ils veulent surtout, c'est que les difficiles épreuves qu'ils ont tous subies à l'entrée de leurs importantes fonctions leur valent à tous les mêmes émoluments que les épreuves de même élévation qui livrent accès à des carrières plus avantageuses.

Ce qu'ils veulent, c'est l'intégration totale du corps dans le cadre B avec un classement indiciaire analogue, par exemple, à celui des chefs de secteur des P. T. T., autrefois conducteurs de travaux des P. T. T.

Ils demandent encore la dotation, par le service, d'un véhicule automobile à tous les conducteurs de chantiers avec prise en charge par l'administration des frais y afférents, le relèvement du plafond de cumul à 100 p. 100 en ce qui concerne les concours apportés aux collectivités locales, le débouché de carrière dans les corps de techniciens et chefs de section.

Quant aux agents des travaux, ils demandent la parité avec leurs homologues des P. T. T., des douanes, des eaux et forêts, etc. Il faut que leur appellation soit analogue à celles qui existent dans ces administrations, étant donné qu'ils ont la même valeur et ont passé des concours aussi difficiles. Ils veulent le titre d'agent technique des ponts et chaussées. Il faudrait que le chef d'équipe fût reconnu avec un indice terminal net de 240, puis le conducteur d'engin avec l'indice net de 230, puis le spécialiste avec l'indice net de 222.

Quant aux auxiliaires routiers, ils demandent la garantie de la stabilité de l'emploi par la titularisation dans le cadre de la loi du 3 avril 1950.

Permettez-moi d'insister sur la considération suivante. Il ne s'agit point là de revendications proprement dites. Il s'agit seulement de réparer une injustice dont ce personnel a été victime par le fait qu'on ne lui a pas appliqué les propositions présentées à son sujet par la direction du personnel des travaux publics en 1948 et par le conseil supérieur de la fonction publique en 1952. (Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.)

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Je demande la parole.

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

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Mes chers collègues, j'avais demandé à interrompre M. Ducos pour faire la remarque suivante : c'est la première fois, je pense, depuis de nombreuses années, que l'administration présente une modification très importante et une amélioration très sensible des services de l'Etat.

Or, depuis deux jours nous n'avons entendu, à ce sujet, sauf quelques rares compliments, que des remarques que je considère comme plutôt désobligeantes.

Je veux au contraire qu'il soit rendu publiquement hommage dans cette Assemblée à l'effort que vient d'accomplir le ministre des travaux publics et, en particulier, sa direction du personnel, effort qui apporte une véritable révolution dans l'administration. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

M. le président. La parole est à M. Dumortier. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. Jeanniil Dumortier. Au nom de mon groupe, je formulerai quelques remarques.

Je souligne d'abord deux contradictions apparentes, l'une dans le rapport de M. Ruais où, reprenant l'article 2 du chapitre 45-42, il souligne que la suppression d'un nuancement ou la hausse de certains tarifs n'entraîne pas obligatoirement une augmentation de recettes, que c'est souvent le contraire qui se produit.

En second lieu, il nous semble y avoir contradiction aussi entre la volonté apparente du Gouvernement d'empêcher actuellement les hausses de prix et le fait de provoquer en même temps la hausse des tarifs sur certains transports par canaux, et nous constatons que M. Ruais souligne également que cela entraînera une hausse des prix du vin.

Ma deuxième remarque est relative à l'application du décret du 14 novembre 1949. De nombreux membres du conseil supérieur des transports, qu'ils soient délégués des collectivités locales, représentants d'associations syndicales ou de grandes entreprises nationalisées, pensent qu'on n'applique pas ce décret selon l'esprit dans lequel il a été pris, qu'en particulier on en modifie souvent la teneur sans l'avoir appliqué en entier.

Ce décret était destiné à coordonner les transports. Nous aimerions, monsieur le ministre, connaître votre opinion sur un éventuel règlement, nous ne dirons pas définitif, mais « définitif provisoire » de cette coordination.

Ma troisième observation concernera les fermetures de lignes.

13.000 kilomètres de lignes ont été fermées dans la S. N. C. F. Cette politique est en complète opposition avec la volonté exprimée ici — apparemment, toujours — par le Gouvernement, sur la décentralisation industrielle.

On croit réaliser des économies. En fait, on asphyxie certaines régions et l'on provoque la concentration, l'afflux sur Paris de

nouvelles vagues de provinciaux. Un de nos anciens collègues, dont la valeur et le dévouement à la cause publique avaient vraiment conquis l'estime de toute cette Assemblée, M. Lionel de Tinguy, soulignait combien le Parisien coûtait plus cher à la collectivité que le provincial. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

13.000 kilomètres de lignes fermées ! Et puis on remplace le service de la S. N. C. F. par un service d'autobus ou d'autocars, et, pour assurer le transport des voyageurs, par la suite, on demande une subvention d'équilibre aux collectivités locales. Ainsi on a simplement transféré un déficit apparent d'une caisse à une autre, un jeu d'écritures a été pratiqué, mais la ligne a été fermée. Cela permet tout de même à quelques-uns d'assurer le transport des marchandises à bon compte et de réaliser de substantiels bénéfices. « La liberté du renard dans le libre poulailler » se trouve ainsi manifestement réalisée.

Nous nous permettons une suggestion, monsieur le ministre. Nous désirons vous donner une arme. Nous voudrions que dans vos discussions avec vos collègues des départements financiers — car nous ne doutons nullement de votre bonne volonté en l'occurrence — vous vous appuyiez davantage sur la loi du 30 juin 1955, relative à l'établissement des programmes d'action régionale.

Il faudrait considérer que lorsque vous faites le bilan, ligne par ligne, d'une exploitation ferroviaire, ce bilan est faux dès le départ, parce qu'il est absolument impossible de parler de rentabilité et de faire un bilan exact. Les ventilations ligne par ligne sont réellement impossibles. Il faut toujours certaines prévisions. Une fois l'accord réalisé, un certain nombre des paramètres étant fixés, on établit un bilan. Mais il suffit de modifier les bases du calcul pour avoir un autre bilan.

Il en est ainsi même en acceptant les calculs actuels, qui sont certainement faits par de grands techniciens, par des mathématiciens qui approchent le plus près possible la réalité, qui y sont asymptotes.

Pourquoi ne pas considérer qu'il s'agit là, non pas d'un déficit, mais d'une sorte de péage, péage de service public, arrêté pour l'aide aux régions sous-développées, dans le cadre de la loi du 30 juin 1955 ?

Voici une troisième remarque. Il faut régler un très difficile problème, celui de la tarification. Jusque'en 1951, il existait une tarification péréquée sur tous les réseaux de chemins de fer, le Français payait tant du kilomètre.

Un beau jour, on s'est aperçu que cette façon de procéder était très loin de la réalité et qu'il fallait s'efforcer d'approcher le juste prix, le juste coût de revient et, en particulier, empêcher les opérations de dumping réciproque et, au départ, on a voulu empêcher que la S. N. C. F. puisse consentir des tarifs que d'autres n'auraient pas pu pratiquer sur certaines liaisons.

Je me rappelle moi-même être intervenu il y a bien longtemps, — je n'étais pas encore parlementaire — pour défendre certains trafics par cabotage, considérant notamment que la S. N. C. F. en assurant les transports de Bretagne vers le Nord handicapait très lourdement l'industrie du cabotage dont notre collègue, M. Duchêne nous a entretenus si pertinemment ici-même hier.

Voyez-vous, monsieur le ministre, l'application de la tarification péréquée à l'ensemble de la France n'était pas juste. Pensez-vous que la tarification ponctuelle l'a été ? Cette tarification, dans laquelle les deux éléments point de départ et point d'arrivée comptent, entraîne — ce que nous ne voulons pas, ce que le Gouvernement affirme ne pas être sa politique — l'énorme concentration industrielle inhumaine. (Applaudissements.)

Je sais, car je suis ces questions avec beaucoup d'intérêt, qu'actuellement une nouvelle tarification est à l'étude. Un dirigeant des chemins de fer, que j'ai entendu récemment à l'association des Grands ports français, nous a expliqué qu'on étudiait actuellement une tarification qui aurait un caractère linéaire, peut-être même un caractère linéo-ponctuel. (Sourires.)

L'avantage de cette tarification linéaire, bien entendu, est que tout le long de la ligne de chemin de fer, des industries locales pourront s'installer mais cela en fonction de situations futures et non pas des éléments existants. Cela ne redonnera pas la vie là où la voie ferrée ne passe pas et cela ne pourra pas réanimer des régions qui ont été abandonnées et qui ont perdu leur oxygène.

Nous vous demandons donc, monsieur le ministre, si une sorte de péréquation géographique ne serait pas préférable.

En tout cas, ne jugerez-vous pas bon, monsieur le ministre, avant quelque décision que ce soit, de prendre l'avis de notre

commission de la production et des échanges afin que, dans un effort de bonne volonté réciproque et dans le souci de l'intérêt public, de l'intérêt majeur du pays, nous puissions nous efforcer d'harmoniser nos points de vue ?

Telles sont les quelques remarques d'ordre technique que je voulais formuler.

Mais vous ne vous étonnez pas si, parlant au nom du groupe socialiste, je quitte le terrain purement technique pour aborder cette question sous son aspect humain.

Vous êtes vous-même, monsieur le ministre, trop profondément imprégné d'humanisme chrétien pour ne pas comprendre notre grave souci actuel.

Je ne sais quelle image employer pour qualifier la situation, mais je crois que notre pays est actuellement en « état de « surfusion » sociale et je me demande quel germe cristallin ne risque pas de bloquer un jour la banquise.

Nous connaissons certes une situation exceptionnelle parce qu'il y a à la tête de ce pays un homme exceptionnel. L'accueil qu'il reçoit actuellement en Alsace ne peut que confirmer la profonde confiance que lui font toutes les classes de la nation. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Mais permettez-moi de dire aussi fermement, non pas au ministre des travaux publics, mais au représentant du Gouvernement — que je veux croire solidaire — que cette confiance ne va pas au cabinet de M. Debré, — je le dis franchement comme je le pense — car la politique qui est actuellement pratiquée sur le plan économique et social consiste essentiellement à diminuer le pouvoir d'achat de la masse salariale sans toucher aux bénéfices des grosses sociétés ou même en en permettant l'augmentation.

Croyez-vous, alors que le coût de la vie monte sans cesse, que les travailleurs de la fonction publique et les cheminots — les gars du rail — n'ont pas été sensibles à ce magnifique cadeau de 200 milliards de francs qui a été accordé aux entreprises capitalistes sous couvert de la réintégration au taux diminué de 3 p. 100 de la décote sur stocks ?

Croyez-vous qu'il est bon de faire ce calcul insensé — certains membres du Gouvernement le font — d'espérer qu'avec les événements internationaux, la compréhension de la C. G. T. communiste évitera une grève à ce pays ? Vous devez penser à ce que vaut l'avertissement de la C. G. T.-F. O., des syndicats indépendants, de la C. F. T. C. Ce ne sont pas les cadres syndicaux qui mènent, ce sont ceux qui protestent, qui crient, qui souffrent actuellement, c'est l'ensemble des travailleurs qui vont pousser devant eux la masse des délégués syndicaux.

Le comité mixte des chemins de fer devait se réunir hier ou avant-hier. La réunion est reportée à samedi, le Gouvernement n'ayant pas encore pris position. Ne jouez pas avec cela ! Faites très attention : lorsque la surfusion cessera et que la banquise gèlera, il sera trop tard. Alors, viendra l'épreuve de force.

Je vous en conjure, ne laissez pas jouer l'épreuve de force entre les masses salariales, le secteur public et l'Etat. Il n'y aurait pas de vainqueur dans une telle épreuve de force. Si, ceux qui devraient siéger là-haut... (L'orateur désigne les bancs des députés communistes.)

M. Maurice Niles. Ils y sont (Rires.)

M. Jeannil Dumortier. Il y en a un. Il est vrai qu'il représente beaucoup d'électeurs, hélas !

M. Maurice Niles. Cinq millions !

M. Jeannil Dumortier. C'est malheureusement vrai. Il ne suffit pas de « gommer ». Si demain, ces députés disent à leurs troupes de ne pas bouger, ce sera pour permettre la politique de M. Khrouchtchev, et non pas la vôtre, vous le savez. Pensez aux autres, à la masse de ceux qui, dans ce pays, veulent que la notion de service public soit défendue.

J'ai entendu hier un orateur que je ne citerai pas, tenir des propos qui m'ont profondément révolté dans mon cœur et dans mon âme de socialiste et de républicain. Certains ne comprennent pas ce qu'est la misère ; ils ne l'ont jamais subie et ne savent pas ce qu'est une fin de mois difficile, ce que c'est que d'avoir à habiller des enfants au mois d'octobre pour les envoyer à l'école, alors qu'il ne rentre à la maison que 30.000 ou 35.000 francs par mois.

Que l'Etat-patron donne l'exemple, je vous en conjure. (Applaudissements à l'extrême gauche, au centre gauche et sur quelques bancs à gauche et au centre.)

Ce n'est pas un appel à la révolte que je lance, mais un appel à votre compréhension.

Imaginez, le général de Gaulle ayant disparu, une dissolution ! Imaginez le coup de balai qui frapperait le régime à ce moment ! Pensez-y comme j'y pense moi-même sincèrement.

Il ne faut pas d'épreuve de force. Elle ne ferait que des vaincus. Même si l'Etat semblait être le gagnant, il y aurait eu un peu plus de misères, un peu plus de malheurs et d'amertume dans la classe ouvrière, un peu plus de révoltés contre l'Etat et contre la nation. Si l'Etat perd l'épreuve, alors c'en est fini de l'ordre et de son autorité et c'est le point de départ de toutes les aventures. Je vous en conjure, monsieur le ministre, écoutez l'appel que je vous adresse au nom du groupe socialiste. C'est un appel à la sagesse et à la générosité. Je crois qu'en l'occurrence les deux vont de pair. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche, au centre gauche et sur plusieurs bancs à gauche et au centre.*)

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

M. René Regaudie. Monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est par la presse que nous avons appris récemment le programme d'autoroutes auquel le Gouvernement venait de donner son accord.

Je n'ai nullement le désir, monsieur le ministre, de critiquer vos intentions dans ce domaine. Je voudrais simplement formuler quelques observations à ce sujet.

Il faut se souvenir dans quelles conditions le système de financement adopté pour les autoroutes a été accepté par le Parlement. Devant l'ampleur de la dépense, devant la pénurie des finances publiques, bon gré, mal gré, une majorité s'est dessinée qui a accepté l'instauration du droit de péage.

Bien sûr, il faut construire et il vaut mieux construire, j'oserais dire presque par n'importe quel moyen, les éléments d'équipement national dont la France a besoin. Toutefois, nous voudrions attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la nécessité de respecter, dans la fixation du péage, des taux qui demeurent raisonnables et acceptables par l'automobiliste à qui, par ailleurs, on demande déjà beaucoup de sacrifices.

Je voudrais surtout, reprenant l'idée qui a déjà été exposée par plusieurs orateurs à cette tribune, vous faire connaître le point de vue d'un représentant de cette région très pauvre et terriblement délaissée, de ce coin du Massif central qui semble devenir de plus en plus le désert français. Il est bien de construire des autoroutes dans les régions aujourd'hui surpeuplées et de relier entre eux les centres peuplés ; c'est là, bien sûr, qu'elles sont le plus rentables et que, dans les conditions de construction actuelles, vous parvenez le plus aisément à les réaliser. Mais ne pensez-vous pas que la route doit, tout comme le chemin de fer, servir à distribuer, à la surface du pays, l'activité vitale et répartir un peu de cet élément économique dont les régions en perte d'activité pourraient revendiquer une juste part ? Lorsque l'on parle de décentralisation il faut la considérer par rapport à l'ensemble des activités.

Par conséquent, le programme d'autoroutes envisagé est certainement beaucoup trop modeste et insuffisant. Il doit s'accompagner de l'aménagement général de routes plus aisément praticables et moins dangereuses. De surcroît, il n'est sans doute pas nécessaire de dire au propagandiste des conceptions européennes que vous êtes, combien il est pénible de constater combien certains réseaux routiers d'autres pays de l'Europe sont fréquentés pendant que celui de notre pays reste par trop délaissé.

Nous avons donc un grand effort à accomplir si nous voulons — nous en avons parlé hier — attirer chez nous les touristes étrangers et leur permettre d'apprécier la beauté de toutes nos provinces.

La conclusion est que la conception du réseau d'autoroutes doit être élargie et reconsidérée en tenant compte d'autres éléments que ceux qui ont présidé à l'élaboration du premier projet.

C'est là qu'intervient l'aspect financier du problème. Monsieur le ministre, nous savons tous quels sont vos efforts et ceux de vos services pour obtenir les moyens nécessaires. On a beaucoup parlé déjà du fonds national routier, hélas ! il me faut y revenir à mon tour.

La situation à cet égard est assez curieuse. Elle n'est d'ailleurs pas le résultat de votre volonté car vous dépendez sur le plan financier du ministère des finances dont les conceptions en la matière nous paraissent profondément erronées.

Le fonds national routier, institué par une loi déjà ancienne, vient de faire l'objet d'une nouvelle modification supplémen-

taire qui figure dans la première partie du projet de loi de finances.

Il est à noter, en passant, que c'est une méthode pour le moins curieuse que de commencer par décider un prélèvement sur les ressources du fonds national routier, avant même que soit votée sa dotation. Mais il s'agit là d'une pure question de procédure, ce n'est pas l'essentiel et ce n'est pas ce qui retiendra notre attention.

C'est l'article 71 qui fixe le montant du prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Ce prélèvement, fixé à 7 p. 100, au lieu de 22 p. 100 dans le système antérieur, concerne l'ensemble des produits pétroliers, tandis que le précédent prélèvement se rapportait aux seuls produits routiers.

Les automobilistes et usagers de la route pourraient se féliciter de ce qu'on les épargne un peu et que la charge soit répartie sur l'ensemble des contribuables. Mais il faut remarquer que la recette obtenue avec le taux initial atteindrait aujourd'hui 80 milliards, alors qu'avec le taux retenu elle ne sera que de 39.700 millions.

Il convient d'observer de plus que, par le jeu de l'article 11, ce chiffre est ramené à 28 milliards et demi seulement.

A plusieurs reprises, le ministère des finances a indiqué que la dotation de 1960 serait plus élevée que celle de 1959. Il suffit de comparer les chiffres : 1960, 23.500 millions de francs ; 1959, 26.400 millions. Ce n'est même pas le *statu quo*, d'autant plus que, sur les 28.500 millions, à peine plus de 20 milliards seront réservés aux routes nationales et 1.752 millions à la reconstruction des ponts.

Au total, la tranche nationale s'élève à 22 milliards, la tranche départementale retrouve 1.032 millions de francs, la tranche urbaine 3.027 millions de francs et la tranche communale 1.091 millions.

Cette évolution est tout de même assez fâcheuse et, après les rapports qui nous ont été présentés, notamment par M. Ruais au nom de la commission des finances, indiquant quels étaient les besoins de notre réseau routier actuel, il n'est pas possible de soutenir que les dotations accordées à votre département, monsieur le ministre, soient suffisantes pour répondre aux exigences.

Trop de points dangereux, trop de régions où la circulation est difficile demeurent pour que nous acceptions une politique instaurée par une conception hélas profondément rétrograde.

Je prends par exemple le cas des élargissements de route, qui sont effectués dans des conditions particulièrement économiques et à l'occasion desquels le service des ponts et chaussées accomplit de véritables prouesses. Cette façon de faire conduit parfois à supprimer les accotements. Il en résulte que, non seulement la circulation est rendue plus dangereuse encore, mais il ne reste même pas de place pour les cyclistes. L'élargissement des routes à grande circulation ne devrait-il pas entraîner obligatoirement la création de pistes cyclables ?

D'autre part, la signalisation mérite une attention accrue. L'unification européenne de la signalisation routière rencontre assurément notre approbation. Pourquoi faut-il que nous constatons trop souvent sur les routes de France le maintien d'une double méthode de signalisation ? Par exemple, l'interdiction de doubler est indiquée tantôt par une ligne jaune partageant la chaussée, tantôt par un panneau. Dans ces conditions, l'automobiliste a tendance à ne pas observer les prescriptions de sécurité ; les difficultés de circulation risquent alors de s'aggraver et de provoquer des accidents.

L'usage des panneaux de signalisation devrait aussi être coordonné. Suivant les départements, l'usage des panneaux « stop », par exemple, est plus ou moins généralisé. L'expérience que j'ai pu recueillir m'incite à vous recommander de faire en sorte que ces panneaux soient installés partout où il y a une voie à protéger.

Enfin, le classement des routes nationales en deux catégories différentes est souvent une erreur et une cause supplémentaire de danger. Les personnes qui circulent en automobile sur une route nationale sont tentées de croire qu'elles ont toujours un certain droit de priorité au moins morale. Comme elles ne connaissent pas tous les chemins secondaires qui peuvent y déboucher, vous devinez aisément les dangers qui peuvent en résulter. Je connais telle route nationale qui, sur un certain parcours et certains jours de fête ou de marché, connaît une circulation d'une grande intensité, comparable à celle de voies de grande communication placées dans la première catégorie. Il faudrait donc revoir cette classification et prendre des mesures

plus judicieuses et en même temps plus simples, et je crois que la classification de la voirie, déjà simplifiée, pourrait très bien se transposer dans le domaine du code de la route.

M. Henri Caillemer. On a établi des passages protégés sur certaines routes nationales qui ne sont pas prioritaires.

M. René Regaudie. Oui, mais on ne l'a fait bien souvent qu'après que des accidents entraînant perte de vies humaines se soient produits. C'est ce que je déplore et que je voudrais surtout essayer de prévenir.

M. Henri Caillemer. Vous avez raison et je m'associe entièrement à votre observation.

M. René Regaudie. Dans ce domaine de la route, nous ne saurions oublier un personnel qui est généralement de très haute qualité et, au nom de mon groupe, je m'associe sans réserve aux paroles qui ont été prononcées par M. Mocquiaux au sujet des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Notre inquiétude est grande, car dans de nombreuses circonscriptions nous manquons actuellement d'ingénieurs T. P. E., par suite d'un recrutement insuffisant, dû sans doute au fait que les ingénieurs ne trouvent pas dans cette carrière les avantages qu'ils sont en droit d'attendre après des études et une formation assez longue et délicate.

Or il en faudrait beaucoup pour l'Algérie. Pourtant dans nombre d'arrondissements il n'y en a pas encore un seul. C'est un simple conducteur de travaux qui, avec son expérience et sa bonne volonté, arrive à répondre à l'essentiel. L'insuffisance est donc notoire, et si la France doit non seulement songer à la direction des travaux en Algérie, mais aussi apporter son aide technique aux pays de la Communauté, l'insuffisance apparaît encore plus considérable et il convient d'y remédier.

En ce qui concerne les agents de travaux qui concourent à l'entretien dans des conditions si difficiles du réseau routier, nous nous associons aux paroles prononcées par M. Hippolyte Ducos et nous souhaitons ardemment qu'ils soient classés dans le service actif.

Maintenant, monsieur le ministre, ayant abordé ces problèmes de personnel — problèmes humains dont mon ami Dumortier soulignait l'importance et l'acuité dans les jours que nous vivons — je me permettrai de vous rappeler une vieille affaire : celle de la caisse autonome de retraites des petits cheminots. Elle ne figure plus, je crois, dans votre budget car la subvention la concernant a été transférée au ministère du travail. Vous êtes cependant le ministre de tutelle des ressortissants. Or, j'ai eu en mains une correspondance échangée entre votre ministère et les intéressés. Connaissant votre esprit d'équité, monsieur le ministre, j'ai peine à croire que vous puissiez vous associer sans réserve à la teneur du document que j'ai sous les yeux et qui a provoqué non seulement le mécontentement des intéressés mais encore la réaction du président de l'union des transports publics urbains et régionaux. Celui-ci vous a d'ailleurs fait part de ses observations, car tous ceux qui se penchent sur ce problème savent qu'il a pris aujourd'hui un tour absolument absurde et qu'il faut essayer de lui porter un remède.

N'est-il pas cruel de lui de petites gens, qui ont eu le tort de faire confiance au contrat que leur offraient des services pour partie disparus aujourd'hui ou transformés et à l'égard de qui on a commis des erreurs parfois purement matérielles, se voient spolier des avantages auxquels ils pouvaient justement prétendre ? En effet, des relèvements ont été opérés pour d'autres catégories de pensionnés. Or, que nous sachions, depuis 1957, ceux-là n'ont bénéficié d'aucun rajustement de leur pension et se trouvent, par conséquent, dans une situation extrêmement pénible.

L'exemple des cadres relevant de la C. A. M. R. serait plus particulièrement démonstratif. Par le jeu dit de « l'écrêtement », ils se trouvent dans des conditions paradoxales, ne se voyant accorder que des retraites très dérisoires considérablement réduites par rapport à celles de leurs anciens camarades des grandes écoles dont ils sortent les uns et les autres. Il y a là une injustice criante. Monsieur le ministre, nous vous demandons instamment de bien vouloir examiner à nouveau ce problème humain. Reconnaissez que si ces braves gens n'ont pas eu réparation c'est parce qu'ils ne sont pas assez nombreux et, partant, ne peuvent pas, eux, brandir la menace. Il est anormal que la France, pays de justice, pays d'équité, en soit arrivée là. Je connais votre dévouement à toutes les causes justes, je sais avec quel esprit vous animez ce grand ministère des travaux

publics, les efforts que vous faites chaque jour, les résultats que vous avez déjà obtenus pour défendre à la fois notre patrimoine national et tous ceux de qui dépend la prospérité de ce patrimoine. Je compte aujourd'hui sur vous pour essayer de réparer une telle injustice. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

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

M. Pierre Hénault. Monsieur le ministre, je veux tout d'abord noter la satisfaction que nous avons éprouvée lorsque M. le secrétaire d'Etat aux finances, le 9 novembre dernier, a eu le courage d'avouer — ce n'était d'ailleurs pas de son chef — qu'il n'y avait plus de fonds routier. Je suis très heureux aujourd'hui de voir M. le ministre des finances à son banc. Il a si bien pris conscience de la gravité du problème qu'il a voulu redonner en quelque sorte la vie au fonds routier et tenter de remonter — trop lentement peut-être — la pente désastreuse que les gouvernements ont suivie pratiquement depuis le jour où, en 1951, le fonds routier a été créé. C'était en somme rendre justice à toutes nos luttes du passé pour défendre ce fonds routier.

Dieu sait pourtant si les manœuvres obliques avaient été multipliées. Nous avions vu d'année en année des reniements, des promesses fallacieuses. Tous les arguments avaient été utilisés contre nous et pourtant, en défendant le fonds routier, nous pensions bien soutenir une cause honnête. Hélas ! nos actes étaient tournés en dérision et d'année en année les ressources du fonds routier diminuaient au point d'en arriver, l'an passé, à la suppression de tout engagement de programmes et, par voie de conséquence, de toute possibilité de paiement de travaux en 1960. Bref, c'était la disparition pure et simple du fonds routier.

Année après année depuis 1951, hormis 1955 où un sursaut de loyauté a prévalu, les gouvernements ont voulu détruire l'œuvre entreprise pour assurer la réalisation d'un réseau routier moderne. Depuis la création du fonds, plus de 200 milliards ont été détournés de leur affectation.

Pour 1960, il ne subsistait rien. Il a fallu aviser et c'est ainsi qu'il a été décidé que les ressources affectées à l'équipement et à la modernisation du réseau routier seraient désormais calculées sur la totalité des taxes. Mais le taux du prélèvement n'atteindra cette année que 7 p. 100 du produit, alors que le fonds aurait dû recevoir 22 p. 100 du produit de la seule taxe intérieure sur les carburants routiers. C'est, malgré tout, un progrès par rapport à l'année dernière.

Le fonds routier obtiendra donc 7 p. 100 des 575 milliards que procure l'ensemble des taxes, soit 39.700 millions, alors que 22 p. 100 prélevés sur les 450 milliards que produit la taxe intérieure sur les carburants routiers donnent environ 100 milliards. C'est dire que le fonds routier ne reçoit que 40 p. 100 de ce qu'il aurait dû normalement recevoir.

J'ajoute que ce crédit de 39.700 millions est amputé, à titre exceptionnel il est vrai, pour 1960 — j'ose espérer, monsieur le ministre des finances, qu'en 1961 ce prélèvement ne subsistera pas — des 11.200 millions qui sont versés au budget général.

L'excuse donnée pour cette amputation est que, étant donné les retards précédemment accumulés en raison du manque de crédits, la somme prévue de 28 milliards 500 millions suffira à financer les travaux engagés cette année.

Je voudrais conclure ce bref rappel d'un triste passé en faisant ressortir que la politique routière suivie jusqu'à ce jour permet au Gouvernement de dire aujourd'hui qu'il y a trop de crédits pour les raisons que j'indiquais tout à l'heure, d'où la nécessité de reverser le complément non utilisé au budget général.

Ma conclusion sera une question à M. le ministre des travaux publics.

Je suis un des cosignataires de l'amendement qui a permis de créer, en 1954, la tranche rurale.

Précisons à nouveau qu'alder nos campagnes, créer une voirie conforme aux besoins de nos petits bourgs et de nos villages n'a jamais été la convenance des gouvernements précédents. Pourtant, notre rapporteur le rappelait hier, il s'agit de 370.500 kilomètres de chemins vicinaux et de 450.000 kilomètres de chemins ruraux.

Quelles sont vos intentions, monsieur le ministre, à l'égard des chemins reconnus de la tranche vicinale et de la tranche rurale ?

Les difficultés financières des communes de France ne sont plus à démontrer. L'utilité de cette voirie secondaire, demeurée

à peu près ce qu'elle était au siècle dernier, n'est pas non plus à préciser.

Nous sommes nombreux, ici, à désirer connaître vos projets sur ce point précis. D'avance, monsieur le ministre, je vous en remercie. (Applaudissements à droite.)

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

M. Pierre Dumas. Monsieur le ministre, mes chers collègues, bien que ce soit incontestablement notre préoccupation commune la plus grave, je ne parlerai pas des prélèvements opérés sur les fonds d'investissement routier.

A cet égard, monsieur le ministre, vous partagez peut-être le sentiment de l'Assemblée. Au surplus, préoccupés que nous sommes essentiellement de l'avenir, nous sommes moins tentés de nous attarder à des regrets que de chercher les moyens de remédier au retard ainsi pris.

Tel est particulièrement, je crois, l'état d'esprit de tous ceux que leurs responsabilités dans les gestions locales ou départementales obligent à être réalistes et, s'ils le peuvent, réalisateurs.

C'est ainsi qu'à travers la France un certain nombre de projets se sont dessinés qui tendraient à réaliser des travaux indispensables du point de vue national, mais dont les moyens qui sont actuellement vôtres ne permettent pas, hélas ! d'envisager la réalisation avant très longtemps, même en faisant appel à des initiatives privées et régionales.

Je voudrais donc, monsieur le ministre, vous demander si des initiatives de cet ordre recevraient de votre part, ainsi que de celle de M. le ministre des finances, un accueil favorable.

Je me suis permis de poser une question à M. Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances, lors de la discussion de l'article 11. Il m'a affirmé que cette question était en discussion entre le ministère des finances et le ministère des travaux publics. Il a émis le vœu que la discussion du budget des travaux publics soit l'occasion d'un large échange de vues à ce propos. D'où mon intervention.

Je me permets d'insister sur le fait que, lorsque je pense à des initiatives privées, d'ordre régional, je n'imagine pas que de grands travaux publics puissent devenir la propriété de sociétés à proprement parler privées. J'entends qu'il s'agit de sociétés d'économie mixte, dans lesquelles les collectivités locales et les chambres de commerce seraient seules maîtresses des opérations et de la direction de ces travaux, qui seraient vraiment d'intérêt national : ponts, tunnels et voies à grande circulation ou autoroutes destinées à les prolonger.

Les objections que rencontre un tel projet, nous les supposons. Il y a d'abord le principe, *a priori* choquant, des péages évoqué tout à l'heure par un précédent orateur.

Je voudrais insister sur le fait que, lorsqu'on jette un pont sur une rivière ou qu'on perce un tunnel, on réalise des économies de kilomètres, donc, en fin de compte, des économies de temps, d'essence et d'argent, telles que la perception du péage devient très supportable pour les automobilistes, surtout si l'économie réalisée est supérieure au montant de ce péage.

Je pense enfin que l'appel à des capitaux ne peut pas être préjudiciable aux efforts d'assainissement financier entrepris et soutenus par le ministère des finances, dans la mesure où j'ai eu la preuve que des capitaux étrangers pourraient s'investir dans de telles opérations. Il est bien évident que ces capitaux, s'ils s'investissent là, ne se porteront pas nécessairement sur d'autres opérations. Ils pourraient choisir volontiers de s'investir dans de tels travaux, parce qu'ils trouveraient là une rentabilité assurée et parce que telle liaison internationale qui est à réaliser intéresse également le pays d'où émanent ces capitaux.

En de tels cas, je pense que l'appel à ces capitaux ne léserait en rien les finances ni le crédit publics. Il me semble donc, monsieur le ministre, que, devant l'impossibilité pratique où vous vous trouvez de réaliser tout ce qui est à faire en France, vous pourriez accepter fort volontiers qu'en certains cas comme ceux que je viens de définir, l'initiative régionale se substitue à l'initiative nationale, hélas ! par nécessité défailante.

M. Marcel Rociore. Mon cher collègue, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Pierre Dumas. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Rociore, avec la permission de l'orateur.

M. Marcel Rociore. Je vous remercie, mon cher collègue, de me permettre de vous interrompre quelques instants.

L'allusion que vous venez de faire à la nécessité de construire des ponts me rappelle une question extrêmement importante pour mon département et que M. le ministre des travaux publics connaît bien.

Je souhaiterais donc qu'avant d'entreprendre les grands travaux dont vous avez parlé et oui — j'en suis parfaitement d'accord — sont d'une grande utilité, le ministère des travaux publics n'oublie pas qu'il existe encore sur des routes nationales des ponts qui ont été détruits en 1940 et qui ne sont pas encore reconstruits.

La chose vous semblera peut-être monstrueuse, monsieur le ministre, mais il y a dans mon département, sur la route nationale 73, un pont qui est dans ce cas.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je connais bien cette affaire, car je devine qu'il s'agit du pont de Seurre. Il sera reconstruit en 1960. L'engagement est pris.

M. Marcel Rociore. Je vous remercie infiniment, monsieur le ministre, de cet engagement et je vous remercie, monsieur Dumas, de m'avoir permis de vous interrompre pour évoquer cette question.

M. Pierre Dumas. Je suis heureux, de mon côté, que mon intervention vous ait donné l'occasion d'obtenir cette promesse.

Je voudrais donc, pour conclure, vous demander si nous pouvons compter que des initiatives telles que celles que je viens d'évoquer rencontreront votre accord et celui de M. le ministre des finances.

Il est évident que si l'on recourt à des moyens d'action supplémentaires et ne faisant pas appel aux fonds publics, c'est pour étendre le programme très restreint qui a été établi.

Si vous pouviez sur ces deux points nous donner des assurances formelles, je suis convaincu qu'un grand nombre de collègues, comme moi angoissés par le retard que nous avons pris dans le réseau routier et par la faiblesse de nos moyens dans ce domaine, seraient un peu rassurés. Par avance, ne doutant pas que le ministre dynamique et soucieux d'efficacité que vous êtes ne partage ce point de vue, je vous en remercie. (Applaudissements.)

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

M. Edouard Alliot. J'avalais reçu mandat, monsieur le ministre des transports, d'exprimer à cette tribune des choses désagréables, mais je n'aime pas dire des choses désagréables. Ma région a durement souffert d'une décision que vous avez cru devoir prendre. Si je vous disais des choses désagréables, je crois non seulement que mes paroles dépasseraient ma pensée, mais qu'elles seraient injustes, car votre décision a été prise au vu d'un rapport très ancien et déjà, mais dont nous contestons formellement la régularité. Il est d'ailleurs vraisemblable que si j'avais eu ce rapport en mains j'aurais peut-être pris moi-même une décision différente.

Je préfère donc me référer aux paroles prononcées par M. le Premier ministre lorsqu'il exprimait à cette tribune « que sur tous les plans une collaboration véritable devait s'instaurer entre le Gouvernement et le Parlement ». C'est également la formule que je préconise en ce qui concerne les difficultés que nous pouvons rencontrer, les uns et les autres, auprès de certains ministères, car j'estime que les ministres devraient être, pour le bien de nos populations, les arbitres bienveillants entre les techniciens de leur ministère, les technocrates — le mot est maintenant consacré — et les représentants du peuple que nous sommes.

Cela dit, monsieur le ministre, j'entre dans le vif du sujet avec autant de modération que possible, car je ne suis pas d'accord sur l'avis exprimé par notre distingué rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Il convient, a-t-il dit, d'aménager le réseau de la S. N. C. F. par la fermeture des lignes secondaires non rentables, de manière à favoriser l'équilibre financier. Oh ! nous connaissons les impératifs financiers — d'ailleurs nous avons la bonne fortune d'avoir devant nous M. le ministre des finances — et nous savons bien que quelques milliards de plus dans les caisses trop peu remplies du Trésor sont toujours les bienvenus.

Néanmoins, vous avez, vous-même, monsieur le ministre, parlé un jour à la radio de la notion de service public. Je déclare que ce n'est pas le concept financier qui doit avoir le dernier mot lorsqu'il s'agit d'un service public.

Le rapport ajouté : « ... en substituant un moyen de transport adapté aux besoins. »

J'ai vu appliquer cette formule et constaté la précarité de la substitution. Les populations souffrent déjà durement des mesures prises, et la fermeture de lignes secondaires est une opération qui doit être entourée de mille précautions.

Dans de nombreuses régions dont la mienne, les ruraux déplorent la dégradation progressive des conditions générales de la viabilité publique. Monsieur le ministre, avant la première guerre mondiale, dans cette région, les transports étaient nombreux, pratiques, confortables. Les réseaux étaient entretenus, les liaisons postales étaient sûres, rapides parce qu'assurées par des liaisons ferroviaires nombreuses et régulières.

Les collectivités locales, départementales et communales avaient, à la fin du siècle dernier, consenti de gros sacrifices pour qu'il en fût ainsi, mais depuis vingt ans nous assistons à la dégradation continue de cette situation qui fut enviable. Les trains ont disparu — vous avez bien voulu nous dire, monsieur le ministre, que le trafic n'était que suspendu — le courrier est distribué aussi mal que possible, par rapport à la situation qui existait voici quarante ans. Ce n'est pas la faute des agents des P. T. T., mais à cause du manque de transports.

Quant aux routes, qui dépendent du budget de l'Etat, dans mon département, la rotation de rechargement des routes nationales dépasse le siècle et c'est sur ces routes que l'autocar cabotant assure, ou plutôt n'assure pas, la substitution dont parle le rapport auquel je faisais référence. Une coordination rail-route a été édictée. Elle aboutit en fait, entre entreprises de transports routiers et de transports ferroviaires, à une véritable concurrence, les uns ayant intérêt à voir disparaître les autres.

Nous voyons donc avec étonnement la suppression ou la disparition de lignes qui, dotées de moyens et surtout d'horaires appropriés, seraient restées rentables. Telle est la situation de ma région et cette suppression s'est opérée malgré les véhémentes protestations des municipalités et des élus cantonaux dont les assemblées avaient autrefois consenti les efforts nécessaires pour construire et aménager ces lignes.

Quant aux rapports d'enquête dont nous ne connaissons que des chiffres officiels que nous contestons, permettez-moi de vous déclarer, monsieur le ministre, avec déférence mais très fermement, qu'une enquête n'a aucune valeur lorsqu'elle n'est pas contradictoire. Et dans une affaire aussi sérieuse, elle eût dû l'être.

La décision que vous avez prise est grave, tant en ce qui concerne les intérêts de la région que sur le plan des principes. Dans le dossier que vous détenez figurent des pièces que je qualifie d'irrégulières, des pièces qui démontreraient si on vous les expliquait, qu'ont été défendus en cette affaire des intérêts particuliers ; or, ceux-ci sont toujours méprisables lorsqu'ils heurtent durement l'intérêt général. J'ajoute que si ma protestation n'était que la manifestation politique et électorale d'un élu, elle serait également méprisable.

Monsieur le ministre, mes propos ont pour objet de vous demander, de vous adjoindre — car la situation est déjà grave et elle le deviendra encore davantage dans quelques mois — de vouloir bien examiner le problème et d'ouvrir une nouvelle enquête, cette fois contradictoire, sur la situation telle qu'elle se présente à l'époque des frimas, dans une région où règne, à partir du mois de janvier, un véritable fog et où les liaisons sûres sont par route très difficiles.

Nous avons déjà payé cher la décision prise ; je l'ai déclaré au début de mon exposé.

Je vous demande donc de rouvrir ce dossier et de le réexaminer à la mesure des difficultés que nous allons connaître. Vous me l'avez formellement promis, hier, monsieur le ministre. J'espère que vous me le confirmerez dans votre réponse. (Applaudissements à droite.)

M. le président. La parole est à M. Dixmier. (Applaudissements à droite.)

M. Joseph Dixmier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je suis à cette tribune pour poser une simple question en ma qualité de maire d'une petite commune située dans une région éminemment agricole.

Quand je parcours ma circonscription, mes excellents collègues, les maires ruraux me posent des questions intéressantes tout particulièrement leurs communes. Les problèmes prioritaires qui les préoccupent sont : les constructions scolaires, les adductions d'eau mais, aussi, la voirie.

Nous avons évoqué la situation des routes nationales et des routes départementales, pour lesquelles il faut faire un effort. Mais il y a aussi, monsieur le ministre des finances — je profite de votre présence pour vous poser la question — notre voirie vicinale.

Les besoins de nos régions de culture sont de plus en plus importants parce qu'elles se modernisent. On emploie de plus en plus de tracteurs, donc nos cultivateurs paient de plus en plus de taxes routières sur lesquelles ils ne bénéficient que d'un dégrèvement, hélas ! bien faible.

Je suis heureux, monsieur le ministre des finances, de rappeler que c'est vous qui avez, en 1952, institué la tranche vicinale du fonds national routier. Nous avons exécuté un premier plan quinquennal qui nous a permis un certain nombre de réalisations. Nous avons amélioré les voies d'accès à l'intérieur de nos villages, mais nous n'avons pas encore pu supprimer la boue pendant les longues périodes pluvieuses d'hiver.

Mais il y a également les chemins vicinaux qui servent à assurer l'exploitation de nos terres. A longueur d'année, nos cultivateurs y passent avec leurs tracteurs, leurs remorques. Il faut tout de même qu'ils puissent y circuler.

Le premier plan quinquennal s'échelonnait sur les années 1952, 1953, 1954, 1955 et 1956. Un deuxième plan devait également, à partir de 1957, couvrir cinq années. Or, si les crédits pour 1957 ont été attribués, ceux de 1958 ont été bloqués. En 1959, aucun crédit n'a été prévu. On nous a laissé espérer que les crédits seraient établis et même majorés en vue de rattraper le retard et d'achever le plan dans les délais prévus.

Monsieur le ministre des finances, je vous pose une seule question qui intéresse nos collègues, maires de communes rurales : la tranche vicinale sera-t-elle vraiment rétablie et les crédits seront-ils majorés de façon à permettre la réalisation, avant 1962, du plan quinquennal prévu en 1957 ?

Si vous nous donnez, comme je l'espère, une réponse précise et catégorique, vous apporterez à nos collègues maires de communes rurales une assurance dont ils ont besoin et dont ils vous seront reconnaissants. (Applaudissements à droite.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Messieurs, bien des questions intéressantes m'ont été posées. Leur diversité et leur nombre m'empêcheront de répondre à chacune en particulier, comme je le souhaiterais, car je ne veux pas prolonger ce débat ni risquer d'épuiser le temps de parole qui reste encore au Gouvernement.

Je propose donc aux orateurs qui jugeraient insuffisantes mes réponses aux questions pertinentes qu'ils ont posées, de reprendre, par voie de question orale ou de question écrite, certains problèmes qui, malgré tous mes efforts, échapperaient à l'ensemble de mon exposé.

Sur le plan général, la plupart des orateurs ont déploré — leur point de vue est de ceux qu'un ministre dépendant entend, quoi qu'il en ait, avec une certaine faveur — l'insuffisance des moyens mis à ma disposition. Toutefois plusieurs d'entre eux ont souligné les efforts entrepris pour accroître ces moyens, efforts qui ont déjà commencé à porter leurs fruits.

Il en a été ainsi en ce qui concerne les voies navigables, dans une moindre mesure pour les routes où, après deux ans de quasi-stagnation, on note une promesse de renouveau, et enfin en ce qui touche les dotations de la S. N. C. F. et son équipement.

Je ne méconnais pas que des réserves beaucoup plus nombreuses ont été formulées. Je ne méconnais pas non plus que nous sommes fort éloignés de l'ajustement recherché entre les moyens et les besoins de nos divers modes de transport. En particulier, plusieurs orateurs ont souligné que les ports maritimes demeuraient quelque peu en arrière dans le mouvement et que, sur ce plan, l'effort devra être accentué.

Bref, l'impression générale de satisfaction très relative, mais teintée de quelque espoir à l'idée que le premier pas trop court qui est fait sera suivi, les années prochaines, d'autres plus longs et plus nombreux, m'encourage à poursuivre dans la voie tracée.

En effet, le budget des travaux publics, des transports et du tourisme pose, dès 1960, les bases des réformes de structure destinées à rénover profondément notre politique des transports et du tourisme.

Réforme des services des ponts et chaussées, tout d'abord. Un grand nombre d'orateurs l'ont évoquée. Il n'est pas de réforme sérieuse qui ne s'appuie sur les hommes. Aussi bien, fallait-il commencer par intéresser les cadres, les techniciens et les ouvriers des ponts et chaussées à l'indispensable modernisation des services. M. le rapporteur du budget des travaux publics a dit à ce sujet exactement ce qu'il convenait d'exprimer.

Des raisons impérieuses justifiaient la rénovation des structures des travaux publics très déconcentrées, démultipliées en vertu d'une tradition fort ancienne et qui répondaient de moins en moins aux besoins nés de l'action régionale en matière d'équipement ou aux besoins de choix concertés, de coordination des activités qui caractérisent l'économie moderne, en particulier l'économie française face à la Communauté économique européenne.

La multiplicité des tâches confiées aux services des ponts et chaussées par des maîtres d'œuvre également multiples renforçait encore la nécessité de regrouper les moyens des services, d'améliorer le rendement des hommes. L'originalité de la réforme a consisté à intéresser chacun à son succès.

La modernisation des travaux routiers qui sert de support à la réforme accroît le rendement du personnel, renforce la responsabilité des ingénieurs et cadres, permet des regroupements techniques et territoriaux, assure la promotion sans que soient aucunement majorées les dépenses budgétaires globales.

Chacun a naturellement tendance à retenir de la réforme tel ou tel de ses multiples aspects et plusieurs orateurs ont dit, à cet égard, des choses excellentes. Je les remercie tous, en particulier, d'avoir cité avec honneur tel ou tel corps, tel ou tel cadre, tel ou tel service du ministère des travaux publics et si j'ai pris note des revendications légitimement présentées, j'en ai conclu — ce que je savais déjà depuis dix-sept mois — que l'ensemble du personnel de la « maison » travaille avec honneur et que les parlementaires dans leur ensemble s'en sont depuis longtemps rendu compte. (Applaudissements.)

Il est peu d'exemples d'une administration dans laquelle l'amélioration de la condition des servants de l'Etat soit aussi étroitement liée aux efforts de chacun pour une meilleure productivité. A mes yeux, c'est cela qui donne surtout son prix, sa portée, ses chances de succès à la réforme entreprise.

Il est clair que, s'il faut commencer par la base pour moderniser une administration, cela ne suffit pas. Il faut ensuite — c'est ce à quoi je m'attache en ce moment — prolonger la rénovation jusque dans les structures centrales du ministère et à tous les corps, pas seulement à celui des ingénieurs naturellement, qui concourent dans l'ordre technique ou administratif à la conception ou l'exécution de la politique des transports.

Il reste beaucoup à faire en ce domaine et je me réserve la possibilité, le moment venu, de préciser devant vous le détail de mes projets.

L'un des orateurs a souligné l'aspect particulier de la réforme qui, en utilisant mieux le personnel, dégage des possibilités pour l'Algérie. A cet égard, je voudrais rendre hommage aux efforts qu'accomplissent les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, les adjoints techniques et les conducteurs de chantier. L'administration des ponts et chaussées est probablement celle des administrations civiles qui a subi le plus de pertes d'hommes dans ces dernières années car, après chaque combat, après chaque attaque, elle a dû aussitôt refaire la route. Je salue la mémoire de tant de fonctionnaires tombés au champ d'honneur. (Applaudissements.)

Je veux rassurer l'orateur : en effet, s'il a constaté des vides et des carences, l'effort que nous avons fait pendant ces trois dernières années n'en a pas moins été considérable. Je crois que nous pouvons revendiquer l'honneur d'être l'une, sinon la seule, des administrations qui a simplement tenu les engagements qu'elle avait pris, par l'envoi de fonctionnaires. Aujourd'hui, ce sont des promotions presque entières de jeunes gens ayant déjà fait leur service en Algérie qui, au sortir de nos écoles, retournent là-bas pour améliorer l'infrastructure de ce pays.

Tout en pensant à l'Algérie, nous n'oublions pas que la tâche des ponts et chaussées n'est pas limitée à la France. Nous songeons aussi aux besoins des Etats de la Communauté et aux nations étrangères elles-mêmes : Maroc, Tunisie, pays d'Amérique du Sud et d'Asie, qui se tournent vers notre administration pour lui demander de leur fournir des hommes. Ce sont des motifs de satisfaction.

Cependant, M. Ruais a eu raison de le souligner, nous éprouvons quelques inquiétudes en ce qui concerne le service dans l'outre-mer et à l'étranger.

En raison de certaines particularités dans la rémunération des cadres métropolitains, celui des travaux publics pour le service outre-mer n'a pu être, dans le passé, maintenu au niveau des besoins que grâce à la formule, un peu simple peut-être mais efficace, du surclassement temporaire.

Si les projets futurs aboutissaient à ce que ce surclassement temporaire ne fût plus possible, serait-il facile de pousser vers ce service de présence française dans le monde tant de nos jeunes ingénieurs, administrateurs ou techniciens ? Je crains pour ma part, comme l'a dit excellemment M. le rapporteur, que les fonctionnaires métropolitains risquent de n'être guère incités à partir outre-mer s'ils ne bénéficient pas d'avantages supérieurs à ceux de la métropole, cependant que ceux qui sont là-bas s'empresseraient de rentrer pour participer aux avantages que les cadres métropolitains ont sur place.

La meilleure solution n'est-elle pas, en définitive, celle d'un cadre autonome alimenté par détachement ? Mais je m'arrête, car je m'aperçois que je développe de nouveau une question que j'avais traitée de ces bancs comme député il y a trois ans. Je n'ai pas changé d'idée en changeant de place et je remercie M. Ruais d'avoir si bien assuré le relais.

D'autres secteurs de mon département devraient être ou doivent être, comme ceux que j'ai évoqués, renouvelés et adaptés aux besoins nouveaux. Il en était ainsi du tourisme, dont l'organisation politique et administrative a été transformée au mois de juin dernier, lorsque le commissariat général a été constitué et M. Jean Sainteny mis à sa tête, tandis qu'un comité interministériel du tourisme a réuni, sous la présidence de M. le Premier ministre, tous ceux dont l'action concertée est nécessaire à la politique du tourisme. Il est important de constater que, pour la première fois, le tourisme a été considéré — ainsi qu'on l'a dit — comme une matière sérieuse, dix ministres s'étant réunis pendant deux heures pour étudier les aspects les plus importants de ce problème.

Je crois que l'institution du comité interministériel, la modification du conseil supérieur, la création du commissariat général répondent largement aux préoccupations qui ont été exprimées hier à cette tribune. L'instrument est mis en place. Il reste, bien sûr, à accomplir le travail.

En ce qui concerne les questions plus proprement techniques, je voudrais, sans trop emprunter au temps dont dispose le Gouvernement, répondre aux principales interpellations qui m'ont été adressées à propos des routes, des voies navigables, des ports et des chemins de fer.

Toutant les routes, j'avouerais tout d'abord mon incompetence pour toutes les questions ayant trait à la voirie rurale, urbaine, départementale et communale. Mes pouvoirs s'arrêtent à la limite de la voirie nationale, bien que j'anime le personnel qui construit les autres voiries.

Je veux, à ce propos, m'arrêter sur un point qui me paraît essentiel dans la politique du ministère. Ces derniers temps, la tentation a été trop fréquente de considérer que le problème des autoroutes, fort important — j'y consacrerai un développement tout à l'heure — n'entrerait pas dans le cadre de la politique routière. Non ; il en est un des éléments, inséparable du reste, au demeurant, et j'avoue éprouver quelque irritation quand je vois commenter avec plus ou moins de satisfaction — mais là n'est pas la question — tel programme d'autoroutes. J'ai alors l'impression que, par le seul fait de vanter les autoroutes de demain, on dévalorise des routes nationales excellentes, qu'il convient certes d'améliorer encore, mais qui sont indispensables dans certaines régions.

Que tel soit le programme que je puisse accomplir, si je réalisais par miracle non pas seulement les 2.000 kilomètres d'autoroutes que le plan a prévus, mais les 5.000 kilomètres que l'on m'a demandés, si M. le ministre des finances, pris d'une fringale de générosité (*Sourires*), me permettait même d'en faire 10.000 ou 12.000 kilomètres, il resterait encore qu'il ne peut y avoir des autoroutes à travers toute la France et que, par conséquent, je devrais continuer à améliorer, élargir, reprofiler des routes non autoroutes qui assurent la desserte de toutes les régions que vous représentez. (Applaudissements.)

Cette idée me paraît importante et je m'excuse d'y avoir insisté d'un mot. Je souhaite profondément que dans le futur — et, par delà les parlementaires, je m'adresse à l'opinion — les cartes des autoroutes ne soient jamais séparées des cartes des différents réseaux routiers.

Il y a un ensemble de routes indispensables ; dans certaines régions, il ne passe quotidiennement que 2.000 ou 3.000 voitures par jour sur certaines routes, sur d'autres on en compte 5.000, voire 7.000. Celles où ce dernier chiffre est dépassé doivent nécessairement être transformées en autoroutes ; celles où il passe de

5.000 à 7.000 voitures doivent avoir une largeur minimum de 10 mètres 50 et celles où il en passe de 2.000 à 5.000 peuvent sans doute être moins larges mais ne doivent plus comporter d'obstacles ou de difficultés.

Le problème est indivisible. Il n'y a pas les autoroutes d'une part et ce qui n'est pas autoroutes de l'autre. Il y a un réseau routier comprenant de grands itinéraires et qui doit être adapté en vue d'obtenir l'efficacité maxima; pour les routes à trafic important, le moyen d'aboutir à cette efficacité maxima, ce sont les autoroutes.

M. Roger Dusseaux. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je veux que nous sommes tous d'accord sur ce point. Mais cela ne voit pas dire qu'a priori l'autoroute de telle région représente une faveur, cependant que, dans une autre région moins fréquentée, l'excellente route pour laquelle trois voies de circulation suffiraient serait une pénalité.

Plusieurs questions m'ont été posées au sujet du financement des autoroutes et des routes.

Les crédits d'entretien sont insuffisants, m'a-t-on dit. Cela est certain, étant donné surtout la charge qu'a léguée le passé. Cependant, il convient de remarquer que ces crédits passent, d'une année à l'autre, de 20 milliards à 23 milliards 500 millions. Ce relèvement dépasse les conséquences de l'augmentation de prix des travaux publics. Il y a donc une amélioration, qu'il faut poursuivre.

Mais, en fait, c'est le fonds d'investissement routier qui inspire à la plupart d'entre vous l'essentiel des préoccupations.

A cet égard, je me bornerai à souligner — comme l'ont d'ailleurs fait, avec la plus grande loyauté, MM. les rapporteurs — que, la dernière fois que j'évoquais le même sujet à cette tribune — c'est-à-dire lors de la discussion de la loi de programme — on nous accusait de vouloir faire disparaître le fonds routier.

Si vous me permettez cette expression familière, petit bonhomme vit encore (*Sourires*) et, au budget de 1960, on voit que ce compte d'affectation spéciale apparaît ou, plutôt, réapparaît.

A l'extrême gauche. Ce n'est qu'un tout petit bonhomme !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous laisse le soin de juger, chacun selon son point de vue personnel. En tout cas, il est là.

M. Antoine Pinay, ministre des finances et des affaires économiques. Il a même grandi.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Comme l'observe M. le ministre des finances, si petit qu'il soit, ce petit bonhomme a grandi depuis l'an dernier. Peut-être était-il, l'an dernier et surtout l'année précédente, à la dernière extrémité. En tout cas, il repart.

M. Max Lejeune. Il était en couveuse !

M. le ministre des travaux publics et des transports. MM. les rapporteurs et de nombreux orateurs l'ont fort bien marqué.

Le ministre des travaux publics ne peut évidemment qu'être satisfait de constater que se réalise la volonté manifestée par tous les parlementaires de voir améliorer le réseau routier. Il s'en réjouit d'autant plus qu'après les discussions qui ont eu lieu ces temps derniers avec le commissariat général au plan l'amélioration du réseau routier figure parmi les grandes priorités nationales et cela ne fait plus de doute.

Cette année est une année de « redémarrage ». Nous allons maintenant définir le programme pour les quatre années à venir. Ce programme nécessitera des crédits importants.

C'est pourquoi diverses suggestions m'ont été soumises, portant essentiellement sur la question suivante : « Croyez-vous que vous pourriez réaliser l'ensemble de votre programme uniquement avec des dotations budgétaires ? Ou bien, puisque dans cet ensemble — même si elles ne constituent qu'un élément — les autoroutes peuvent être isolées, pourquoi n'utiliserez-vous pas la formule des sociétés d'économie mixte, des emprunts et, par conséquent, des péages ? »

Je répondrai que ma doctrine est très simple et qu'elle est naturelle pour un ministre des travaux publics : j'accepte l'argent d'où qu'il vienne. (*Sourires*.)

M. Jean-Baptiste Biaggi. A-t-il une odeur ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Celle du bitume. (*Rires*.)

Si donc on me pose la question qui a donné lieu, il y a huit jours, à une intervention de M. Giscard d'Estaing, je répéterai que j'ai une conception très nette de mon devoir : essayer d'obtenir en liaison étroite avec le ministère des finances, le plus de ressources possible. En effet, je souligne simplement, sans prétendre me substituer à mon collègue des finances, qu'en matière financière tout est lié et que la conception selon laquelle l'emprunt ne pèserait pas sur les finances publiques ne correspond pas, malheureusement, à la réalité.

Quand on emprunte pour un secteur, on diminue les facultés d'emprunt pour d'autres secteurs, et c'est pourquoi il appartient au Gouvernement d'apprécier à quelles opérations il convient d'affecter les ressources qui peuvent être dégagées.

En tout cas, j'ai noté avec intérêt que nombre de nos collègues se sont montrés favorables aux péages. Ils me donnent ainsi un argument supplémentaire en faveur de la mobilisation de ressources aussi variées que possible pour l'accomplissement d'une tâche aussi importante.

Messieurs, si les routes ont constitué l'essentiel de la discussion, je voudrais maintenant dire quelques mots au sujet des voies navigables et des ports.

Les voies navigables ont soulevé peu de questions. Je remercie les rapporteurs et les orateurs d'avoir bien voulu reconnaître que c'était là la partie du budget pour laquelle la progression si modeste soit-elle avait néanmoins été la plus manifeste.

En ce qui concerne ce qu'on est convenu d'appeler le sillon rhodanien, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé fait par M. Devemy des très larges perspectives qui s'ouvriraient pour lier Rotterdam à la mer Méditerranée. Il est clair qu'il n'est pas de ministre des travaux publics qui ne voudrait attacher son nom à une telle réalisation. Il ferait entrer dans l'ombre du passé ceux de Riquet ou de Freycinet son prédécesseur au ministère des travaux publics en 1878. (*Sourires*.)

Mais avant d'engager de tels travaux qui représentent 100 milliards, il faut procéder à une étude précise des parcours et des trafics, c'est pourquoi — je le dis en toute franchise — le choix de l'administration n'est pas arrêté et ne le sera pas avant la fin de l'année prochaine.

En effet nous procédons à des études sur les plans technique, économique et études relatives aux probabilités et à la productivité future de l'équipement.

M. Devemy, avec beaucoup de sensibilité retenue, a plaidé la cause de ces travaux. Je l'en remercie et j'en prends acte. Il est trop compétent lui-même en ces matières pour ne pas s'attendre à ce qu'il soit procédé à une étude sérieuse du projet.

M. Roger Devemy. Il ne s'agira que d'un milliard de nouveaux francs !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Sans doute, mais ces francs nouveaux, nous devons les ménager plus encore que les anciens.

M. Roger Devemy. Ce qu'il faut, c'est bien les utiliser.

M. le ministre des travaux publics et des transports. En ce qui concerne les ports, les mesures prises ont paru à nombre de nos collègues un peu insuffisantes.

Je le pense aussi. Si le noyau de la loi de programme est effectivement retenu, il est clair que la tranche en supplément de la loi de programme est encore trop réduite.

Je voudrais, avant de répondre à deux ou trois questions précises qui m'ont été posées, dire un mot de la question évoquée par M. Dusseaux.

Il m'a demandé si j'étais ou non partisan de l'autonomie des ports pour assurer un meilleur financement des travaux. Je lui réponds que je suis effectivement partisan de l'autonomie des ports lorsqu'ils ont atteint une certaine taille et lorsque leurs moyens sont d'une certaine ampleur, faute de quoi l'autonomie, qui, dans le premier cas, est source de coordination des efforts et d'économies, risque de devenir une cause de dispersion et de gaspillages.

C'est donc une question technique de dimension et d'économie. Lorsque cette dimension est suffisante je suis favorable au principe de l'autonomie. En ce qui concerne la participation aux dépenses on peut imaginer, bien sûr, d'une manière différente la part qu'assument respectivement les chambres de commerce

les départements ou les communes et l'Etat. Cette question doit être examinée avec beaucoup de soin, afin que la répartition soit la meilleure possible.

Je ne veux pas anticiper sur les résultats des travaux entrepris par un groupe d'études que j'ai créé depuis plusieurs mois, et dont j'avais parlé lors de la discussion de la loi de programme.

Pour certains travaux d'équipement de base, essentiels, une association très étroite, avec une participation plus importante de l'Etat, peut être prévue. Pour des travaux moins importants, plus spécialisés du port, c'est au port lui-même ou aux collectivités locales qui en vivent de consentir l'effort.

M. Roger Dusseaux. Nous sommes d'accord.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Telles sont les lignes directrices que je retiens, sans préjuger les résultats d'une étude plus approfondie à laquelle M. Dusseaux fait appel.

Une deuxième question m'a été posée, concernant le port de Brest et son engin de radoub. Lors de la discussion de la loi de programme, j'avais arbitré en faveur du maintien des crédits destinés à l'engin de carénage de Brest. J'avais demandé également que ces crédits fussent votés afin de me permettre de partir d'une base solide pour entamer des discussions avec la marine nationale, dont l'objet était de déterminer dans quelle mesure les engins de radoub de la marine nationale existant dans le port de Brest pourraient être utilisés. Ces discussions sont non seulement engagées, mais encore très avancées.

Ou bien — je l'ai dit et je le répète — j'obtiendrai avec la marine nationale des résultats satisfaisants, c'est-à-dire au moins l'avantage de permettre la réparation des pétroliers, ou bien je ne les obtiendrai pas, et la cale de radoub sera construite de toute façon.

En même temps qu'étaient engagées ces négociations, les études techniques ont été poursuivies, mais, en l'occurrence, il eût été impossible d'utiliser les crédits de paiement en 1960. En tout état de cause, c'est en 1961 seulement que ces crédits pourront être payés.

La question du port de Bayonne m'a été posée. J'ai déjà indiqué à cette tribune que des études étaient en cours. Elles ont été activement poursuivies et ont permis de dégager des perspectives assez favorables, quoique encore trop imprécises. Une augmentation éventuelle du trafic portant sur des marchandises diverses a été examinée à fond.

L'étude sur modèle réduit a permis d'aboutir à une première estimation que M. Thomazo a rappelée et qui est de 30 millions de NF.

Il reste à approfondir l'étude technique, ce qui nécessite encore quelques semaines au laboratoire, ainsi que l'étude du marché d'exportation du soufre par navires de fort tonnage en dehors de l'Europe.

Parmi les sujets qui ont été traités au cours de la discussion, quelques-uns dépassent ma compétence, par exemple le point de savoir si des usines utilisant la réduction par le gaz voisin pouvaient être immédiatement créées. J'ai entendu des techniciens exprimer à ce sujet des opinions diverses. Je ne prétends pas vouloir résoudre le problème moi-même, mais doter Bayonne des moyens nécessaires à son expansion, dans la mesure où celle-ci aura les bases réelles que je lui souhaite.

M. Paul Reynaud, président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

M. le président de la commission. Avant que vous ne sortiez du domaine des ports, monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question au sujet des mesures envisagées pour faciliter les emprunts des chambres de commerce.

On nous dit que des emprunts pourront être émis à des taux plus avantageux et avec une durée d'amortissement plus longue.

Cela est bien en soi, mais je crois que vous serez d'accord avec moi si je dis que la situation continuera à s'aggraver.

En effet, les investissements pour lesquels les chambres de commerce contractent des emprunts sont, dans les ports étrangers concurrents du Marché commun, financés soit par l'Etat soit par des villes. D'où, les péages plus élevés de nos ports.

Dans ces conditions, ce qui est à reviser c'est, fondamentalement, le régime portuaire de la France.

Si nous continuons dans la voie sur laquelle nous sommes engagés, malgré de petites améliorations sympathiques comme celle à laquelle je viens de rendre hommage, il n'est pas douteux, étant donné que nos tarifs portuaires sont plus élevés, que chaque emprunt fait pour un port par sa chambre de commerce se traduit par une taxe de péage plus lourde, que notre infériorité est, de ce fait, aggravée sur ce point, il n'est pas douteux, dis-je, en raison de notre autre infériorité, à savoir que nos concurrents sont des ports géants dont l'un, Anvers, à un trafic de 40 millions de tonnes et l'autre, Rotterdam, de 75 millions, ce qui fait de ce dernier le deuxième port du monde, qu'un jour viendra, peut-être dans un temps plus court que nous le pensons, où la moitié Nord de la France, la plus peuplée, la plus industrielle de notre pays, sera desservie non plus par le Havre, Rouen et Dunkerque, mais par Anvers et par Rotterdam. (Applaudissements.)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie M. le président Paul Reynaud d'avoir apporté une contribution si utile au débat.

Il est exact — c'est ce que je proposais en répondant à M. Dusseaux — qu'il faut revoir les participations de l'Etat dans les travaux de base.

Il est vrai que les emprunts des chambres de commerce pèsent d'un certain poids. Comme vous le savez, les solutions adoptées à l'étranger sont diverses. Le port d'Anvers est, chose curieuse, un port municipal. C'est donc, au départ, la collectivité locale qui a la charge de l'amortissement des emprunts.

M. le président de la commission. Avec de fortes subventions de l'Etat.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Oui et c'est pourquoi, je le répète, les solutions pratiques sont diverses.

Nous revenons alors, monsieur le président Paul Reynaud, à la question qui a été évoquée par de nombreux orateurs lors de la discussion du budget de la marine marchande.

D'une part, la France semble attachée à ses ports plus qu'elle ne paraît l'être à sa marine marchande. Lorsqu'on voit le trafic d'un petit pays comme la Hollande, on comprend ce que les ports peuvent représenter comme source de revenus.

D'autre part, chacun de ces petits pays, dont le trafic maritime est égal ou même supérieur au trafic maritime français, concentre son effort sur un ou deux ports, tandis que le trafic maritime français — nous étions d'accord hier pour le considérer comme insuffisant — se disperse à l'entrée du territoire sur une centaine de ports, et, en tout cas, sur 17 ou 18 grands ports.

Cette dispersion des ports crée une charge supplémentaire. C'est là — je l'ai dit il y a quatre mois à cette tribune — un problème qui implique de lourdes décisions d'arbitrage et de choix au Gouvernement. Il ne doit pas s'y dérober. Il faut qu'il s'y prépare, car ces arbitrages — aucun d'entre nous n'en doute — ne manqueront certainement pas d'être quelque peu critiqués.

M. le président de la commission. Gouverner, c'est choisir.

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est aussi oser, comme le rappelait un de nos collègues tout à l'heure.

Je voudrais dire maintenant quelques mots seulement des chemins de fer, car nous aurons l'occasion d'y revenir cet après-midi lors de l'examen des amendements qui ont été déposés. J'indiquerai, en réponse à l'amendement de M. Ruais, quelle est la position du Gouvernement sur les nuances tarifaires. Je répondrai également à M. Sammarcelli au sujet des chemins de fer corses et aux nombreux amendements qui concernent le réseau de la R. A. T. P.

Il me suffira d'indiquer pour l'instant que la S. N. C. F. a été autorisée par le comité du F. D. E. S. à engager dès 1959, par anticipation sur 1960, l'électrification de la ligne Creil-Aulnoye.

Pour 1960, la S. N. C. F. a été autorisée à engager 130 milliards d'investissements, ce qui représente près de 10 milliards de plus qu'en 1959.

Je répondrai enfin à M. Dumortier que j'ai été particulièrement sensible à l'appel qu'il m'a adressé sur le plan social et humain.

Je dois rendre hommage aux cheminots : au cours des entretiens que nous avons eus ensemble, il s'est instauré entre nous une sympathie que je n'oublie pas.

M. Dumortier a bien voulu m'en donner acte et je l'en remercie.

M. Paul Cermolacce. Il faut tenir les promesses !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Oui, et même celles des autres. En terminant cet exposé, je voudrais évoquer brièvement la politique du tourisme pour répondre aux deux rapporteurs, MM. Ebrard et Laurin, qui ont évoqué hier un certain nombre de problèmes.

Je leur déclare qu'il existe une politique fiscale du tourisme et que, déjà, l'article 30 de la loi portant réforme fiscale est voté par cette assemblée précise que l'aménagement dégressif des biens d'équipement est étendu aux hôtels pour leurs investissements immobiliers et mobiliers et que des avantages extrêmement intéressants sont consentis, surtout, pour l'hôtellerie saisonnière.

L'aménagement de la patente, dont le montant est réduit des deux tiers pour les établissements saisonniers, alors qu'autrefois la patente n'était réduite que de moitié, permet un certain progrès.

Bien entendu c'est la notion de prestation de service qui pose un problème très sérieux.

Peut-on, doit-on considérer l'hôtellerie comme une véritable industrie, un véritable producteur fiscal et, par conséquent, déduire des ventes de l'hôtellerie les taxes qui ont grevé ses investissements ? C'est la thèse que soutient le ministre tuteur et qu'il s'efforcera de faire prévaloir.

Mesdames, messieurs, je conclurai en déclarant que le ministre des travaux publics et des transports constate, une fois de plus, que sa tâche d'arbitrage entre des tendances contraires et également justifiables était particulièrement délicate.

La décentralisation économique a été défendue, et avec quelle ardeur ! par les apôtres — et je me range parmi eux — de l'expansion régionale. Les moyens de transport et l'infrastructure ne doivent donc pas être ménagés à ceux qui connaissent des difficultés, afin que celles-ci ne s'aggravent pas et pour faire renaître l'espoir. (Applaudissements.)

Mais, dans le même temps, à l'heure où s'ouvre le Marché commun et où la concurrence internationale se fait d'autant plus vive que la France y participe mieux armée qu'elle ne pouvait l'être il y a quelques années, il faut concentrer les efforts là où nous pouvons devenir compétitifs et le demeurer ; si bien que ce qui est demandé au ministre des travaux publics, c'est de renforcer les points faibles tout en raffermissant encore les points forts. C'est là une tâche difficile et qui, en tout cas, exige des moyens puissants.

Notre pays, par rapport à ses concurrents, est trop peu peuplé. Du point de vue du ministère des travaux publics, il faut considérer que notre population est répartie sur une surface double de celle de nos voisins. C'est, je crois, le président Paul Reynaud qui, il y a quelques années, disait à cette même tribune : « Les Français ont-ils bien conscience que la surface de l'Angleterre et celle de l'Italie additionnées représentent à peu près celle de la France, cependant que leurs populations additionnées représentent plus du double ? »

C'est donc pour une population moitié moins dense, sinon moitié moins nombreuse, que nous avons des infrastructures réparties sur une surface double.

Telles sont les données qui s'imposent au ministre des travaux publics.

Il faudrait donc obtenir à la fois tout ce qui est nécessaire pour donner satisfaction aux demandes. C'est une façon d'envisager le problème et nul doute que l'addition ne soit extrêmement lourde.

Si l'on veut, à la fois, satisfaire les uns et les autres, il faudrait mobiliser des crédits infiniment plus élevés que ceux qui nous sont alloués.

Mais, dans une période comme celle que nous traversons, il est une seconde manière d'envisager le problème : avec des crédits moindres, s'efforcer d'obtenir les résultats les meilleurs. C'est celle qui m'est imposée. Elle m'oblige à arbitrer encore, comme toujours, entre la notion de rentabilité, qui tend à faire supporter la charge des infrastructures et des moyens de transports à l'usager, et la notion de service public, qui tend à la faire supporter par les contribuables.

Il n'y a pas de bonne thèse en la matière. On a reproché souvent aux gouvernements successifs de manquer de politique à cet égard. Je le dis nettement : celui qui n'aurait en vue que la notion de service public sans se préoccuper de la rentabilité

conduirait les finances du pays au désastre ; mais celui qui n'aurait à l'esprit que la notion de rentabilité ruinerait la moitié du pays.

Il s'agit donc, à la fois — et je remercie les différents orateurs qui sont intervenus de l'aide indirecte et combien précieuse qu'ils m'ont apportée dans ce débat — d'élargir le cadre des possibilités et de s'en servir au mieux sans négliger aucun des problèmes qui se posent pour les forts déjà entrés dans la compétition, pour les faibles qui ne veulent pas l'abandonner et espèrent à leur tour entrer dans la lutte. (Applaudissement au centre-gauche, à gauche, au centre et à droite.)

M. le président. Mes chers collègues, il me semble plus rationnel d'examiner les articles sans en interrompre la discussion. C'est pourquoi je vous propose de renvoyer la suite du débat à la prochaine séance. (Assentiment.)

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quatorze heures trente, deuxième séance publique :

Questions orales sans débat :

Mlle Diensch 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 nominations 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 suivants : 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 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. Boisdé, 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 XI. — 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 de 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° 9: 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. Weinman, 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 vingt et une heures trente, 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 douze heures cinq minutes.)

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

(Le compte rendu intégral des 2^e et 3^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)

1

1944

1944

1944

1944