

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 1^{re} Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 43^e SEANCE

2^e Séance du Vendredi 20 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Questions orales sans débat (p. 2680).

Administration des départements (question de M. Seiflinger): MM. Maurice-Bokanowski, secrétaire d'Etat à l'Intérieur; Delrez.

Programmes de construction de logements en accession à la propriété (question de M. Harin): MM. Sudreau, ministre de la construction; Hanlin.

Situation des mal-logés (question de M. Fanton): MM. le ministre de la construction; Fanton, Souchat, Desouches.

Traite des êtres humains et exploitation de la prostitution d'autrui (question de Mlle Dienesch): M. Chenet, ministre de la santé publique et de la population; Mlle Dienesch.

2. — Loi de finances pour 1960 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2686).

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

Art. 39.

M. Sammarcelli.

Amendement n° 82 de M. Sammarcelli: MM. Buron, ministre des travaux publics et des transports, Dumortier, Gavini, le président.

Réserve de l'amendement et de l'article.

Art. 71.

MM. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges; Chauvet.

Amendement n° 66 rectifié de la commission des finances: MM. Dreyfous-Ducas, le ministre des travaux publics, Marc Jacquet, rapporteur général. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 86.

MM. Nils, Pieven, Dumortier.

Amendement n° 78 de M. Tardieu: MM. Tardieu, le rapporteur général, le ministre des travaux publics, Biaggi. — Rejet.

Amendements n° 26 de M. Nils, n° 69 rectifié de M. Pieven et n° 99 de M. Dumortier: MM. Nungesser, Tardieu, le rapporteur général, le ministre des travaux publics, Pieven. — Rejet des amendements n° 26 et n° 99. — Adoption au scrutin de l'amendement n° 69 rectifié, qui devient l'article 86.

Suspension et reprise de la séance.

Art. 39 (suite).

Amendement n° 103 du Gouvernement. — Adoption de l'amendement, qui devient l'article 39.

Etat F (suite).

Titre III.

M. Yrissou.

Adoption des crédits du titre III.

Titre IV.

M. Ruais.

Amendements n° 81 de M. Pieven, n° 91 du Gouvernement et n° 102 de M. Ruais: MM. le ministre des travaux publics, Pieven, le rapporteur général. — Retrait de l'amendement n° 81.

Adoption des crédits de l'abattement de crédit du titre IV, après modification.

Etat G (suite):

Titre V (autorisation de programme): adoption.

Titre V (crédit de paiement): adoption.

Titre VI (autorisation de programme): adoption.

Titre VI (crédit de paiement): adoption.

Article additionnel.

Amendement n° 81 de M. Dreyfous-Ducas: MM. Dreyfous-Ducas, le ministre des travaux publics, le rapporteur général. — Adoption.

3. — Rappel du règlement (p. 2699).

MM. Leenhart, le président.

4. — Loi de finances pour 1960 (2^e partie). — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 2700).

Travail.

Etat F (suite) et Etat G (suite):

M. Boisdé, rapporteur spécial: Mme Devaud, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. MM. Lolive, Doirez, Delachenal.

5. — Ordre du jour (p. 2701).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à quatorze heures et demie.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle des questions orales sans débat.

ADMINISTRATION DES DÉPARTEMENTS

M. le président. M. Seitzinger 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 hiérarchie naturelle des départements découlant de critères démographiques et économiques ; 3° si les critères de base du statut des sous-préfets, qui devra tenir compte des nouvelles règles de nomination des préfets, peuvent être définis.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur.

M. Michel Maurice-Bokanowski, secrétaire d'Etat à l'intérieur. Sur le premier point de la question de M. Seitzinger, je répondrai sans ambages que l'intention prêtée à diverses reprises au Gouvernement de procéder à un nouveau découpage des départements a déjà fait l'objet de plusieurs mises au point.

Dès le mois de mars dernier, le Gouvernement apportait un démenti formel à ces allégations. Ultérieurement, dans la réponse qu'il fit à M. Coste-Floret, au mois de juillet dernier, devant votre commission des lois constitutionnelles, M. le ministre de l'intérieur déclarait : « Le département demeure la seule circonscription administrative sous l'autorité du préfet ; il ne saurait donc être question de modifier la carte actuelle des départements, ni par fusion de départements, ni par modification des limites des départements. »

A Colmar, au début de septembre, devant le congrès des présidents des conseils généraux, M. Chatenay revenait sur le problème et déclarait : « Je suis convaincu que les structures administratives présentes sont très profondément entrées dans les mœurs, que les citoyens y sont habitués, qu'ils y sont même fort attachés et qu'elles ont, ou au moins ont acquis, de ce fait, un caractère profondément réel et concret. »

Cette même position a été plusieurs fois affirmée par la voie de la presse.

Enfin, tout récemment, lors du débat budgétaire, M. le ministre de l'intérieur a voulu réaffirmer solennellement devant votre assemblée : « Il n'est pas envisagé de changer le cadre départemental actuel ». Et il ajoutait que ce cadre était du ressort de la loi et que, par conséquent, l'autorité suprême en la matière était le Parlement.

Je ne peux, de mon côté, que déclarer une nouvelle fois, et avec la plus grande netteté, que la position du Gouvernement sur ce problème ne saurait laisser place à aucune équivoque ; aucun découpage, aucun regroupement des départements ne sont envisagés ; ceux-ci conserveront leurs limites géographiques actuelles.

Il me paraît difficile d'être plus catégorique et d'en dire davantage. Les intentions du Gouvernement en la matière ont été maintes fois exprimées ; elles sont à nouveau clairement définies.

Ainsi, la question posée par M. Seitzinger aura eu le mérite de me permettre de rappeler que ce problème est, dans notre esprit, définitivement réglé.

Sur les deux autres points de la question qui intéressent plus particulièrement la gestion du corps préfectoral, je répondrai à M. Seitzinger que s'il est exact qu'un nouveau statut des sous-préfets est en voie d'élaboration, l'ensemble de ces dispositions n'est pas définitivement arrêté. Il serait donc prématuré d'apporter ici des précisions sur ce texte.

Je crois cependant pouvoir lui donner l'assurance que le projet tend, comme le décret du 1^{er} octobre 1959, à simplifier la gestion du corps des sous-préfets et à accroître l'efficacité de leur action. Je pense qu'il pourra être publié dans les prochaines semaines.

En ce qui concerne les nouvelles règles de nomination et d'avancement des préfets, il me paraît nécessaire, avant de les définir, de faire un rapide retour sur le passé pour bien montrer les raisons qui nous ont amenés à modifier certaines règles anciennes.

A ce sujet, M. le ministre de l'intérieur a lui-même apporté des précisions devant votre Assemblée, la semaine dernière, en insistant sur la situation difficile qui s'était créée dans le corps préfectoral, sur les causes de ce malaise et sur l'esprit dans lequel les nouvelles mesures avaient été prises. Je n'y reviendrai pas, sinon pour souligner qu'une bonne administration préfectorale est liée au bon fonctionnement de la carrière préfectorale elle-même.

Le système des classes territoriales, qui était en principe en vigueur jusqu'au décret du 1^{er} octobre 1959, a l'incontestable mérite de lier le rang d'un préfet à l'importance de la préfecture qu'il occupe.

En théorie, c'est excellent. En pratique, c'est moins évident. Il faut d'abord faire quelques réserves sur la possibilité de classer hiérarchiquement les départements français, en raison de leur importance démographique, économique et politique.

Bien sûr, il y a des départements importants et d'autres qui le sont moins ; mais tous les départements ont leurs problèmes et les moins riches ne sont pas nécessairement ceux où la nécessité d'une large impulsion administrative est la moins nécessaire. Or le système des classes territoriales interdit de laisser longtemps un bon préfet dans un département classé en troisième ou deuxième classe et, par contre, peut conduire à y confiner un préfet à qui on ne souhaite pas donner de l'avancement.

Pour remédier à ces difficultés, on avait depuis longtemps juxtaposé un système de classes personnelles au système des classes territoriales, pour aboutir à ce que plus de la moitié des préfets aient une classe personnelle, distincte de la classe du poste qu'ils occupaient. Ainsi dégradé, le système des classes territoriales n'avait plus guère de sens. Le Gouvernement ne l'a maintenu que pour dix-sept postes hors-classe qui doivent constituer le sommet d'une carrière préfectorale.

Les nouvelles dispositions permettent de nommer à un poste déterminé le préfet le mieux qualifié pour en assumer les charges, de l'y maintenir aussi longtemps que l'intérêt général l'exige et de l'en retirer lorsque les circonstances conduisent à le faire, sans pour autant qu'il soit porté atteinte à la carrière de l'intéressé.

Dans la pratique, bien entendu, un jeune préfet sera plus généralement appelé à la tête d'une petite préfecture, avant de se voir confier un département difficile. Mais la règle demeure que le Gouvernement emploie les préfets au mieux des intérêts de l'administration du pays.

C'est la grandeur du métier de préfet que de servir où le choix du gouvernement vous appelle. Le Gouvernement sait le poids des sujétions qui pèsent sur les membres du corps préfectoral. Il connaît aussi leur dévouement et entend pour sa part leur réserver, parmi les hauts fonctionnaires de l'Etat, la place éminente que justifie le caractère exceptionnel de leurs fonctions.

M. le président. La parole est à M. Delrez, suppléant M. Seitzinger.

Je rappelle à l'orateur qu'il dispose de cinq minutes pour répondre au Gouvernement.

M. Jean Delrez. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ma position est un peu inconfortable puisque je dois m'efforcer de défendre une question orale qui n'est pas de moi et me placer, autant que faire se peut, dans l'optique de mon collègue et ami M. Seitzinger.

Je remercie M. le secrétaire d'Etat de ses précisions et, avec lui, je constate que la question est un peu dépassée, à la suite de la discussion du budget du ministère de l'intérieur et en raison des affirmations antérieures de M. le ministre de l'intérieur.

Si je me rallie aux considérations exprimées, notamment, par les rapporteurs des commissions des finances et des affaires culturelles sur les mérites du décret du 1^{er} octobre 1959 qui simplifie considérablement les règles d'avancement des préfets, j'estime cependant fondées certaines des critiques qui ont été formulées.

Je note, en particulier, celles de M. Coste-Floret, qui a opposé les préfets hors classe, qui ne sont que seize, à la classe unique, qui comprend tous les autres préfets et qui ne tient pas suffisamment compte des hiérarchies qui doivent exister entre les départements.

J'ai pris bonne note de l'engagement de M. le secrétaire d'Etat quant à la résolution de ne pas modifier le cadre départemental.

J'avais d'ailleurs relevé une interview donnée par M. le ministre de l'intérieur au journal *Le Figaro*, au cours de laquelle M. le ministre a même précisé : « Le département a pris une force, une vérité psychologique et géopolitique qu'on peut admirer ». Et de conclure qu'il y avait lieu de tenir compte de ces réalités et de ne pas toucher au cadre départemental.

M. le ministre avait d'ailleurs observé, au cours de cette même interview, faisant allusion aux départements : « Trop petits par rapport à quoi ? Attention ! Evitons la sous-administration. Ce n'est pas le moment d'éloigner l'administration des administrés ».

Il reste cependant que j'ai comparé le décret du 1^{er} octobre 1959 avec un autre, en date du 7 janvier 1959, et je dois dire que j'en ai été un peu troublé.

En effet, le décret du 7 janvier 1959 prescrit, en son article 1^{er} : « Pour la mise en œuvre des programmes d'action régionale et d'aménagement du territoire, les départements de la France métropolitaine peuvent être groupés en circonscriptions, qui seront définies par décret pris en conseil des ministres... ».

L'article 2 dispose :

« Dans chacune de ces circonscriptions, est désigné, sur proposition du ministre de l'intérieur, par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de la construction, celui des préfets qui est chargé de provoquer et de présider des conférences inter-départementales ayant pour objet d'étudier et de coordonner les mesures... ».

Et ce même article 2 précise :

« Les préfets ainsi désignés peuvent recevoir de chaque ministre des délégations particulières afférentes à des affaires ou à des problèmes de caractère économique régional. »

Enfin, l'article 3 dispose :

« Dans un délai d'un an à compter de la publication du présent décret, les circonscriptions régionales des administrations et services relevant de l'Etat ou soumis à son contrôle et concourant à la mise en œuvre des programmes visés à l'article 1^{er} seront révisées en vue de leur harmonisation avec les circonscriptions prévues à l'article 1^{er}... »

Quid de la comparaison entre ce texte avec le décret du 1^{er} octobre 1959 ? Quid des préfets hors classe qui sont répartis sur le territoire de la France ? Ces préfets hors classe ne vont-ils pas devenir automatiquement les chefs de ces régions ?

Il y a contradiction flagrante entre l'article 2 de ce décret du 7 janvier 1959 et le texte du 1^{er} octobre 1959, puisque le premier texte prévoit que dans chacune des circonscriptions sera désigné, sur proposition du ministre, celui des préfets qui est chargé de provoquer et de présider les conférences inter-départementales.

Je ne vois pas très bien qui d'autre que le préfet hors classe le ministre pourra désigner.

De même, l'harmonisation des circonscriptions régionales des divers ministères ou des administrations placées sous le contrôle de l'Etat ne va-t-elle pas se faire également dans le cadre de cette préfecture hors classe ?

Si ce n'est pas inscrit dans les textes, ce pourrait l'être dans les faits, et nous courons le risque de voir se reconstituer cette région dont, précisément, M. le ministre ne veut pas, ainsi qu'il nous l'a affirmé à plusieurs reprises dans des termes particulièrement catégoriques.

Ainsi donc, par la synchronisation, en quelque sorte, de ce texte du 7 janvier 1959 avec celui du 1^{er} octobre 1959, nous risquons de voir se reconstituer les préfectures régionales ou les commissariats de la République que nous avons connus immédiatement après la Libération.

Quid également de ce mouvement de décentralisation dont on parle beaucoup et qui ne se produit jamais, mouvement de décentralisation qui s'efforce de lutter, mais bien souvent à armes inégales, contre la tendance centralisatrice qui ne règne malheureusement que trop en France ?

Enfin, la création d'une classe unique de préfets me semble une mesure un peu trop brutale car, ainsi que M. le ministre l'a reconnu, il existe incontestablement une hiérarchie territoriale dans les départements et, de ce fait même, il se dégagera, qu'on le veuille ou non, une hiérarchie personnelle. Aussi, lorsqu'on déplacera un préfet d'un département dans un autre moins important, il s'agira implicitement d'une sanction qui sera d'autant plus inopportune qu'elle n'osera pas dire son nom.

Enfin, j'ai pris bonne note du fait que le statut des sous-préfets était à l'étude. Je formulerais cependant un vœu qui rejoindra celui que j'ai exprimé à l'égard du statut des préfets :

en l'occurrence, si le nombre des classes est réduit, qu'il ne le soit pas trop. Qu'il ne soit opéré, par exemple, qu'une simple fusion entre la deuxième et la troisième classe. Une telle mesure s'impose plus encore pour les sous-préfets que pour les préfets qui sont des fonctionnaires déjà expérimentés. En effet, on risquerait de voir un jeune sous-préfet inexpérimenté affecté à une sous-préfecture importante.

Pour conclure, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaiterais que vous examiniez à nouveau les textes que j'ai évoqués, notamment les dispositions du décret du 7 janvier 1959, décret dont M. le ministre de l'intérieur n'est pas responsable, je le sais bien. En effet, il fut pris avant que M. Chatenet n'arrive au ministère de l'intérieur auquel il a donné l'impulsion actuelle.

Il n'en reste pas moins que ces textes doivent être harmonisés. C'est dans ce sens que mes collègues et amis MM. Seitlinger et Thomas, et moi-même, avons déposé une proposition de loi tendant à ce que les mesures qui seraient prises en application de ce décret du 7 janvier 1959 soient soumises à l'approbation du Parlement. En effet, ces mesures pourraient avoir pour conséquence finale la modification de la consistance territoriale des départements et de la nature des collectivités existantes, modification qui est de la compétence exclusive du Parlement. (Applaudissements.)

PROGRAMMES DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS EN ACCESSION A LA PROPRIÉTÉ

M. le président. 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^{er} secteur Crédit foncier et Sous-comtoir ; 2^e 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.

La parole est à M. le ministre de la construction.

M. Pierre Sudreau, ministre de la construction. La question posée par M. Hanin soulève deux problèmes : celui des prix de la construction et celui des prêts.

Je veux d'abord traiter le problème des prix, bien que cela ne soit pas directement inclus dans la question de M. Hanin.

Depuis 1955, les prix de la construction n'ont cessé d'augmenter d'une façon désordonnée. Cet état de fait, provoqué, bien sûr, en partie par l'inflation, a été extrêmement préjudiciable aux intérêts de la construction publique comme de la construction privée.

En effet, sur le plan national et sur le plan des collectivités publiques, comment établir des programmes pluri-annuels, essayer de faire des prévisions qui dépassent quelques mois, comme il est nécessaire de le faire, si le dénominateur commun, si l'étalon de base, c'est-à-dire le prix de la construction, varie chaque mois ?

Pour les constructions privées, c'est la même chose et plus particulièrement pour les constructeurs modestes qui disposent d'un capital réduit. Comment peuvent-ils faire face aux hausses de prix qui entraînent parfois des dépenses supplémentaires se chiffrant à plusieurs centaines de milliers de francs et quelquefois plus ?

Cette évolution permanente des prix a fait de la construction individuelle, je n'hésite pas à le dire, une véritable aventure et on ne rendra jamais assez hommage à M. le ministre des finances d'avoir eu le courage de lutter, par tous les moyens, pour juguler l'inflation, cette hausse de prix permanente.

Or, à l'heure actuelle et pour la première fois depuis 1955, je dirai même pour la première fois depuis qu'on a commencé à construire en France, c'est-à-dire depuis 1953, l'indice du coût de la construction est demeuré le même pendant les trois trimestres de l'année 1959, depuis le début de l'année, alors qu'il a augmenté en moyenne de 12 p. 100 au cours de ces dernières années.

Afin de donner la sensation physique de cette hausse, je voudrais donner lecture des indices du coût de la construction depuis 1955.

L'indice du coût de la construction en 1955 était de 101 au premier trimestre. Il est passé en 1956 à 111. De 1956 à 1957, il

a augmenté de 11 points c'est-à-dire qu'il est passé de 111 à 122. De 1957 à 1958, il est passé de 122 à 137 alors que la stabilisation s'est faite à la fin de l'année dernière puisque l'indice de la construction était, au quatrième trimestre de 1958, de 140. Il est, pour le premier trimestre de 1959, comme pour le deuxième et le troisième, de 142.

Et quand je dis que l'indice de la construction est le même depuis le début de 1959, cela ne signifie pas seulement que les prix de la construction sont restés stables mais qu'ils ont diminué de 6 à 7 p. 100, puisque, pendant le même temps, les éléments ayant contribué aux prix de la construction ont augmenté dans la même proportion.

Cela est d'autant plus important que, de tous les grands secteurs de l'économie française, le bâtiment est le seul à enregistrer ces résultats.

Pour la première fois depuis très longtemps, les H. L. M. arrivent à traiter à l'intérieur des prix plafond qui leur sont imposés et obtiennent des rabais substantiels et cela — il importe de le souligner tout particulièrement — en augmentant les normes de superficie, la qualité de la construction et la qualité des prestations.

Cet effort de compression des prix doit être poursuivi. Il y a encore dans la construction, comme d'ailleurs dans d'autres secteurs de l'économie française, des marges bénéficiaires trop importantes, des gaspillages, des pertes de toute sorte qui doivent disparaître rapidement.

Ainsi seront pour partie résolues à l'avenir les difficultés relatives au plafond des prix sauf, peut-être, pour les constructions individuelles isolées pour lesquelles certains aménagements seront apportés incessamment.

En ce qui concerne le problème des prêts à la construction, deuxième point évoqué, il existe toujours, pour les raisons que je viens d'exposer, des décalages plus ou moins importants entre les plafonds théoriques de prêts et le coût réel de la construction, qu'il s'agisse de l'accession à la propriété H. L. M. ou des prêts pour la construction de Logécos.

Comme le demande M. Hanin, l'égalité de traitement entre ces deux secteurs doit être maintenue. Je suis tout à fait d'accord avec lui sur le principe qu'il a posé dans sa demande. Si les prêts H. L. M. ont été relevés les premiers par l'arrêté d'avril 1959, c'est que leur fixation était plus ancienne et remontait à 1956 tandis que les prêts intéressant les Logécos avaient fait l'objet de revisions en août 1957 et mars 1958.

Il apparaît maintenant, ainsi que M. Hanin l'a souligné, que le montant des prêts du Crédit foncier laisse, dans certains cas, à la charge des constructeurs de Logécos un apport personnel excessif. C'est pourquoi, comme nous l'avions fait l'année dernière pour les H. L. M., M. le ministre des finances a bien voulu me donner son accord pour que nous entreprenions en commun l'étude des mesures à prendre pour remédier à cette situation.

Cependant, étant donné que le montant global des prêts consentis annuellement par le Crédit foncier est forcément limité à un certain plafond, un arbitrage difficile est nécessaire entre deux ordres de préoccupations, d'une part, celle de la réduction de l'apport personnel, destinée à populariser, bien sûr, le plus possible l'accession à la propriété — et c'est nécessaire — d'autre part, celle de ne pas freiner l'essor de la construction et, par conséquent, de ne pas réduire le nombre de logements construits selon le régime des primes et prêts.

Telle est l'alternative devant laquelle nous nous trouvons.

L'action simultanée du Gouvernement sur les prix, d'une part, et sur le montant des prêts, d'autre part, doit permettre de concilier ces deux impératifs.

Je puis affirmer à M. Hanin et à l'Assemblée que des décisions interviendront dans ce domaine, de toute façon, avant la fin de l'année. (Applaudissements.)

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

M. Raymond Hanin. Monsieur le ministre, je désire tout d'abord profiter de l'occasion qui m'est offerte pour vous remercier de la compréhension dont vous voulez bien faire preuve à l'égard de tant de familles de condition modeste qui décident, un peu partout en France, de se lancer avec courage, et surtout avec persévérance, dans l'entreprise et même quelquefois — vous l'avez dit — dans l'aventure que représente la décision de construire une maison pour en devenir un jour propriétaire.

Je veux rendre aussi un hommage mérité à M. le ministre des finances puisque, avec son concours, vous êtes arrivé, dans le domaine du logement, à maintenir pour la première fois cette année les indices des prix du bâtiment et, par conséquent, à susciter une certaine stabilité.

Les constructeurs ont du courage, ai-je dit, certes, car bon nombre de candidats, ouvriers d'usine, collaborent souvent, en

formant des équipes de « castors », — vous le savez aussi — à l'édification de leur propre maison.

Aventure, avez-vous dit aussi, pour un foyer qui, souvent, doit renoncer à une part importante de son salaire pendant de longues années pour devenir propriétaire de sa demeure à soixante-cinq ans seulement.

Je sais, monsieur le ministre, que vous vous efforcez de faciliter cette forme d'accession à la petite propriété parce que, sur le plan social et humain, elle apparaît à la fois comme des plus souhaitables et des plus rationnelles, en particulier dans nos petits centres urbains et ruraux. Je connais tous les efforts que, avec tous les préfets de France, vous avez déployés pour favoriser, par l'octroi de contingents déconcentrés, la réalisation de programmes de logements en les groupant par région et par type afin d'en assurer la construction au prix le plus économique.

La question que je me suis permis de vous poser aujourd'hui, monsieur le ministre, a précisément pour but de favoriser davantage encore la vulgarisation de cette méthode en uniformisant les plafonds de prêts consentis aux deux secteurs chargés de construire des logements du même type, dits logements économiques et familiaux.

Dans l'état actuel des choses, les deux secteurs de construction dans le domaine de l'accession à la propriété sont — et vous l'avez précisé — le secteur du Crédit foncier et du Sous-comptoir, le plus important et le secteur H. L. M. qui fonctionne sous forme de prêts consentis par les sociétés de crédit immobilier et qui construit également par l'intermédiaire des sociétés coopératives.

Ces deux secteurs de financement ne sont pas traités, je l'ai rappelé, sur un pied d'égalité et pourtant, dans la majeure partie des cas, ils construisent indifféremment des Logécos, c'est-à-dire des logements aux normes pratiquement identiques. Les plafonds de prix et des prêts spéciaux — primes à 1.000 francs pour le premier secteur — ont été fixés, vous l'avez rappelé, par l'arrêté du 22 mars 1958 et ils n'ont jamais été relevés depuis. Par contre, l'arrêté du 25 avril 1959 a relevé très sensiblement les plafonds de prêts pour le deuxième secteur.

En conséquence, de nombreux programmes du premier secteur Logécos ne peuvent démarrer actuellement faute d'une relève des plafonds et il est à craindre que, pour cette raison, ce secteur ne soit à bref délai totalement inactif.

A titre d'exemple, vous me permettez, monsieur le ministre, de vous citer quelques chiffres relevés en Haute-Marne. Ils établissent, mieux que je ne saurais le faire moi-même, des comparaisons précises entre les plafonds de prêts consentis pour les trois types de logements selon qu'ils ont été exécutés par l'un ou l'autre des secteurs envisagés.

Pour un logement du type F 3, construit par le secteur du Crédit foncier, le candidat obtient un prêt de 1.730.000 francs et, par le secteur H. L. M., un prêt de 1.900.000 francs. Il en est de même pour les logements des types F 4 et F 5 où nous arrivons à des différences qui s'établissent comme suit : 170.000 francs de plafond pour le type F 3, 380.000 francs pour le type F 4 et 400.000 francs pour le type F 5.

En uniformisant les plafonds de prêts des deux secteurs, vous ferez un nouveau pas, monsieur le ministre, vers l'aide apportée aux candidats à l'accession à la propriété et vous favoriserez en même temps le grand courant si souhaitable et si profitable de la décentralisation des grands centres vers les plus petits où, en définitive, il fait meilleur vivre parce que les foyers y trouvent plus facilement l'équilibre physique et moral indispensable à leur épanouissement. (Applaudissements.)

SITUATION DES MAL-LOGÉS

M. le président. 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 préliminer 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 spéciales 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 indis-

pensable 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.

La parole est à M. le ministre de la construction.

M. Pierre Sudreau, ministre de la construction. Dans votre question orale, monsieur Fanton, vous reprenez l'idée, émise dans votre question écrite du mois d'avril, d'une unification des services qui participent, dans le département de la Seine, à l'attribution de logements aux mal-logés.

Certains faits, notamment les enquêtes sociales successives, mais toujours identiques, « ordonnées par les uns et les autres » vous conduisent à penser que les efforts faits pour coordonner les activités des organismes qui se préoccupent du logement des mal-logés sont loin d'avoir l'efficacité souhaitable.

Je précise tout d'abord que je partage sur ce point entièrement votre souci de voir améliorer le système actuel et simplifier au maximum, pour les intéressés, les démarches nécessaires. Je me propose de revenir dans un instant sur ce point mais, suivant l'ordre de vos questions, je considérerai, en premier lieu, ce qui a été fait.

Ce qui a été fait, c'est essentiellement la création, au cours du dernier trimestre de 1955, du fichier central des mal-logés. Il s'agissait, en créant un fichier, de prendre la mesure de l'étendue de la crise du logement et de mettre en évidence les situations les plus dignes afin d'y porter remède par priorité. Ce but a été atteint dans une certaine mesure.

Depuis quatre années, en effet, ce fichier a permis d'établir des statistiques précises et d'un indiscutable intérêt. C'était la première fois que cela arrivait dans l'agglomération parisienne.

Non seulement le nombre des mal-logés a pu être déterminé — ce qui était impossible auparavant car les intéressés déposaient souvent des demandes auprès de plusieurs organismes dans l'espoir de multiplier leurs chances — mais encore une vue plus exacte a pu être prise de la composition des familles cherchant à se loger et, en même temps, de la nature et des modes d'occupation des locaux habités par les mal-logés.

Ces données, j'ose à peine le dire, étaient indispensables pour concevoir valablement les programmes de construction et pour porter remède aux situations les plus critiques.

Cela dit, il est certain que l'efficacité du système suppose une liaison constante entre le fichier central et les divers organismes d'habitations à loyer modéré. Cette liaison est partiellement réalisée.

D'une part, les organismes d'H. L. M. adressent au fichier central des mal-logés le double des questionnaires qu'ils reçoivent. Celui-ci possède donc, non seulement les demandes faites en mairie et à l'office général d'information pour le logement — LOGIL — mais aussi celles qui ont été déposées directement dans les offices d'habitations à loyer modéré.

D'autre part, le fichier central reçoit le double des enquêtes effectuées par les offices d'H. L. M. de la ville de Paris et l'administration s'emploie à étendre cette mesure à l'office départemental de la Seine et aux offices communaux.

Enfin, par décret du 11 septembre 1958, j'ai décidé la création d'une commission de contrôle des attributions de logements H. L. M. dont la présidence est assurée par un magistrat. Cet organisme vient de terminer l'élaboration d'un règlement-type qui va être adressé aux offices d'H. L. M. du département de la Seine et qui précise les conditions uniformes de classement et les critères de priorité.

Telles sont, rapidement résumées, les différentes mesures qui ont été prises depuis 1955 pour tenter de recenser d'une façon précise les besoins en logement de la population parisienne et d'uniformiser les modes d'attribution de logements des organismes constructeurs.

Il n'en reste pas moins, malheureusement, que les mal-logés éprouvent toujours de grandes difficultés dans leurs démarches.

Je vous ai déjà indiqué, dans ma réponse à votre question écrite du 14 avril dernier, que mes services, en liaison avec ceux de la préfecture de la Seine, s'employaient à porter remède à cette situation.

Je puis maintenant vous préciser qu'à l'issue de ces études, M. le préfet de la Seine vient de déposer, avec mon accord, sur le bureau du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine, un mémoire qui propose :

Premièrement, l'inscription unique des candidats au fichier central chargé de répercuter ces demandes vers les différents organismes constructeurs suivant les lieux de travail et les désirs particuliers des demandeurs ;

Deuxièmement, la création d'un « pool d'enquêteurs » qui grouperait les contrôleurs spécialisés du service départemental du logement et ceux des offices.

Ainsi que le préfet le souligne dans son mémoire, cette réforme ne porterait pas atteinte au principe du libre choix des locataires dans le cadre de la réglementation fixant les conditions générales d'attribution des logements.

J'espère que les propositions de M. le préfet de la Seine seront acceptées par les assemblées locales et qu'elles donneront ainsi satisfaction à votre demande.

Maintenant, à cet ensemble de faits, je voudrais ajouter un mot personnel qui est en dehors de cette question. Je voudrais vous indiquer, ainsi qu'à l'Assemblée, qu'on me signale sans cesse des cas prioritaires de familles mal-logées qui attendent depuis dix ans, et même plus, d'avoir un logement H. L. M. Ces faits — je n'hésite pas à le dire — sont extrêmement regrettables. Aussi, je viens de donner des instructions formelles, il y a déjà quelques semaines, à M. le préfet de la Seine pour que, lorsque ces demandes ont fait l'objet depuis longtemps d'enquêtes favorables, d'enquêtes régulières dûment enregistrées au fichier des mal-logés, au fichier des cas sociaux — qui est un fichier spécial — lorsque ces demandes ont reçu tous les agréments administratifs, satisfaction leur soit donnée en toute priorité. (Applaudissements.)

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

M. André Fanton. Monsieur le ministre, j'ai été heureux d'apprendre que des mesures avaient été prises pour donner satisfaction aux mal-logés inscrits depuis dix ans au moins. Je regrette qu'on n'ait pas donné ces instructions plus tôt, car il ressort de cas signalés à l'administration comme au ministère, que de trop nombreuses attributions ont été faites à des candidats dont l'inscription remontait à beaucoup moins de dix ans.

Le système d'attribution des logements, tel qu'il fonctionne, ne peut que provoquer des injustices amèrement ressenties par les mal-logés qui, s'ils comprennent bien les difficultés de la construction, admettent moins la façon dont sont affectés les logements terminés.

Lorsqu'un candidat au logement veut se faire inscrire, il s'adresse aux H. L. M. ou se contente d'aller rue du Cardinal-Lemoine, par exemple. S'il est plus malin, il s'inscrit partout où il le peut, au service du logement, rue du Cardinal-Lemoine, quai des Célestins, et il attend. Il attend très longtemps, ainsi que vous l'avez dit, monsieur le ministre. Mais il se rend compte, au bout d'un certain temps, que les diverses demandes qu'il a formulées entraînent la constitution de dossiers qui font double ou triple emploi et nécessitent la production des formulaires et documents en plusieurs exemplaires.

Ces exigences démoralisent autant que la crise du logement le candidat qui ne cesse de courir dans tous les services avec l'espoir d'obtenir ainsi plus rapidement satisfaction.

Il n'est que de voir tous les cas qui m'ont été signalés à l'occasion de cette question orale pour comprendre combien ce système est archaïque et appartient à une époque où la crise du logement n'existait pas.

Les offices d'H. L. M., certes, ont le droit de choisir leurs locataires, mais des restrictions ont été apportées à ce droit ; vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, et les règlements font que les offices, en réalité, ont été en partie dépossédés de ce droit. En effet, ils sont, en principe, obligés de réserver les logements à des cas prioritaires déterminés suivant des données précises.

Ce qui est grave, c'est que les offices violent en permanence ces règles de priorité. Alors que le candidat inscrit depuis le plus longtemps devrait être le premier relégué, on assiste en permanence à des faits scandaleux : des gens sont logés alors qu'ils sont inscrits depuis six mois ou un an seulement.

J'ai, dans mon dossier, un certain nombre de cas particulièrement caractéristiques. Je ne comprends pas comment les offices peuvent attribuer les logements dans ces conditions, ou plutôt je ne le comprends que trop.

Il existe l'office de la ville de Paris et les offices municipaux de banlieue. Mais chacun sait que certains offices municipaux de banlieue sont aux mains de municipalités communistes, et la première pièce qu'il faut pour constituer un dossier est la carte de membre du parti. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

Il est bien certain que, dans ces municipalités, il ne saurait être question pour quiconque d'obtenir un logement s'il n'appartient pas au parti communiste.

Il est également des municipalités où il faut la carte du parti — mais ce n'est pas le même — pour obtenir un logement. (Mouvements divers.)

Eh bien ! tout cela est particulièrement inadmissible.

M. René Cassagne. Il faut tout dire !

M. André Fanton. Je dis tout, et je vois que vous avez compris !
(*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. René Cassagne. Est-ce qu'il s'agit de l'U. N. R. ?

M. André Fanton. Il n'y a que vous qui protestiez. Par conséquent, je crois que vous savez ce dont il s'agit.

M. René Cassagne. Alors, donnez-nous des preuves !

M. André Fanton. Certains offices municipaux sont gérés de façon très personnelle par leurs dirigeants et font sortir du circuit un certain nombre de logements. Quand on déclare que, depuis 1957, 50.000 logements ont été construits, dans la Seine, on oublie de vous dire que la moitié environ de ces logements sont sortis du circuit normal, parce qu'ils ont été construits par des municipalités qui les distribuent à la légère et suivant des critères qui ne sont pas les nôtres.

Ce qui se passe à l'office de la ville de Paris est encore plus grave. Je vous laisse juges de la procédure d'attribution des logements. On réunit officiellement une commission d'attribution. Lorsque les membres de cette commission arrivent dans le bureau, ils trouvent une liste sur une table, devant leur chaise. On leur dit : « Aujourd'hui, cinquante logements sont à attribuer. Que dites-vous de ces cinquante noms ? » Bien entendu, on inscrit un numéro en face de chaque dossier et l'on ajoute les éléments qui peuvent être favorables à l'attribution, mais la commission n'a jamais le moyen de savoir si, par extraordinaire, il n'existerait pas de dossiers plus anciens. Si bien qu'on met sur le dos de la commission d'attribution un choix qui, en réalité, est imputable aux employés de l'office, car ce sont eux qui sortent et sélectionnent les dossiers. (*Applaudissements.*)

Bien entendu, la commission n'a pas grand-chose à objecter, parce qu'on s'est arrangé pour sortir des dossiers à peu près convenables, en oubliant toutefois les dossiers très anciens, ceux de braves gens qui, depuis dix ans, attendent, logés avec leurs six, huit, dix enfants, dans deux pièces, la sortie de leur dossier. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Je ne vois pas pourquoi vous protestez !

M. René Cassagne. Parce que vous ne connaissez pas le problème ! Vous en donnez la démonstration.

M. André Fanton. Il n'y a que vous que cela gêne ! Je ne vois pas pourquoi vous ne me laissez pas parler !

M. Roger Souchal. Monsieur Fanton, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. André Fanton. Volontiers.

M. Roger Souchal. Je voudrais apporter quelques éléments à l'appui de votre propos.

Dans certaine région de Meurthe-et-Moselle où l'on construit des logements H. L. M., on constate que ces logements sont exclusivement réservés à des individus qui n'ont acquis la nationalité française que depuis cinq ou six ans, qui portent des noms à consonance polonaise ou italienne (*Mouvements divers*) et qui, quelques mois plus tard, votent exclusivement en faveur de ceux qui leur ont offert ces logements et qui appartiennent aux cellules du parti communiste. (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. René Cassagne. C'est pour cela que vous avez été élu ! C'est la démonstration par l'absurde.

M. Edmond Desouches. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Fanton ?

M. André Fanton. Je vous en prie.

M. le président. Monsieur Desouches, je veux bien vous accorder la parole, étant entendu qu'on n'interrompra plus M. Fanton. La parole est à M. Desouches, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Edmond Desouches. Monsieur Fanton, je vous remercie infiniment de l'amabilité avec laquelle vous venez de me donner l'autorisation de vous interrompre. Mais je tiens à protester contre les allégations qui viennent d'être énoncées. Il ne faut pas accuser tous les organismes d'H. L. M. de faire preuve de partialité dans l'attribution des logements. Je m'inscris en faux contre une telle accusation. (*Applaudissements sur certains bancs au centre et à l'extrême gauche.*)

M. André Fanton. Je n'ai pas visé tous les organismes d'H. L. M. Si je ne connais pas ceux de province, je puis vous assurer que je connais bien ceux du département de la Seine. J'ai commencé

par les offices de banlieue. Parlant maintenant de l'office de Paris, je puis citer des faits précis. Je suis même à la disposition de quiconque pour donner des noms.

Il est de fait que les attributions de logements n'interviennent pas dans des conditions régulières. Je voudrais que le ministre de la construction étudie un projet qui permette de mettre un terme à cette conduite inadmissible des offices de la Seine.

Mme Jacqueline Thom-Patenôtre. Parlez de ce problème au conseil général de la Seine. Ce problème n'est pas du ressort d'une assemblée parlementaire !

M. André Fanton. Madame, je ne comprends pas en quoi cette question peut vous gêner.

Le problème du logement intéresse, je crois, tous les parlementaires, en particulier ceux de la région parisienne. Le problème du logement à Paris intéresse un certain nombre de personnes à travers tout le pays pour des raisons qui n'échappent à personne, je m'excuse de vous le dire. (*Applaudissements sur plusieurs bancs au centre.*)

M. le président. Monsieur Fanton, veuillez poursuivre votre exposé.

M. André Fanton. Pour terminer, je voudrais demander à M. le ministre d'étudier une solution susceptible de mettre un terme à ces abus. En ce qui me concerne, je me permettrai de lui suggérer la solution suivante, qui vaut ce qu'elle vaut, mais qui mérite en tous cas d'être étudiée.

Elle consisterait à centraliser, comme vous l'avez accepté, monsieur le ministre, toutes les demandes à un seul organisme. Car, les offices sont faits pour construire et construisent fort bien, ce dont nous les félicitons, mais ils ne sont pas faits pour établir des dossiers et faire de la paperasse. A partir du moment où toutes les demandes seront centralisées au même endroit, dans le département de la Seine, je pense qu'il y aura moyen de respecter le libre choix du locataire et aussi la justice, ce qui, dans ce domaine, est plus important que toute autre chose. Il suffirait pour cela que, lorsque les offices ont terminé un nombre de logements donné, l'organisme central soit chargé d'établir une liste comportant un nombre de noms double ou triple de celui des logements disponibles, liste sur laquelle l'office serait appelé à choisir le nombre des locataires correspondant à celui des logements construits, étant entendu que les offices municipaux auraient la faculté de demander que la majorité des attributaires soient originaires de la commune. Ceci exige que les dossiers soient tenus de façon rigoureuse et stricte. Cela veut dire qu'ils doivent être tenus à jour et que des systèmes mécanographiques et même électroniques doivent être utilisés pour leur classement et leur sélection. Ce n'est pas le cas aujourd'hui dans certains offices.

C'est ainsi, par exemple — je parle encore de l'office de la ville de Paris — que, l'inscription devant être renouvelée chaque année, l'office s'arrange pour changer le numéro du dossier tous les ans. J'ai sous les yeux des exemples précis que je pourrais citer. Lorsqu'on demande à l'office de bien vouloir reloger la famille en cause dont le dossier est en instance depuis parfois six, sept ou huit ans, on répond que, d'après son numéro, elle n'est inscrite que depuis l'année précédente. Et s'il s'agit de familles ordonnées qui ont gardé la liste de tous ces numéros successifs, on répond, comme cela m'est arrivé personnellement : « Ce n'est pas nous qui avons fait les autres inscriptions. »

C'est pour mettre un terme à de tels agissements que je demande à M. le ministre de la construction de faire étudier par ses services le système que j'ai proposé, qui permettra aux mal-logés de savoir où ils doivent s'adresser et aussi d'être assurés que les répartitions de logements se font d'une façon équitable.

Je ne dis pas qu'ils seront pour autant satisfaits mais ils auront au moins le sentiment qu'ils ne sont pas victimes d'injustices, ce qui est, dans ce domaine, extrêmement important. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

TRAITE DES ETRES HUMAINS ET EXPLOITATION DE LA PROSTITUTION D'AUTRUI

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

La parole est à M. le ministre de la santé publique et de la population.

M. Bernard Chenot, ministre de la santé publique et de la population. Je répondrai très brièvement, mais, je l'espère, très nettement, à la question qu'a bien voulu me poser Mlle Dienesch.

Le Gouvernement a l'intention de présenter au Parlement un projet de loi autorisant M. le Président de la République à ratifier la convention internationale du 2 décembre 1949 pour la répression de la traite des êtres humains et de l'exploitation de la prostitution d'autrui.

Il ne serait pas suffisant, à cet effet, d'abroger les articles de la loi du 24 avril 1946 qui sont contraires à la convention de 1949 en ce qu'ils prévoient un régime discriminatoire par rapport aux droits et aux obligations des citoyens. Il faut encore remplacer les dispositions qui seraient ainsi abrogées par d'autres d'ordre sanitaire et social propres à assurer la prophylaxie antivenérienne et à favoriser le reclassement social des personnes qui se livrent à la prostitution.

C'est pourquoi le même projet de loi devra comprendre, notamment, la création d'un nombre suffisant d'assistantes médico-sociales, le renforcement des mesures de déclaration obligatoire des maladies vénériennes, tout un ensemble de dispositions de protection sanitaire et sociale qui se substitueront aux mesures inconciliables avec la convention de 1949.

M. le président. La parole est à Mlle Dienesch.

Mlle Marie-Madeleine Dienesch. Monsieur le ministre, votre réponse, dans sa brièveté, semblerait m'apporter une totale satisfaction et je pourrais, certes, m'en contenter si je n'avais déjà entendu plusieurs fois les paroles que vous venez de prononcer et si nous n'attendions toujours la signature de la convention unifiée depuis près de dix ans.

La France a toujours signé, depuis le début du siècle, les conventions internationales traitant du fléau que représente l'exploitation de la prostitution d'autrui. L'arrangement international conclu le 18 mai 1904, la France l'a signé et s'en honore. La convention internationale du 4 mai 1910, la France l'a signée et s'en honore. La convention internationale du 30 septembre 1921, ainsi que celle du 11 octobre 1933, la France les a signées et s'en honore.

Ces différentes conventions internationales visaient des mesures de police assez élémentaires, mais, en 1937, la Société des Nations avait compris que celles-ci ne pouvaient suffire à traiter de façon efficace un fléau de cette importance. Malheureusement, la guerre a interrompu ses travaux.

En 1946, l'Organisation des Nations Unies a repris à son compte ce travail d'ensemble. En effet, conformément à l'article IV de la déclaration universelle des droits de l'homme : « Nul ne sera tenu en esclavage, ni en servitude ; l'esclavage et la traite des esclaves sont interdits sous toutes leurs formes », l'Organisation a inscrit à son programme sanitaire la lutte contre le fléau dont nous traitions.

La commission des questions sociales s'en est saisie ; puis le conseil économique et social, l'assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies enfin ont adopté un projet qui, d'une part, unifie les quatre instruments précédemment nommés et, d'autre part, envisage toute une série de mesures nouvelles.

Il est regrettable qu'au moment de ce débat devant l'Organisation des Nations Unies, la France ait été amenée à prendre position contre. Il y eut, vous vous le rappelez, 35 voix pour et 15 abstentions. Plusieurs des pays qui s'étaient abstenus sont déjà revenus sur leur position et ont pu adapter leur législation aux exigences de la convention. La signature a suivi. La France a également été absente, alors que trente-trois nations apportaient leur adhésion.

Monsieur le ministre, je voudrais renforcer votre argumentation de quelques considérations.

Tout d'abord notre législation, depuis une dizaine d'années, n'a cessé de progresser dans le sens défini par cette convention.

D'autre part, cette convention ouvre enfin des perspectives modernes à l'étude de ce problème et s'appuie sur les expériences nouvelles de la science et de la psychologie sociale, indispensables si nous voulons vraiment lutter efficacement contre un tel fléau.

Je rappelle brièvement les progrès qui ont été réalisés et auxquels l'opinion publique a largement répondu. D'abord la loi du 13 avril 1946. Puis, en 1956, des propositions de loi déposées devant cette Assemblée, par Mme Francine Lefebvre, par moi-même et plusieurs de nos collègues, et dont la première fut adoptée par la commission de la justice. Dès cette époque nous réclamions la ratification de la convention et l'assurance nous avait déjà été donnée qu'elle aurait lieu sans tarder.

Je puis citer aussi la réponse à une question posée en mars 1956 par Mme Francine Lefebvre et qui reconnaissait officiellement l'ampleur du fléau, puisqu'elle nous apprenait qu'en l'espace de neuf ans, 122.762 personnes avaient disparu. Cela était reconnu par les services mêmes de votre ministère.

Monsieur le ministre, je vous félicite encore d'avoir fait franchir un nouveau pas à la question par les ordonnances du 23 décembre 1958. Je le fais d'autant plus volontiers qu'en cette période de discussion budgétaire, les critiques sont plus fréquentes que les félicitations.

J'estime que cette étape est importante et répond parfaitement aux dispositions des dix premiers articles de la convention internationale.

De leur côté, la presse et le cinéma ont rendu un service éminent à cette cause en alertant l'opinion publique sur l'ampleur du fléau et en réveillant la conscience de la population en ce domaine.

Ainsi donc, monsieur le ministre, le Gouvernement, le Parlement, l'opinion publique, tout justifie, avant même la ratification, la signature de cette convention.

Quels avaient été les obstacles prévus ? C'est un aspect du problème qui mérite d'être examiné.

Les objections étaient de deux ordres, mais on peut dire aujourd'hui qu'elles ne sont plus justifiées et que vous pouvez par conséquent demander au Gouvernement la signature de la convention et au Parlement le vote du projet de loi autorisant sa ratification.

Les deux objections formulées relevaient l'une de l'article 23, l'autre de l'article 6.

En ce qui concerne l'article 23, il est évident qu'une convention internationale ne pouvait pas prévoir, en 1949, l'évolution ultérieure de nos institutions constitutionnelles et, particulièrement, la notion juridique originale de la Communauté. Mais il tombe sous le sens que cette évolution juridique existe ; si elle soulève encore quelques problèmes de procédure, elle ne saurait constituer un réel obstacle au franchissement d'une étape qui marque aux yeux du monde, pour tous les peuples et pour toutes les races, un progrès certain dans le respect des droits de l'homme et dans le développement social.

Quant à l'article 6, vous y avez fait allusion : la difficulté provenait de l'existence du fichier sanitaire. Qu'en 1949 il y ait eu des hésitations, cela se comprend, car le fichier ne datait que de deux années environ, et, avec une très bonne foi, certains estimaient que la réglementation pouvait apporter une solution au problème de la lutte contre la traite des êtres humains et contre l'exploitation de la prostitution. En réalité, quelle que soit la position de principe adoptée — quand s'opposent les réglementaristes, les prohibitionnistes et les abolitionnistes — seule l'expérience pouvait emporter l'adhésion unanime. Or, aujourd'hui, après neuf ans, nous pouvons consulter les faits, ce que ne pouvait faire la délégation française en 1949, et l'on peut dire que la cause est désormais entendue : le fichier sanitaire n'assure pas une véritable protection sanitaire de la population.

Il ne l'assure pas parce qu'un nombre arbitrairement limité de femmes, et en particulier de prostituées, s'y présente ; parce qu'il y a une grande difficulté à établir immédiatement un diagnostic ; parce qu'il existe des pratiques habituelles pour s'y soustraire, auxquelles on n'a jamais pu remédier ; parce que l'espacement des visites peut donner une fausse impression de sécurité à ceux qui en sont les promoteurs.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, vous l'avez dit, les progrès accomplis dans les méthodes prophylactiques et thérapeutiques modernes font que l'institution du fichier sanitaire paraît absolument périmée, quels que soient la bonne foi et le dévouement de ceux qui s'y sont consacrés.

J'ajoute, en passant, puisque l'objection a été faite, que cette méthode est extrêmement dispendieuse. Dans le rapport présenté par la commission des questions sociales à l'Organisation des Nations Unies, le 26 mars 1959, il était signalé qu'il avait fallu procéder à 83.400 examens à Paris pour détecter 229 cas infectieux.

Mais il ne s'agit pas seulement d'intérêt sanitaire ou même financier ; d'autres principes sont en cause. Comme l'estiment les fédérations abolitionnistes, le régime de réglementation de la prostitution est en flagrante contradiction avec les libertés et le respect de la dignité qui font partie intégrante des droits de l'homme et de la femme. Toute discrimination entre les sexes est d'ailleurs contraire à la Charte des Nations unies à laquelle nous avons pleinement souscrit.

Il n'y a donc plus, monsieur le ministre, aucun obstacle venant de l'évolution de l'opinion publique ; il n'y en a plus non plus

dans notre législation; il y a même, au contraire, de nombreux éléments positifs dans cette convention qui, par des mesures de prévention, de rééducation, de reclassement, d'étude des causes sociales, des causes économiques, des facteurs psychologiques — et là, je crois que vos conclusions rejoignent les nôtres — apportent à notre champ d'action des possibilités très riches que nous ne saurions négliger.

Pourquoi alors me suis-je permis d'insister quelques instants? Parce que, dans ce domaine, on parle fréquemment de ces forces obscures qui sont, je le dis, extrêmement déprimantes pour une démocratie. Un vote du législateur intervient, le Gouvernement fait des promesses et on sent, malgré tout, des résistances, que ce soit dans votre ministère ou dans d'autres.

Je sais que vous saurez déjouer ces résistances, qu'elles soient dues à des réserves de principe, à des questions d'intérêt ou à la persévérance dans l'être qu'ont souvent les services administratifs et qui empêche les rénovations profondes.

Monsieur le ministre, en prenant la décision de ratification que je demande, vous répondrez au vœu de toutes les organisations féminines, comme à celui de l'ensemble des familles qui ont pris conscience de l'ampleur de ce fléau. Vous répondrez surtout à l'aspiration profonde de notre population qui attend que la France, sur le plan international, prenne une place exemplaire, non seulement dans le domaine des armes dont nous venons si longuement de débattre à l'occasion du vote du budget, mais aussi lorsqu'il convient d'assurer les droits de la personne, sa dignité et sa valeur. (Applaudissements.)

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

(DEUXIÈME 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 10 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 de la production et des échanges, 1 heure 50 minutes

Groupe de l'Union pour la nouvelle République, 6 heures 45 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 2 heures 50 minutes ;

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

Groupe de l'unité de la République, 1 heure 45 minutes ;

Groupe socialiste, 2 heures 5 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 30 minutes ;

Isolée, 35 minutes.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (suite)

I. — Travaux publics et transports (suite).

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a continué l'examen des crédits du ministère des travaux publics — I. Travaux publics.

La commission des finances demande que le vote sur les crédits des travaux publics soit réservé jusqu'à l'examen des articles 39, 71 et 86.

Elle demande en outre qu'après le vote sur les crédits des travaux publics, soit appelé l'article additionnel proposé par M. Dreyfous-Ducas sous forme d'amendement n° 87.

[Article 39.]

M. le président. « Art. 39. — Le produit net de l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau des chemins de fer de la Corse sera affecté au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier » dont la dotation sera

augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédits de paiement. Ces sommes seront consacrées à l'aménagement du réseau routier de la Corse. »

La parole est à M. Sammarcelli.

M. Marcel Sammarcelli. L'amendement que j'ai eu l'honneur de déposer et que je vous prie de voter n'a pas pour objet, vous vous en doutez, de faire échec à la décision du Gouvernement qui, avec beaucoup d'aisance, d'un seul trait de plume, a supprimé le chemin de fer de la Corse, seule desserte en tout temps de la région montagneuse et seule liaison constante entre Ajaccio et Bastia : L'article 40 de la Constitution rend cette décision sans appel et fait de nous tous, de moi en particulier, de très humbles sujets.

M. Gavini, l'éminent doyen des parlementaires insulaires, vous a dit excellemment ce matin l'erreur économique, technique et sociale que constituerait l'arrêt de l'exploitation du réseau ferroviaire de la Corse. Pour ma part, je voudrais informer l'Assemblée et le Gouvernement que la suppression du chemin de fer aura pour effet inéluctablement d'amener la population corse à penser, à croire, à se convaincre que la métropole, au moment même où l'homme prestigieux du 18 juin la conduit, a laissé dédaigneusement la Corse à son sort, à son insularité, à sa servitude, c'est-à-dire à sa misère, misère et servitude que les Corses fuient en émigrant. Et ce au moment où la métropole se montre si soucieuse d'élever le niveau de vie des populations d'outre-mer, départements, territoires, Etats de la Communauté.

Certes, comparaison n'est pas raison, mais qui oserait dans cette Assemblée soutenir que la Corse n'est pas un pays sous-développé ? Pas vous, en tout cas, monsieur le ministre.

Vous avez dit un jour, faisant allusion au noble goût de servir qui entraîne les Corses à quitter leur île, que la Corse exportait de la matière grise. L'image a paru osée. En dernière analyse, elle est exacte. Depuis la grande saignée de 1914-1918, la dépopulation de la Corse, malgré l'excédent de naissances, est indéniable. Pourquoi cette exportation, pourquoi cette émigration ? Uniquement parce que la Corse est le plus misérable des départements français, parce que le niveau de vie insulaire est le plus bas de la métropole au dire même d'un journal très informé, le *Journal officiel* de la République française.

Les Corses désertent leur île pour fuir sa misère et cette misère est aggravée par leur fuite. Voilà la vérité, monsieur le ministre. En avez-vous tenu compte en supprimant le chemin de fer ? Avez-vous tenu compte de toutes les implications de cette suppression ? Implications économiques, sociales et psychologiques, voire politiques ?

En effet, c'est le 29 novembre que la population corse se rassemblera à Ajaccio pour protester contre la décision gouvernementale. Mesdames, messieurs, le 30 novembre 1789 fut rendu par l'Assemblée nationale le décret qui affirme que « la Corse fait partie intégrante de l'empire français ». L'empire français, sans empereur, Louis XVI régnait encore.

29 novembre 1959, 30 novembre 1789, le choix de la première date, le rapprochement de ces deux dates devraient nous inviter, dans les temps troublés que nous vivons, à réfléchir et à méditer, même si nous pensions que la Corse est au midi et que sa latitude explique la vivacité des sentiments des Corses et de leurs passions. La Corse est bien au midi, mais s'arrêter à l'explication tirée de sa seule situation géographique serait, à mon sens, oublier la réalité des faits et leur complexité.

La Corse que les Grecs appelaient « Kalisté » est incontestablement de toutes les îles de la Méditerranée la plus belle. Mais alors que la Sardaigne et les îles Baléares connaissent un essor démographique et économique prodigieux, la Corse, malgré ses ressources touristiques exceptionnelles croupit dans son anachronisme médiocrité.

Le tourisme, en effet, faute d'équipement n'a pas joué jusqu'à présent ce rôle de multiplicateur économique qu'il a joué partout ailleurs et, notamment en métropole, sur la côte d'Azur. Au surplus, si cette exploitation des richesses naturelles de la Corse avait dû ou pu l'enrichir, le tourisme, au moment même où l'équipement était en train de se faire, grâce à une œuvre à laquelle je veux rendre hommage, l'œuvre de l'institut du crédit hôtelier (*Très bien ! à droite.*) Le tourisme risque d'être mortellement frappé par la suppression du chemin de fer.

Je n'invente rien. Je traduis simplement les faits. Voici la preuve. Elle est contenue, encore une fois, dans le *Journal officiel* de la République et dans le programme d'expansion régionale pour la Corse, défini par l'arrêté du 2 avril 1957 pris en application du décret du 30 juin 1953, programme d'expansion dont je voudrais, si vous me le permettez, lire deux courts extraits :

« Transports intérieurs, routes. — L'expansion touristique de la Corse, notamment en ce qui concerne le développement des

voyages collectifs par cars, risque d'être entravée de façon regrettable si les routes de l'île ne font pas l'objet d'un programme de modernisation et d'élargissement analogue à celui qui a été réalisé dans les Alpes-Maritimes.

« En conséquence, le secrétariat d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme étudiera les possibilités d'élargir à six mètres les principaux circuits touristiques de la Corse, dans un délai maximum de dix ans. Les crédits nécessaires seront réservés par priorité sur le chapitre « Routes touristiques » du fonds spécial d'investissement routier.

« Chemin de fer. — Le réseau ferroviaire corse n'a plus que 231 kilomètres. Son coefficient d'exploitation est très élevé et son déficit va croissant. Néanmoins, ce réseau rend de grands services, car il traverse des régions montagneuses dont la desserte routière est difficile en hiver (col de Vizzavona souvent enneigé), et, d'autre part, son trafic est partiellement constitué de pondéreux : pierres, bois.

« La suppression du chemin de fer corse n'aurait pu être envisagée que si des améliorations très importantes avaient été préalablement réalisées sur les routes parallèles — Ajaccio-Bastia, Bastia-Calvi — de manière à assurer des transports routiers faciles et économiques en toutes saisons.

« L'Etat continuera donc de couvrir les insuffisances d'exploitation du chemin de fer corse et dégagera les crédits nécessaires à la remise en état de ses voies. »

Ainsi donc, mesdames, messieurs, il est établi, d'une part, que l'expansion économique et touristique corse postule l'exécution d'un programme de modernisation et d'élargissement des chaussées des routes corses, d'autre part, que l'exécution de ce programme constitue un véritable préalable à la suppression du chemin de fer. Je dis bien un véritable préalable, c'est-à-dire un fait qui aurait dû être effectué avant que le Gouvernement décidât de passer outre.

Monsieur le ministre, pouvez-vous affirmer qu'en l'état actuel des choses, vous pouvez assurer le transfert du trafic de la voie ferrée à la route ? Pouvez-vous assurer que les travaux prescrits par le programme d'expansion régionale ont été exécutés ? En d'autres termes, pouvez-vous affirmer que les chaussées des routes corses ont été refaites et que, dans la plupart des cas, sur nos routes insulaires, deux camions de gros tonnage peuvent se croiser on se dépasser ?

Je ne le pense pas. Que faut-il alors en conclure ? Vérité en 1957, erreur en 1959 ? Puis-je vous assurer, sur un ton très sérieux, que la Corse demeure une île, que ses routes sont demeurées étroites et tortueuses, que le col de Vizzavona ne s'est point affaissé et qu'il a conservé son altitude de 1.100 mètres, ses brouillards, ses neiges qui l'hiver interrompent la circulation et, par conséquent, la liaison entre les deux versants de la région montagneuse ?

Evidemment, monsieur le ministre, vous avez eu la très grande bonté de recevoir les parlementaires corses et de leur faire des promesses.

Je le dis tout net. J'ai le devoir personnellement de vous faire confiance et je vous fais confiance mais, monsieur le ministre, que penseront mes compatriotes ? Chat échaudé craint l'eau froide.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Surtout les chats corses ! (Sourires.)

M. Marcel Sammarcelli. M. Gavini, avec toute sa noble autorité, vous a dit ce matin que beaucoup de promesses ont été faites mais qu'aucune n'a été tenue.

Je rappelle, pour ma part, qu'après la suppression de la voie ferrée de la seule région de Corse ayant atteint un certain degré de développement économique, c'est-à-dire la plaine orientale, vous aviez, ou plus exactement le Gouvernement avait promis, su lendemain de la Libération, que la route Bastia-Porto-Vecchio serait transformée en autoroute.

Or, j'affirme très sérieusement, sans crainte d'être démenti, que la route Bastia-Porto-Vecchio est une très vieille route, à la chaussée étroite, en dos d'âne, où nous eûmes à déplorer pendant la dernière saison touristique, de trop nombreux accidents mortels.

Evidemment tout a changé. Le Gouvernement durera toute la législature. Je l'espère et je le souhaite.

Mais nos actes devraient nous suivre. La France continue ; celle d'aujourd'hui est encore celle d'hier et vous êtes, que vous le vouliez ou non, l'héritier de vos prédécesseurs.

Or, monsieur le ministre, vous apparaissez à la population corse comme l'héritier qui n'exécute pas les engagements pris et, en particulier, le programme d'expansion économique défini par l'arrêté du 2 avril 1957 pris en application du décret du 30 juin 1955.

Cette situation trouble, émeut mes compatriotes et les met dans un état passionnel tel que cette simple question d'intérêt local qui nous occupe peut devenir brusquement une question d'intérêt national. (Applaudissements sur plusieurs bancs.)

M. Jean-Baptiste Biaggi. Nous allons réclamer l'autodétermination !

M. Marcel Sammarcelli. Monsieur le ministre, vous appartenez à un gouvernement auquel j'accorde une totale confiance. Dans les domaines essentiels qui intéressent la vie même de la nation — je parle en mon nom personnel — le Gouvernement a obtenu des résultats qui l'ont profondément réjoui. Je sais, à tout le moins j'ai la conviction, que le Gouvernement veut persévérer dans son action et dans son œuvre qui tend à la rénovation et au salut de la France.

Mais, après bien d'autres, hélas ! je suis obligé de constater que dans certains domaines, les domaines mineurs, livrés à la méditation des services administratifs, sinon à leur action, le Gouvernement — en effet, c'est lui qui est responsable et non les services administratifs — a commis des erreurs et des fautes.

Ces fautes auraient pu être mises au compte de la nature humaine et de ses faiblesses. Cependant, elles ont eu des répercussions psychologiques profondes. Je reprendrai les explications données ce matin par M. Dumortier que j'ai vivement applaudi : ces erreurs ou ces fautes proviennent dans la plupart des cas — comme dans celui qui nous occupe — d'un manque total de générosité ou de chaleur humaine.

Monsieur le ministre, on a dit — je veux bien le croire — que nous avons atteint l'ère des organisateurs, mais, pour autant, avons-nous changé la nature humaine ? Je ne le pense pas ; je dirai même plus : je ne le crois pas et, parce que je ne le crois pas, je n'aurai pas l'audace de vous donner un conseil, vous adressant simplement une prière. Veillez, je vous en supplie, que vos services administratifs ne se tiennent pas constamment sur le plan de la logique formelle, c'est-à-dire de la raison pure, où ils se complaisent. Faites qu'ils descendent sur le plan des faits et de la nature humaine. (Vifs applaudissements sur de nombreux bancs.)

M. le président. MM. Sammarcelli, Gavini, Tremolet de Villers, Charles Bosson, Dronne et Padovani ont présenté un amendement n° 82 tendant à compléter l'article 39 par le nouvel alinéa suivant :

« Toutefois, la désaffectation des installations et du matériel sur les différents tronçons de ligne ne se fera que par échelon, au fur et à mesure que les transports de remplacement seront assurés. »

Je pense que M. Sammarcelli estime avoir défendu cet amendement dans l'intervention qu'il vient de faire.

M. Marcel Sammarcelli. Oui, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Marc Jacquet, rapporteur général. La commission n'avait pas attendu cet amendement pour décider de demander en séance à M. le ministre des travaux publics des précisions sur les conditions dans lesquelles s'effectuera la fermeture des chemins de fer corses et, en particulier, sur l'organisation des services routiers de remplacement et sur le programme d'investissements routiers.

Elle a donc accueilli très favorablement et accepté l'amendement de M. Sammarcelli et de ses collègues. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

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. Mesdames, messieurs, comme la commission des finances, avec ou sans amendement, je n'aurais pas manqué de traiter le problème des chemins de fer corses, d'autant qu'avec beaucoup de courtoisie les représentants des Corses de la Corse et de ceux de la métropole sont venus me trouver pour m'exprimer leurs inquiétudes et pour me décrire le climat moral dans lequel ils craignent que leurs compatriotes ne se trouvent. Mais je ne regrette pas le dépôt de cet amendement dans la mesure où il m'a permis d'entendre M. Sammarcelli parler, avec sa foi profonde, de son île qu'il aime de tout son cœur, exprimant ainsi les sentiments de tous. Je voudrais simplement insister sur trois points.

J'indique tout d'abord, pour ceux de nos collègues qui sont moins au courant que nos amis, que cette affaire a pris une certaine gravité dans l'île, mais dans la mesure même où elle se trouve liée à d'autres problèmes. La lecture de la presse corse

dans laquelle je me plonge tous les jours depuis quelques semaines me le confirme. En réalité, telle décision de justice qui peut paraître mettre en doute la portée des arrêtés Miot de 1811...

M. Paul Cermolacce. On vous parle des chemins de fer corses. Restez sur ce sujet !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je suis plein d'admiration devant le désir de M. Cermolacce de respecter le règlement. Mais puisqu'on me demande de ne pas parler des problèmes corses, je me bornerai aux problèmes techniques.

M. Paul Cermolacce. Pas de diversion !

M. le président. Monsieur Cermolacce, vous n'avez pas la parole.

Je vous prie, monsieur le ministre, de ne pas tenir compte de l'interruption de M. Cermolacce.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je n'ai nullement l'intention d'en tenir compte, monsieur le président.

M. Paul Cermolacce. C'est dit : bla-bla-bla !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne connais pas ce mot corse. (Sourires.)

J'en reviens à mon propos, pour dire qu'effectivement, dans l'intérêt des chemins de fer corses, je ne voudrais pas que cette question fût liée à un climat dont je comprends toute la portée mais dont on voudra bien reconnaître que le ministre des travaux publics n'est pas nécessairement responsable.

Cela étant, j'ai pris contact, au mois d'août, avec les populations de l'île et je pense que pas même M. le procureur général Sammarcelli ne me tiendra rigueur d'avoir parlé de « l'exportation de matière grise, » ce qui est un hommage rendu à la Corse et que justifie, d'ailleurs, la présence sur ces bancs du Parlement de tant « d'exportés. » (Sourires.)

Lorsque nous avons étudié la question, elle s'est résumée en la formule suivante : parallélisme ou préalable. C'est, en réalité, sur la notion de préalable et de parallélisme que porte la discussion.

J'ai pris un certain nombre d'engagements. Mais peut-être y a-t-il, cher monsieur Gavini, cher ancien collègue, une petite différence avec les promesses dont vous avez dit ce matin qu'elles n'avaient pas été tenues. Je dois souligner qu'effectivement, dès à présent, plusieurs chantiers sont ouverts sur la route. Après avoir viré, sur mes crédits ordinaires, 50 millions de francs, j'ai, avec l'accord du ministre des finances, en présence du préfet de la Corse et des fonctionnaires qualifiés, décidé un nouveau virement — qui va être autorisé — de 100 millions, de sorte que, dans les jours qui vont venir, c'est 150 millions de francs de travaux qui auront été effectivement engagés sur les routes.

Cela, c'est un fait. Ce n'est donc pas une simple promesse, mais un fait.

Ensuite, le vote du budget m'est nécessaire afin que le 1^{er} janvier, je puisse engager, en outre, 416 millions de travaux supplémentaires.

En foi de quoi et en contrepartie, nous nous étions mis d'accord sur deux choses. La première est que le gage de ces 416 millions doit apparaître au budget pour qu'il scelle une promesse commune ; c'est justement la liquidation de l'actif des chemins de fer corses qui servira à me rembourser de ces dépenses que j'aurai engagées.

Ce n'est donc pas la promesse de prendre sur je ne sais quels crédits, je ne sais quelle somme pour faire je ne sais quelle route ; c'est par le vote du budget, en fait, que ces 416 millions — les 150 millions supplémentaires étant déjà engagés sur le budget de 1959 — seront effectivement garantis par un gage représenté par les actifs du chemin de fer corse.

Il y a donc plus que les promesses antérieures ; il y a début de réalisation et garantie juridique de leur bonne fin.

Encore fallait-il, pour que l'on pût aboutir, que deux conditions fussent remplies. Il fallait d'abord que l'on ne fermât pas, bien entendu, le chemin de fer corse le 1^{er} janvier sous prétexte qu'aucune subvention n'est inscrite au budget en sa faveur.

Si M. le ministre des finances était présent, vous attacheriez peut-être beaucoup plus de prix à ses paroles qu'aux miennes ; mais vous êtes nombreux à savoir que toutes ces décisions ont été préparées et discutées au fond en présence de témoins tous honorables. Je puis donc déclarer, au nom de M. le ministre des finances, que la subvention sera maintenue jusqu'au 1^{er} octobre prochain, ce qui permettra de donner plein effet aux travaux qui ne peuvent être engagés, pour un montant de 416 millions, qu'après le 1^{er} janvier.

J'évoque maintenant la deuxième condition. Dans un premier temps et à une autre époque, il avait été pensé que l'on pourrait réussir l'opération en affectant une partie des crédits de liquidation à ce problème et l'autre partie aux intérêts légitimes du personnel qui ont été défendus avec émotion par nombre d'orateurs ce matin et cet après-midi.

Sur ce point, aussi, j'ai obtenu du ministère des finances la promesse que cette question serait réglée en dehors des opérations de liquidation des actifs afin que les crédits dégagés par la cession des immobilisations restent intégralement aux routes et que le plan depuis longtemps arrêté puisse être entièrement réalisé.

En ce qui concerne les personnels, des mesures non seulement normales, mais plus que normales, seront prises, et c'est sous les yeux de ceux qui accompagnent M. le ministre des finances lorsqu'il est là que je parle en ce moment.

Restent deux ou trois questions posées sur le plan technique par M. Gavini et M. Sammarcelli. Oui, ont-ils dit, vous allez dépenser 566 millions sur les routes et vous avez donné un certain nombre de preuves de bonne volonté, de volonté tout court, et dans une certaine mesure nous serions prêts à le croire ; mais même si vous dépensez ces 566 millions avant le 1^{er} octobre, auriez-vous élargi les routes ?

Quelques chiffres me permettront de répondre sur ce point. Je n'y mets aucune passion si ce n'est à mon titre d'habitant du continent, qui n'a pas le même degré de passion que ses représentants pour l'île où ils sont nés, mais qui a la même admiration pour cette île de beauté.

Chaque train, à l'heure actuelle, transporte moins de voyageurs qu'un autocar. C'est un fait, déplorable peut-être, mais c'est un fait. En ce qui concerne le trafic marchandises, j'ai fait procéder à des études serrées. Il en résulte que cinq camions circulant chaque jour transporteraient un poids de marchandises équivalent à celui que transportent actuellement le chemin de fer corse.

Je ne crois pas qu'un seul Corse puisse soutenir le contraire. Certains constatent ces faits avec objectivité, d'autres les déplorent avec un sentiment particulièrement touchant de la condition de leur île, mais le fait est là : cinq camions suffiraient.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Nous sommes tous d'accord sur ce point, mais la question n'est pas là !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Si, car le problème posé par M. Gavini est le suivant : faut-il élargir le col de Vizzavona à la dimension des grandes routes modernes, alors que cinq camions suffiraient pour assurer l'ensemble du trafic de l'île, alors que le transport de produits pétroliers, qui exige l'utilisation des plus grands camions, n'est pas effectué par chemin de fer ?

Je pose la question : quel est le tonnage de produits pétroliers que transporte le chemin de fer ? Alors que, d'après ce qu'on nous dit, les routes sont si étroites — je le sais — les produits pétroliers circulent par camion.

Je ne voudrais pas qu'un sentiment si noble, une passion si touchante vinssent obscurcir la solution d'un problème technique fort bien posé par les intéressés et auquel je m'efforce d'apporter une solution raisonnable et valable.

Pour en revenir à l'amendement, je dirai qu'il présente deux inconvénients. Tout d'abord, il tombe sous le coup de l'article 42 de la loi organique du 2 janvier 1959 relative aux lois de finances. Mais je ne retiendrai pas cet argument, car si je l'avais évoqué plus tôt j'aurais peiné nos amis corses.

Le second inconvénient est plus grave : je ne suis pas sûr que l'adoption de l'amendement permettrait d'atteindre l'objectif voulu très légitimement par M. Gavini et M. Sammarcelli. Le fractionnement qu'il propose ralentirait, au contraire, des opérations que je m'efforce de mener à une fin rapide à la satisfaction de tous.

Le problème se résume maintenant ainsi. En prolongeant, comme on nous l'a demandé, de cinq ou six ans la vie de ce train de voyageurs qui transporte moins de passagers qu'un autocar, de ce train de marchandises qui transporte moins de tonnage que cinq camions, nous allons dépenser — la population corse le vaut bien, j'en suis entièrement d'accord avec M. Gavini et M. Sammarcelli — cinq ou six fois 250 millions de francs par an.

Craignons alors de voir le fonds d'amortissement routier et les services d'entretien des routes, préoccupés par tant d'autres travaux, se déterminer, le chemin de fer étant maintenu, à étaler les projets qui avaient été décidés si nettement. En fin de compte, nous retrouverons le même problème pendant des années alors que, selon le sentiment exprimé par les uns et

par les autres, le Gouvernement tout entier est désireux d'arriver à une solution définitive qui se traduit par les formules suivantes : engagement de 150 millions avant le 1^{er} janvier ; engagement d'un crédit complémentaire de 416 millions pour les relations essentielles avant le 1^{er} octobre ; fermeture du chemin de fer le 1^{er} octobre seulement, je m'engage, en outre, à défendre le prolongement de son activité si l'engagement des travaux routiers, pour une raison quelconque, devait être retardé.

Je vous demande de bien vouloir faire l'effort que M. Gavini, avec beaucoup de modération, se déclarait incapable de faire, car tout modéré qu'il est il ne pouvait plus, en conscience, nous disait-il, modérer l'expression des sentiments de ses compatriotes.

Je dis aux auteurs de l'amendement : il ne s'agit pas de jeter de la passion sur le problème, si légitimes que soient les réactions des populations ; il s'agit de considérer franchement s'il est techniquement possible de trouver une solution valable par la circulation journalière d'un autocar et de cinq camions de marchandises, en assurant en contrepartie des travaux routiers que réclament l'île depuis si longtemps.

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

M. Jeannil Dumortier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je vais bien peser mes mots.

Je tiens à souligner qu'à côté d'un déficit normal de l'exploitation corse existe un déficit anormal que vous connaissez bien. Des rapports vous ont été fournis à ce sujet.

Avant d'envisager la disposition du chemin de fer corse, je demande que l'on étudie la possibilité d'en confier la direction à un cheminot de métier pour y mettre beaucoup d'ordre. Au mois d'octobre les résultats d'exploitation permettraient peut-être de retenir une solution moins tragique pour l'île de beauté.

M. le président. La parole est à M. Gavini, pour répondre à la commission.

M. Jacques Gavini. Je répondrai à la commission et à M. le ministre des travaux publics qu'à mon grand regret je ne puis retirer l'amendement. Je ne m'en reconnais pas le droit.

Notre position est très nette : plus vous nous assurerez que les travaux routiers seront achevés rapidement et plus nous nous en tiendrons à notre principe, qui pose un préalable, à savoir que le réseau routier soit mis en condition avant que le chemin de fer soit fermé.

Plus vous soutiendrez que le réseau routier sera fini très rapidement, plus notre thèse sera bonne et moins vous aurez de raisons de maintenir la vôtre.

Notre position, la mienne en tout cas, est très nette : nous n'accepterons jamais la fermeture du chemin de fer de la Corse si au préalable le réseau routier parallèle n'a pas été mis en état d'assurer la circulation dans des conditions normales. (Applaudissements.)

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement s'oppose à l'adoption de l'amendement présenté en forme d'article additionnel.

Il est obligé de dire que la suppression du gage de travaux routiers exceptionnels aboutit à demander aux représentants de tous les autres départements de bien vouloir accepter que plus de 400 millions de francs de travaux soient ajournés l'an prochain jusqu'à ce que l'on ait trouvé un autre gage.

On peut toujours mettre en doute la parole d'un ministre et d'un gouvernement. Mais je ne crois pas qu'une telle attitude facilite la solution du problème. J'ai dit que M. le ministre des finances était d'accord pour ne pas envisager la fermeture du chemin de fer avant le 1^{er} octobre. M. Gavini pourra vérifier la véracité de ce que j'avance. A cela le ministre des travaux publics ajoute que si, pour des raisons indépendantes de sa volonté, les travaux n'étaient pas poussés au point où ils doivent l'être, il se ferait lui-même le défenseur de la prolongation de la subvention d'équilibre concernant le réseau ferré jusqu'à ce que ces travaux soient exécutés.

Je le répète, si l'on prend la méthode contraire, on supprime le gage financier de l'effort que le service des routes va entreprendre en utilisant d'abord des crédits qui ne sont pas ceux qui doivent être affectés à la Corse.

A. M. Dumortier, je répondrai que je n'ai pas attendu sa suggestion pour envoyer en Corse un inspecteur général chargé

d'enquêter sur les vingt et un faits signalés par M. Léoni. Je tiens à sa disposition le rapport qui a été établi. Connaissant l'honnêteté qui est la sienne, je suis sûr que M. Dumortier sera rassuré sur la grande majorité de ces faits.

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

M. Jacques Gavini. Je m'excuse auprès de mes collègues d'insister sur cette affaire locale qui ne présente pour eux qu'un faible intérêt, mais si je le fais c'est parce que la fermeture du chemin de fer de la Corse est pour nous une question primordiale.

Ce qui semble vous préoccuper, monsieur le ministre, c'est la réalisation du gage. Mais je vous suis dans cette voie !

Je vous demande, à vous Gouvernement, de proposer à l'Assemblée un amendement à l'article 39, amendement qui disposerait que le domaine immobilier et mobilier du chemin de fer sera mis en vente, mais une fois seulement le réseau routier mis en condition, le produit de la vente étant inscrit au fonds routier.

Ainsi, nous arriverions, à la fin de l'opération, au résultat même que vous recherchez. Je vous fournis simplement le moyen de nous donner une assurance.

Je ne me sépare pas de notre opinion publique. Les thèses de l'opinion publique corse, je les fais miennes, non pas parce qu'elles sont celles de l'opinion publique, mais parce qu'elles correspondent à ma conviction.

Si nous proposons un tel amendement, il ne serait pas recevable. Proposez-le donc, monsieur le ministre !

M. le président. Il n'appartient pas au président d'intervenir sur le fond du débat. Cependant, après avoir écouté attentivement ce qui a été dit par les uns et par les autres, il m'apparaît que l'amendement de MM. Sammarcelli et Gavini, qui illustre leur propre thèse, et la position de M. le ministre des travaux publics ne sont pas antinomiques.

Dans ces conditions, il serait peut-être bon que l'amendement fût maintenu, que le Gouvernement l'acceptât et que l'Assemblée le votât.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement ne peut qu'être d'accord sur l'interprétation que vient de donner M. le président. La thèse de M. Gavini reproduit exactement le texte de l'article, à la seule différence que celui-ci précise que toute affectation est réservée par priorité au réseau routier.

M. Sammarcelli demande que la liquidation des actifs du chemin de fer qui doit procurer les crédits soit faite par petits paquets, au lieu de l'être globalement, une fois les travaux faits.

Je crains qu'on n'oublie ainsi les accords sur lesquels nous nous sommes efforcés de nous rencontrer M. Gavini et moi-même.

Cela étant, si l'amendement est voté — puisque je n'ai pas opposé l'article 42 et que je ne l'opposerais pas — je crois qu'il ne facilitera pas ma tâche et je regrette que nos collègues corses ne se soient pas rendu compte que notre désir était de rencontrer le leur.

M. le président. Monsieur le ministre, il s'offre une autre possibilité, celle de réserver le vote de l'article jusqu'à ce qu'en accord avec les auteurs de l'amendement, soit établi un texte donnant toutes les garanties demandées par nos collègues corses et grâce auquel, peut-être, pourrait disparaître ce tronçonnement qui, en effet, sur le plan des garanties financières, peut présenter quelques difficultés. (Applaudissements.)

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'accepte.

M. le président. L'article 39 et l'amendement n° 82 sont donc réservés.

[Article 71.]

M. le président. « Art. 71. — 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.

« Ce compte retrace :

« En crédit le produit d'un prélèvement de 7 p. 100 sur la taxe intérieure des produits pétroliers ;

« En débit les dépenses d'amélioration des voiries nationale, départementale et urbaine, les dépenses d'amélioration et de remise en état de la voirie communale, ainsi que les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre. »

Sur l'article, la parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. L'article 71 intéresse le fonds d'investissement routier. La question a déjà été scumise à l'Assemblée ces jours derniers et à l'article 71 était lié l'article 11 du fait du prélèvement de 11.200 millions opéré par le Gouvernement au profit du budget général.

L'Assemblée unanime avait demandé au Gouvernement que dans les années à venir l'ensemble des ressources du fonds soit uniquement réservé à l'affectation d'origine.

Dans les conclusions du rapport de la commission de la production et des échanges, il est bien indiqué que le prélèvement de 7 p. 100 sur la taxe intérieure des produits pétroliers est peut-être suffisant dans la conjoncture actuelle pour les travaux du réseau routier national et des trois tranches supplémentaires : réseau départemental, voirie urbaine et voirie communale, mais il est demandé la suppression de la prise en charge par le fonds de certains travaux, notamment la reconstruction d'ouvrages détruits par faits de guerre et l'aide financière à certaines sociétés d'économie mixte construisant des ouvrages grâce aux ressources provenant du péage.

Si ces travaux devaient rester à la charge du fonds, il serait indispensable que le prélèvement sur la taxe intérieure qui frappe les produits pétroliers fût augmenté et passât à un pourcentage supérieur à 7 p. 100.

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

M. Augustin Chauvet. Mesdames, messieurs, je ne rappellerai pas les tribulations des tranches locales du fonds d'investissement routier. Ayant bénéficié de 15.100 millions de crédits en 1956 et de 11.900 millions en 1957, après application d'un abattement global de 10 milliards elles ne figuraient plus que pour 1.700 millions au budget de 1958 et elles étaient purement et simplement supprimées au budget de 1959. Elles se trouvent à nouveau rétablies au budget de 1960 et bénéficient de crédits de paiement pour un montant de 6.500 millions de francs anciens.

Je ne peux que me féliciter de ce rétablissement, en tant que représentant d'un département rural où les tranches locales du fonds ont permis d'importantes réalisations et où leur suppression avait été douloureusement ressentie par les collectivités locales et avait failli provoquer la démission du conseil général.

Après plusieurs de mes collègues — notamment après mon ami M. Hénault, avec qui j'ai lutté, au cours de la dernière législature, pour le maintien du fonds — je ne puis donc, à mon tour, que féliciter le Gouvernement d'avoir enfin entendu l'appel des élus locaux.

Mais si, sur le plan des principes, nous avons enfin obtenu satisfaction, cette satisfaction n'est pas entière.

En effet, les 6.500 millions de francs qui sont alloués ne représentent guère plus du tiers des 15.900 millions attribués en 1956 aux quatre tranches locales : 5.300 millions pour la tranche départementale, 5.300 millions pour la tranche vicinale, 3.200 millions pour la tranche urbaine et 2.100 millions pour la tranche rurale. Ils sont à peine supérieurs au quart des crédits prévus pour les routes nationales, alors que la proportion antérieure était de huit quatorzièmes.

Nous ne pouvons donc considérer cette dotation que comme une première étape dans la voie du rétablissement intégral des tranches locales du fonds, dont le produit serait bien supérieur aux 15.900 millions de 1956 si les règles fixées à l'origine avaient été observées.

D'autre part, ce n'est pas sans étonnement que nous constatons que le montant de la tranche urbaine — 32.700.000 NF, soit 3.270 millions de francs anciens — est supérieur à celui des deux tranches départementales — 13.200.000 NF — et communale — 19.100.000 — qui, réunies, ne représentent que 32.300.000 NF.

Or, sous la régime antérieur, sur les 8 p. 100 attribués aux tranches locales, la part de la tranche urbaine ne représentait que 1,5 p. 100, soit moins d'un cinquième. De moins d'un cinquième, cette part se trouve portée, dans le budget de 1960, à plus de la moitié.

Quelles sont les raisons de cet important rehaussement ? Considère-t-on que la tranche urbaine présente plus d'intérêt que les tranches départementale et communale ?

Mais comment une telle conception se concilie-t-elle avec la politique de décentralisation, toujours affirmée, mais, hélas ! trop rarement appliquée ?

Pourrait-on oublier que les communes urbaines disposent de ressources plus importantes que les communes rurales pour l'entretien et la remise en état de leur réseau routier ?

Et pourtant le mauvais état des chemins vicinaux et ruraux est un des facteurs les plus décisifs de la désertion des cam-

pagnes. (Applaudissements sur certains bancs à gauche et à droite.)

A quoi sert dès lors de dénoncer cette désertion, si l'on ne fait rien pour l'empêcher et si, dans tous les domaines, les villes sont mieux partagées que les campagnes ?

Sans doute les crédits d'engagement, autorisations nouvelles, pour 1960 et qui sont de 2.700 millions de francs anciens pour le réseau départemental, et de 3 milliards de francs anciens pour la part communale, soit en tout 5.700 millions contre 4.300 millions à la voirie urbaine, font ressortir une proportion plus satisfaisante, tout en faisant à la voirie urbaine une part que nous jugeons excessive.

Quoi qu'il en soit de ces critiques, elles ne sauraient atténuer la satisfaction que nous causent le rétablissement des tranches locales du fonds d'investissement routier et l'augmentation ultérieure des crédits inscrits au budget de 1960, augmentation que laisse espérer le volume des autorisations nouvelles prévues pour 1960, qui est de 10 milliards, par rapport aux 6 milliards et demi de crédits de paiement.

Le Parlement n'en devra pas moins continuer à se montrer vigilant, car nous ne saurions oublier l'hostilité irréductible dont les technocrates témoignent à l'égard des comptes spéciaux. Cela nous a valu la suppression des tranches locales du fonds d'investissement routier du budget de 1959 qui est leur œuvre et dont le Parlement n'a pas eu à connaître. (Applaudissements sur certains bancs à gauche et à droite.)

M. le président. M. le rapporteur général et M. Dreyfous-Ducas ont présenté un amendement n° 66 rectifié tendant à rédiger ainsi le 3^e alinéa de l'article 71 :

« En crédit le produit d'un prélèvement de 7,7 p. 100 sur la taxe intérieure des produits pétroliers appliquée aux carburants routiers. »

La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Monsieur le ministre, mes chers collègues, l'objet de l'amendement est de modifier l'assiette qui est prévue par l'article 71 de la loi de finances.

En effet, tout en rétablissant le fonds routier — et je veux m'associer aux remerciements que déjà de nombreux orateurs ont adressés au Gouvernement à ce sujet — les nouvelles dispositions de l'article 71 modifient l'assiette de ses recettes. L'article 71 étend l'assiette ancienne, qui était celle des carburants routiers proprement dits, à l'ensemble des carburants.

Votre commission des finances a estimé qu'il y avait lieu de revenir à l'assiette précédente.

On doit, en effet, considérer comme une erreur psychologique de faire payer les travaux routiers par d'autres usagers des carburants que ceux de la route, tels que les agriculteurs, les utilisateurs des carburants domestiques ou des bateaux de plaisance.

D'autre part, il n'a pas paru logique à votre commission, alors que le Gouvernement acceptait de maintenir une affectation spéciale des recettes et, par conséquent, de déroger au principe même de l'unité budgétaire, de vouloir, par le biais d'une extension à tous les usagers des carburants, porter atteinte au maintien intégral du principe de cette affectation spéciale.

C'est pourquoi votre commission des finances a bien voulu adopter l'amendement qui tend à porter de 7 à 7,7 p. 100 le montant du prélèvement, sur la taxe intérieure des carburants, mais sur les carburants routiers seulement.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement n'a qu'un mot à dire mais qui est malheureusement important.

Si le Gouvernement avait proposé la formule dont M. Dreyfous-Ducas demande le changement, c'est dans un souci de simplicité et de clarté.

Cela étant, la proposition de M. Dreyfous-Ducas est excellente dans la mesure où elle marque mieux encore l'affectation.

Je propose donc à la commission des finances, si elle n'y voit pas d'inconvénient, étant donné la rédaction de l'article 18 de la loi organique sur les lois de finances, qui, en ces matières, laisse l'initiative au Gouvernement, de bien vouloir laisser l'Assemblée considérer ledit amendement comme étant présenté par le Gouvernement. (Sourires.)

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

M. le rapporteur général. Je ne m'attendais nullement à la proposition de M. le ministre, mais j'aurais mauvaise grâce à ne pas déferer à sa demande. J'accepte donc sa proposition.

M. le président. Je mets donc aux voix l'amendement n° 68 rectifié présenté par la commission, accepté par le Gouvernement et vice-versa. (Sourires.)

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 71 modifié par l'amendement n° 66 rectifié.

(L'article 71, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.)

[Article 86.]

M. le président. « Art. 86. — Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports, compris dans la région des transports parisiens, sont réparties entre les membres du syndicat dans la proportion de 70 p. 100 pour l'Etat et de 30 p. 100 pour les collectivités locales dont les parts respectives sont fixées par décret. »

Monsieur Catalifaud, avez-vous des observations à présenter sur cet article ?

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Non, monsieur le président, cette question a déjà été évoquée hier.

M. le président. Je félicite M. le rapporteur de son laconisme.

La parole est à M. Nilès.

M. Maurice Nilès. Mesdames, messieurs, l'article 86 tend à ramener de 80 à 70 p. 100 et de porter de 20 à 30 p. 100 les parts respectives de l'Etat et des collectivités locales dans les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services des transports parisiens, R. A. T. P. et lignes de banlieue de la S. N. C. F., qui ont incontestablement le caractère d'un service public d'intérêt national.

Les charges supplémentaires ainsi imposées aux collectivités locales intéressées paralyseront et empêcheront des réalisations indispensables pour la population, puisque les budgets de ces collectivités ne supporteront pas sans d'extrêmes difficultés cet accroissement de dépenses.

Cela signifie que le Gouvernement a l'intention de faire procéder à l'augmentation des tarifs des transports parisiens.

Or, l'augmentation des tarifs des transports parisiens ferait supporter aux travailleurs de l'agglomération parisienne contraints d'utiliser le réseau de la R. A. T. P. ou de la S. N. C. F. banlieue pour se rendre à leur travail, des dépenses supplémentaires, alors que leur pouvoir d'achat est en diminution constante.

Au surplus, il est illogique, injuste et irrationnel de faire supporter, même partiellement, par la R. A. T. P. les charges croissantes de pertes de recettes découlant des tarifs spéciaux qui lui sont imposés pour des motifs d'intérêt public. La région a payé en 1958 11 milliards de francs de charges fiscales, dont 5 au titre de la taxe de prestations de services.

A notre avis, il faut reconnaître à la R. A. T. P. son caractère de service public, ce qui suppose que celle-ci perde son caractère d'établissement industriel et financier. A ce titre, la R. A. T. P. devrait être exonérée des taxes et impôts qu'elle paie actuellement.

Il faudrait aussi accorder à la R. A. T. P., pour l'achat de son carburant et de sa force motrice, le bénéfice de tarifs qui ne soient pas supérieurs à ceux qui sont appliqués à d'autres gros utilisateurs publics ou privés plus favorisés.

Le budget de la régie supporte aussi, sans contrepartie, la charge résultant de la prise en compte des annuités militaires dans la liquidation des pensions, et cela à raison de 2 milliards et demi de francs par an.

Enfin, tout en supportant les mêmes charges que les entreprises du secteur privé, la R. A. T. P. est astreinte à toutes les obligations des services publics.

Ces obligations seront de plus en plus impératives, l'extension de la population parisienne nécessitant l'ouverture de nouvelles lignes. Il est absolument normal et juste que le déficit de la R. A. T. P. soit en partie résorbé par ceux à qui les transports profitent, c'est-à-dire les grosses entreprises industrielles et les grands magasins qui exploitent des centaines de milliers de travailleurs amenés à pied d'œuvre par la R. A. T. P., ce qui permet aux patrons de réaliser de substantiels profits. C'est d'ailleurs pourquoi, avec Maurice Thorez, nous avons déposé un amendement tendant à supprimer l'article 86 et à le remplacer par des

dispositions qui permettraient de faire payer les industriels et non les usagers. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

M. René Pleven. Monsieur le ministre, l'homme avisé que vous êtes sait certainement que nous arrivons maintenant à l'un des points sensibles et les plus critiquables de votre budget.

Le budget improprement dit « voté » de 1959 prévoyait une participation de l'Etat aux dépenses de la Régie autonome des transports parisiens de 11 milliards 455 millions.

En fait, ce chapitre s'est révélé être considérablement sous-évalué. La dépense réelle correspondant à la participation de l'Etat s'élèvera, pour 1959, à la bagatelle de 19 milliards 277 millions, ainsi que l'a expliqué de façon lumineuse, dans son rapport, M. Ruais. Pour savoir ce que coûte au budget national les transports de la région parisienne, il faut ajouter à ce chiffre déjà énorme une subvention de 14 milliards 500 millions au titre des lignes de banlieue.

Ainsi, les transports de la régie parisienne auront coûté cette année au contribuable français 33 milliards 772 millions.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Vous en avez profité vous aussi.

M. René Pleven. Pour mesurer l'importance de cette somme, je vous rappellerai que le fonds routier ne recevra, pour la France entière, que 28 milliards 500 millions en 1960.

En 1960, le chiffre inscrit au budget pour la participation de l'Etat aux dépenses de la R. A. T. P. est de 17.300 millions ; ce chiffre se révélera inférieur de plusieurs milliards aux besoins si la politique actuellement suivie n'est pas profondément modifiée.

Il faudra y ajouter encore 13.200 millions pour les lignes de banlieue ; ainsi le total des participations de l'Etat aux transports de la région parisienne se trouve inscrit dans le budget que nous discutons pour un minimum — et j'insiste sur ce mot — de 30.500 millions, quatre fois plus élevé que le total des autorisations nouvelles du budget pour l'équipement des ports, trois fois plus élevé que les crédits prévus pour l'ensemble des voies navigables et supérieur de plusieurs milliards à la totalité des crédits affectés à l'entretien de toutes les routes nationales du pays.

Que signifie cette subvention énorme, quand on la compare aux autres crédits qui sont si parcimonieusement mesurés à d'autres parties du budget ? Cela veut dire, d'abord, que la politique de vérité des prix et de suppression des subventions économiques au nom de laquelle le Gouvernement a demandé à la nation les sacrifices nécessaires au redressement de la balance des comptes et à la solidité du franc n'a pas été appliquée à tous les secteurs avec la même sévérité. (Applaudissements sur certains bancs à gauche et sur divers autres bancs.)

M. Jean Médecin. Très bien !

M. René Pleven. Les plus dures rigueurs ont été réservées aux subventions ou les crédits qui intéressaient la partie rurale du pays : l'agriculture, le fonds routier, les routes nationales, pour ne citer que quelques-uns des domaines intéressant toutes les provinces de France. Les transports de la région parisienne ont été, eux, soigneusement ménagés. Je pourrais presque dire qu'ils ont été tabous.

Leur déficit a continué de croître. Est-ce le signe d'une organisation, d'une exploitation défectueuse de la régie des transports en commun de la région parisienne ? Nous n'avons aucune information, aucune documentation qui nous permette de donner à cette question une réponse affirmative. Témoin quotidien, comme vous l'êtes tous, de la façon dont les employés de la R. A. T. P. accomplissent leur métier, je n'ai aucune propension à porter, sur le fonctionnement de la R. A. T. P., un jugement téméraire qui risquerait d'être profondément injuste.

Il ne faut pas hésiter à le dire très franchement : la principale cause de l'énorme déficit des transports parisiens est la volonté du Gouvernement de maintenir dans la région parisienne un prix artificiel des transports en commun afin de passer sur le salaire minimum interprofessionnel garanti. (Applaudissements sur certains bancs à gauche et sur certains bancs au centre et à droite.)

On peut parfaitement, mes chers collègues, défendre une politique d'abaissement des tarifs de transports par une subvention du budget de l'Etat, mais à une condition et une condition absolue : c'est que tous les Français sans exception en soient bénéficiaires. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Mais, lorsqu'elles sont réservées à la seule région parisienne, les largesses budgétaires sont doublement dolosives pour toutes

les autres régions du pays. Ces régions sont doublement lésées. Elles le sont, d'abord, dans ce qu'elles ont de plus précieux, dans la masse de leurs travailleurs salariés. Les abattements de zone sont calculés sur le S. M. I. G. de la région parisienne.

M. Fernand Grenier. Supprimez-les !

M. René Plevin. En pesant sur un des éléments du calcul du S. M. I. G., mais dans la seule région parisienne, on lèse tous les salariés de tout le reste de la France qui, eux, doivent acquitter leurs frais de transport à des prix non subventionnés et supportent, en même temps, la double conséquence du S. M. I. G. minoré et de l'abattement de zone.

D'autre part, on crée, au profit de la seule région parisienne et au détriment de toutes les autres régions du pays, un privilège exorbitant qui fausse les conditions de la concurrence. *(Applaudissements sur certains bancs à gauche et à droite.)*

Ce privilège s'ajoute à tous les avantages dont bénéficie d'une façon naturelle, par le seul fait que Paris est la capitale de la France, la région parisienne. C'est ainsi qu'on favorise, avec les conséquences économiques et sociales que l'on sait, l'hypertrophie de la région parisienne. *(Applaudissements sur certains bancs au centre, à gauche et sur plusieurs bancs à droite.)*

M. Anioine Guillon. Très bien !

M. René Plevin. C'est contre quoi s'est précisément élevé M. le maire de Bordeaux dans une lettre ouverte adressée, le 5 novembre, à M. le Premier ministre.

Dans cette lettre, M. le maire de Bordeaux dénonçait — je cite ses propres termes : — « L'existence pour la région parisienne d'un abaissement artificiel des prix de nombreux services, notamment de transport, qui constitue pour le maintien et l'installation des usines une prime qui s'ajoute aux avantages de la position géographique et aux commodités de toutes sortes qu'offre la capitale. » *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

Je suis pleinement d'accord avec M. le maire de Bordeaux.

Des protestations analogues ont été élevées par les présidents de nombreuses chambres de commerce et par tous les comités d'expansion régionale qui se sont penchés sur le problème de la décentralisation industrielle.

C'est pourquoi nous avons l'honneur de vous demander d'adopter un amendement qui a pour but de faire que ces protestations cessent d'être platoniques.

Nous ne proposons rien d'excessif. Nous savons qu'un abus, qu'une distorsion qui durent depuis longtemps ne peuvent pas être corrigés d'un seul coup et en un seul jour. Nous proposons donc, pour le moment, de ne toucher en aucune manière aux 14.500 millions de francs de subventions aux lignes de banlieue de la S. N. C. F.

Mon amendement tend seulement à ce que, dans un délai de trois années, commençant le 1^{er} janvier 1960, cesse la participation de l'Etat aux dépenses des transports en commun de la région parisienne.

M. Fernand Grenier. C'est M. Pinay qui a supprimé la taxe sur les entreprises.

M. René Plevin. Cela signifie une réduction d'un tiers par an de la participation actuelle de l'Etat. En tenant compte des quelques aménagements de tarifs et de l'augmentation de la participation des collectivités locales prévus par le projet gouvernemental, je limiterais donc, pour la première année, l'abattement des crédits que je vous demande d'approuver à 44 millions de nouveaux francs, soit 4.400 millions de francs actuels.

Je propose en même temps de rendre à la ville de Paris et à la région parisienne la gestion de leurs transports en commun, comme c'est le cas dans tous les autres départements français et dans toutes les villes où existent des services d'autobus et de tramways. *(Applaudissements sur certains bancs au centre, ainsi qu'au centre gauche et à droite.)*

Par mon amendement, je ne cherche en aucune manière à dicter la ou les solutions à adopter par le Gouvernement ou par les collectivités locales parisiennes. L'équilibre peut être assuré par le maintien de subventions versées par ces collectivités. Il peut l'être aussi — je le dis pour nos collègues socialistes — par le rétablissement d'une taxe sur les entreprises, correspondant aux avantages dont elles bénéficient du fait de tarifs de transports en commun minorés. Il peut également résulter de certains aménagements de tarifs. C'est, je le répète, aux collectivités locales, auxquelles on aura rendu le pouvoir de diriger leur réseau de transports en commun, tout comme le font Toulouse, Rennes et peut-être Bastia, d'en décider.

Notre amendement ne tend nullement à pénaliser la région parisienne. Nous voulons simplement que cesse une discrimination injuste pour les autres régions. Nous ne demandons pas une faveur, nous voulons simplement l'égalité entre Paris et Nancy, Lille, Marseille et Ajaccio. Dans toutes les villes de province, les billets d'autobus et de tramways coûtent plus cher que dans la région parisienne parce que ces cités ne bénéficient pas de la manne budgétaire.

Mes chers collègues, nous avons entendu tous ces derniers jours de nombreux et de brillants discours sur la décentralisation, et j'y ai applaudi. Mais ces discours n'ont eu aucune sanction pratique. Il s'agit maintenant d'accomplir un acte qui exprime notre volonté.

La modification que je propose à l'article 86 marquerait cette volonté d'une façon que je crois à la fois prudente et résolue. Elle ne peut pas avoir d'incidences brutales sur l'indice qui sert au calcul du salaire minimum interprofessionnel garanti. Les délais prévus permettent au Gouvernement de choisir le moment favorable pour agir, mais ils lui imposent de résoudre le problème de l'équilibre des transports parisiens autrement que par l'expédient d'une subvention de 30 milliards de francs par an, et d'avantage, qui est prélevée sur les contribuables français.

La conclusion qui sera donnée à ce débat aura, à mon avis, la valeur d'un test de la volonté de ceux qui entendent supprimer les primes à la concentration dans la région parisienne. *(Applaudissements sur certains bancs au centre, ainsi qu'au centre gauche et à droite.)*

Ne vous y méprenez pas, mes chers collègues : nous, des provinces, nous ne nous battons pas pour empêcher le grand Paris, dont nous sommes aussi fiers que tous les autres Français de garder ses 8 millions d'habitants. Nous nous battons pour que, dans dix ans, Paris ne compte pas douze millions d'habitants. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

Or l'abaissement artificiel de trop de tarifs des services publics parisiens conduirait à ce résultat et accentuerait le déperissement des provinces et le déséquilibre auxquels va pousser encore l'application de la loi de programme d'équipement malheureusement votée au mois de juillet.

C'est parce que nous pensons qu'il s'agit d'une décision qui marquera une orientation fondamentale que le groupe auquel j'appartiens demandera un scrutin public. Nous n'avons pas, constitutionnellement, le droit de prescrire que les crédits qui seraient dégagés par le vote de l'amendement que je viens de développer seraient affectés à l'équipement des provinces sous-développées ou à la déconcentration industrielle, mais ce sera le sens que, nous l'espérons, voudra bien lui donner le Gouvernement si le vote que vous émettrez tout à l'heure est favorable. *(Applaudissements sur les mêmes bancs. — Exclamations sur certains bancs à l'extrême gauche.)*

M. Fernand Grenier. Que l'on supprime donc les zones de salaires puisque la vie est aussi chère en province qu'à Paris !

M. le président. La parole est à M. Lacroix, inscrit sur l'article.

M. Jeannil Dumortier. M. Lacroix m'a demandé de le suppléer.

M. le président. La parole est à M. Dumortier, suppléant M. Lacroix.

M. Jeannil Dumortier. Il s'agit d'une vieille histoire. En effet, il y a bien des années déjà, le groupe socialiste avait déposé une proposition de loi tendant à l'aménagement des ressources de la Régie autonome des transports parisiens par une participation des collectivités qui en bénéficient, et je rappelle que le rapporteur de ce texte, qui était M. de Bailliencourt, avait conclu, comme mes collègues socialistes, à l'adoption d'une taxe frappant les principaux commerces et les principales usines de la région parisienne.

Aujourd'hui, mes collègues de groupe, MM. Lacroix, Privet, Mazurier, Longueue et Pic ont déposé un amendement tendant à compléter l'article 86 par un nouvel alinéa afin de mettre à la charge des employeurs qui sont soumis au versement forfaitaire prévu par l'article 231 du code général des impôts, dont les établissements sont situés dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise et qui emploient plus de dix salariés, une taxe annuelle de 0,25 p. 100 sur les salaires versés.

En effet, il nous est très difficile d'accepter que, dans les circonstances présentes, une charge plus lourde soit imposée aux collectivités locales de la région parisienne qui ont déjà, en raison de l'afflux de population, de lourdes charges scolaires et dont les budgets sont en augmentation constante.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Très bien !

M. Jeannil Dumortier. Nous ne pouvons donc pas, dans l'imédiat, accepter intégralement les conclusions de M. Pleven, qui auraient pour effet, je le répète, d'aggraver les charges des communes de la région parisienne et d'entraîner une hausse excessive des tarifs, ce qui diminuerait encore le pouvoir d'achat d'une population déjà si durement frappée.

C'est pourquoi, tout en faisant siens une grande partie des arguments présentés par M. le président Pleven, notre groupe a décidé de s'abstenir dans le vote de l'amendement. Et nous demandons à l'Assemblée de se rallier à notre proposition transactionnelle, qui tend à remplacer la participation des collectivités locales par une subvention des entreprises qui tirent bénéfice de l'amélioration des transports de la région parisienne. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. Inscrits sur l'article, certains orateurs interviennent, par anticipation, sur des amendements qu'ils ont déposés. Il importe de mettre de l'ordre dans cette discussion.

Il semble, monsieur Dumortier, que votre intervention ait porté sur l'amendement n° 78, signé de M. Lacroix ?

M. Jeannil Dumortier. J'ai cru, monsieur le président, suppléer M. Lacroix pour défendre son amendement n° 99.

M. le président. Nous n'en sommes pas là.

J'appelle d'abord l'amendement n° 78 de MM. Tardieu, Nungesser et Lacroix, qui tend à la suppression de l'article 86.

La parole est à M. Tardieu.

M. Jeannil Dumortier. Je précise, monsieur le président, que M. Lacroix n'est pas signataire de cet amendement.

M. Julien Tardieu. Il s'agit, en effet, d'un amendement de M. Nungesser et de moi-même.

Vous savez, mes chers collègues, que depuis 1946 les transports parisiens ont été pratiquement gérés par l'Etat et que les collectivités locales de la région parisienne n'ont exercé aucun contrôle sur cette gestion.

Le 6 janvier 1959, une ordonnance, sur laquelle nous ne pouvons d'ailleurs pas revenir, a réorganisé le réseau par la création du syndicat des transports parisiens. Le conseil d'administration de ce syndicat comprend six membres, dont trois représentants de l'Etat. C'est dire que, pratiquement, l'Etat entend garder l'initiative de la gestion.

Le 7 janvier, le lendemain de la publication de l'ordonnance, un décret a fixé la participation des collectivités locales au déficit des transports de la région parisienne, à raison de 20 p. 100 pour les collectivités locales et de 80 p. 100 pour l'Etat.

C'est alors qu'apparaît une nouvelle notion : le déficit ne porte plus seulement sur le métro et les autobus, mais encore sur les lignes de banlieue de la Société nationale des chemins de fer français.

Cette notion est, à mon sens, extrêmement grave. Elle pose d'ailleurs une question de principe et une question de droit. En effet, si nous suivons les décisions gouvernementales, la région parisienne devra participer au déficit des lignes de la Société nationale des chemins de fer français et, par ce biais, on arrive au principe de la double imposition.

Le déficit global de la Société nationale des chemins de fer français est de 150 à 160 milliards. Vous voyez que le chiffre de 15 milliards, cité par M. Pleven pour la région parisienne, n'a rien d'extraordinaire.

Désormais, le contribuable de la région parisienne supportera deux fois le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, d'une part comme tout contribuable français, d'autre part par le biais des centimes communaux et départementaux.

Il y a là une atteinte très grave aux principes de la fiscalité.

Je me demande d'ailleurs, monsieur le ministre des travaux publics et des transports, si la formule ne devrait pas être étendue à toute la France. L'ensemble du déficit étant supporté par les diverses régions, le budget de l'Etat en serait ainsi débarrassé.

Je voudrais maintenant souligner ce que représente l'article 86 du projet de loi de finances, du point de vue de l'aggravation de charges qu'il apporte aux collectivités de la région parisienne.

Suivant la proportion de 80 p. 100 pour l'Etat et de 20 p. 100 pour les collectivités locales, fixée par le décret du 7 janvier 1959, le déficit supporté par la région parisienne, en 1959, s'élèverait à 6.168 millions de francs, soit, par rapport au déficit supporté en 1958, qui était de l'ordre de 4.548 millions de francs, une aggravation de charges, pour nos collectivités, d'environ 1.600 millions.

Je suis très bien M. Pleven dans son appréciation du déficit des transports parisiens qui, de 31.200 millions de francs en 1958, passe à 39 milliards en 1959 et, selon les prévisions, dans l'état actuel des choses, à 46 milliards au cours de l'année 1960.

Si nous conservions le régime fixé par le décret du 7 janvier 1959, la participation des collectivités parisiennes au déficit s'élèverait, en 1960, à 7.510 millions de francs, compte tenu de l'aggravation de charges de 3 milliards par rapport à 1958. Mais si nous appliquions les clauses de l'article 86 du projet de loi de finances, relevant à 30 p. 100 la participation des collectivités locales de la région parisienne, leur contribution atteindrait, en 1960, 11.265 millions de francs, c'est-à-dire 6.717 millions de plus qu'en 1958. Voyez quelles conséquences financières redoutables une telle mesure aurait sur les budgets de nos collectivités.

Je voudrais examiner maintenant, selon l'exposé des motifs de l'article 86, la façon dont est défini par l'Etat le déficit des transports parisiens.

Il est défini d'abord comme une perte de recettes occasionnée par les réductions tarifaires accordées à diverses catégories sociales.

J'ouvre immédiatement une parenthèse pour signaler qu'en aucune circonstance et en aucun cas les collectivités n'ont été appelées à demander des réductions de tarifs, quelles qu'elles soient. J'ajoute que lorsque le conseil général de la Seine ou le conseil municipal de Paris désire faire bénéficier une catégorie sociale d'un avantage tarifaire, par exemple pour les écoliers qui se rendent le dimanche aux terrains de sport, il inscrit dans son budget une subvention compensatrice de cette perte de recettes. Voilà comment les municipalités gèrent leurs budgets. C'est dire que, s'agissant des réductions tarifaires, les collectivités n'encourent aucune responsabilité.

La seconde notion du déficit est exposée également dans l'exposé des motifs de l'article 86, dont voici les termes : « ... manque à gagner résultant du rejet éventuel par le Gouvernement des propositions du syndicat des transports parisiens tendant à l'application de tarifs d'équilibre... »

Alors là, mes chers collègues, il y a de quoi rêver, et je pense que c'est là une très bonne réponse que l'on pourrait faire au président Pleven. D'ores et déjà le Gouvernement prend les devants. D'ores et déjà nous sommes fixés, comme nous l'avons d'ailleurs toujours été puisque, par malheur, les transports parisiens figurent dans le salaire minimum interprofessionnel garanti et que jamais l'Etat n'a permis le moindre relèvement de leurs tarifs.

En tout cas, ce ne sont pas les municipalités qui sont responsables de cette fixation des tarifs dont M. le président Pleven signalait, tout à l'heure, les avantages exorbitants.

J'entends plaider devant vous la thèse selon laquelle, s'il y a responsabilité, elle doit être assumée pleinement. Si les collectivités devaient un jour, assumer une telle responsabilité, dans une très libre gestion des transports parisiens, je suivrais alors M. le président Pleven, parce que cette responsabilité impliquerait des obligations. Mais, pour l'instant, les tarifs sont fixés du dehors et nous n'y pouvons rien. Le déficit est provoqué par la fixation des tarifs par une autorité autre que les collectivités de Paris et de la Seine. *(Très bien ! à droite.)*

Nous pouvons d'ailleurs établir aisément quelques comparaisons puisque, fort heureusement, les collectivités parisiennes ont gardé la gestion de certains services. Paris gère, en effet, ses services des eaux, des ordures ménagères, du tout-à-l'égout.

Chose curieuse, alors que nous avions notre pleine responsabilité — j'évoque là des souvenirs du temps où j'assumais les responsabilités financières de la ville de Paris — on nous demandait souvent d'établir le compte exact de nos régions municipales ; et quand un déficit trop considérable apparaissait on nous recommandait de relever les tarifs correspondants.

Cette pratique était sage et vous explique, monsieur le ministre, qu'à l'examen de la gestion de nos services publics vous ne trouverez pas de tels déficits, toutes choses égales.

La raison en est que nos assemblées ont eu la sagesse d'allouer leurs tarifs sur les besoins, de ne pas laisser se créer de gouffre sans fond. Voilà de bonne gestion, et c'est pourquoi nous pouvons aujourd'hui comparer, d'un côté, les transports gérés par l'Etat — accusant des déficits croissants et considérables — avec les services parisiens qui sont en équilibre.

Mais, je veux soulever un autre aspect de la gestion, résultant du fait que certaines de nos taxes concourent à la formation du Smig.

J'ai connu des périodes où le Gouvernement, pour les besoins de sa politique, nous interdisait d'augmenter certains de nos tarifs. Alors, se posait — M. le ministre des finances ne me contredira pas — le principe de la compensation.

Une décision a même beaucoup étonné les provinciaux en 1957. Etant rapporteur du budget de la ville de Paris, j'apprenais un matin par les journaux que les parisiens seraient exonérés désormais de la taxe municipale. Me précipitant chez le préfet, je lui demandai s'il était au courant d'une telle mesure. Il me répondit que non. Mais, lorsque nous nous sommes renseignés au ministère des finances, on nous déclara : « Mais oui, nous avons pris cette décision parce que nous ne voulons pas que le plafond du Smig soit crevé. Nous reconnaissons que nous vous enlevons quelque sept milliards de francs de recettes, mais, soyez tranquilles, nous allons les compenser. »

Effectivement, une subvention de sept milliards fut attribuée au budget de la ville de Paris.

Tel est le principe de droit que je soulève.

Le jour où nous aurions la responsabilité totale de la gestion des transports de la région parisienne, nos collectivités devraient évidemment envisager, soit des réformes profondes de structure dans le régime des transports lui-même, soit l'augmentation sensible des recettes, peut-être par les moyens les plus divers, je ne préjuge pas. Mais, certainement, nous prendrions des mesures, et si certaines d'entre elles étaient refusées par le Gouvernement, celui-ci serait dans l'obligation de compenser le manque consécutif de recettes.

Voilà ce que je voulais préciser. Aussi, lorsque M. le président Plevin fait une amère critique de la gestion de ce régime de transports, je ne suis pas loin d'être d'accord avec lui.

Mais, en toute chose, il faut qu'une responsabilité soit assumée. Je crois que c'est là un principe essentiel. D'ailleurs M. le préfet de la Seine n'a-t-il pas exprimé la même opinion avant-hier, dans une déclaration qu'il faisait à la presse ? J'ai relevé exactement la phrase suivante : « Le principe d'une saine gestion, en économie comme en politique, est que la responsabilité et l'autorité coïncident. Dans le cas de Paris, comme du département de la Seine, elles se tournent le dos ». »

Voilà l'aveu même du haut fonctionnaire qui dirige administrativement Paris et le département de la Seine.

En réalité, mes chers collègues, sur un tel sujet, nous devrions élargir et élever le débat. Car, nous le savons très bien, les collectivités, quelles qu'elles soient, se débattent dans des difficultés considérables et sans cesse accrues. Nous voyons l'Etat diminuer continuellement ses subventions, augmenter les charges des collectivités, quelquefois effectuer, comme dans le cas présent, un transfert de charges du budget de l'Etat au budget des collectivités.

Croyez-moi, monsieur Plevin, chaque fois que nous viendrons à cette tribune mettre en opposition les collectivités locales de l'ensemble de la France et les collectivités de la région parisienne, je suis sûr que le Gouvernement en sera très satisfait.

Le résultat de cette querelle n'est pas douteux : si aujourd'hui, l'Etat frappe sur la région parisienne, il frappera aussi bien demain sur la région que vous représentez. Cela ne portera pas remède au grave problème qui nous occupe.

M. René Plevin. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Julien Tardieu. Volontiers.

M. René Plevin. J'ai simplement critiqué, mon cher collègue, une attitude de l'Etat, qui devrait aller jusqu'au bout dans sa politique de vérité des prix. Je n'ai rien à reprocher aux collectivités de la région parisienne.

M. Julien Tardieu. Je vous en remercie.

M. Maurice Nils. Qui va payer ?

M. Robert Ballanger. M. Plevin est favorable à l'augmentation des tarifs des transports de la région parisienne.

M. le président. Je vous en prie, laissons conclure M. Tardieu.

M. Julien Tardieu. Nous assistons dans l'ensemble de la France — vous permettez de le dire, même à un élu parisien, dont chacun connaît les solides attaches qui l'unissent à sa région d'origine et que trahissent suffisamment, sans doute, son accent — à un affaiblissement de nos collectivités locales par l'alourdissement constant de leurs charges — et c'est bien la faute de l'Etat — affaiblissement qui, sur le plan national, porte un grave préjudice à la gestion des affaires de ce pays.

Car si quelque part la notion de gestion en bon père de famille a toujours été respectée, c'est bien au sein des municipalités et dans les départements.

Si nous avons à évoquer le souvenir récent de gouvernements sans autorité, de la carence du pouvoir central, nous pourrions

nous demander si le pays aurait pu résister à de tels maux sans nos départements et nos communes qui formaient cette structure et, dans les périodes graves, je ne crains pas de le dire, cette armature nécessaire au salut national.

Provoquer l'affaiblissement des collectivités, quelles qu'elles soient, c'est je crois, faire une très mauvaise politique.

Rappelez-vous, monsieur Plevin, le baudet de la fable qui, portant des éponges, paraissait si légèrement chargé, mais ployait et s'écroulait sous le fardeau après avoir traversé le cours d'eau. Ne croyez pas, en dépit des apparences, que le budget des collectivités de la Seine soit léger. Je vous ferai un aveu très grave : actuellement, il nous serait impossible de léguer Paris comme nous l'avons reçu de nos prédécesseurs.

C'est donc bien que nous sommes très loin de satisfaire aux immenses besoins de la région parisienne. Nous sommes les premiers à souffrir de la concentration dont vous parlez tout à l'heure, car nos problèmes demeureront insolubles tant que nous constaterons, tous les ans, un afflux de 60.000 habitants nouveaux dans la région parisienne. Problèmes du logement, des écoles, des hôpitaux, de la voirie, voilà les difficultés avec lesquelles nous sommes aux prises. Or ce n'est tout de même pas nous qui avons souhaité cette concentration de la population. (*Interruptions à l'extrême gauche et au centre gauche.*)

Que l'Etat organise et fixe les activités en province, fixant ainsi, par là même, les populations à l'endroit où elles se trouvent, voilà son devoir ! Mais tant que vous n'aurez pas tari ce flot qui monte vers Paris, vous n'aurez pas résolu le problème.

En conclusion...

Sur divers bancs. Ah !

M. Julien Tardieu. Certains disent « Ah ! » avec satisfaction ; moi je le dirais plutôt avec beaucoup de tristesse.

Nous avons entendu M. le ministre des finances proclamer — le pays l'a enregistré, je crois, avec satisfaction — qu'en 1960, il s'efforcera de ne pas augmenter les impôts. Mais, dans la mesure où nous permettrons des transferts de charges du budget de l'Etat à celui des collectivités locales, nous mettrons ces collectivités dans la difficulté.

D'ores et déjà, je tiens à le dire, par suite des aggravations que je viens de signaler c'est au moins un relèvement de 20 p. 100 des impôts que subiront l'ensemble des collectivités parisiennes. C'est contre cela que j'avais le devoir de m'élever, car je considère que c'est une très grave injustice. (*Applaudissements à droite et sur plusieurs bancs.*)

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

M. le rapporteur général. Je dois expliquer quelle a été, sur les trois amendements, la position de la commission des finances.

En réalité, la commission a prononcé le jugement de Salomon. Elle a estimé excessifs, bien qu'en sens contraire, et l'amendement de M. Plevin, et l'amendement de M. Tardieu, et elle s'est prononcée en faveur du texte du Gouvernement, c'est-à-dire pour les proportions de 30 et 70 p. 100, respectivement pour les collectivités locales et pour l'Etat.

Voilà pourquoi elle a, notamment, rejeté l'amendement de M. Tardieu.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement repousse également l'amendement de M. Tardieu.

Il pourrait se contenter de lui opposer les arguments soulevés par M. Plevin. Il fait remarquer en outre que les plafonds ont déjà été fixés par un vote de l'Assemblée et qu'ils seraient remis en cause si l'amendement de M. Tardieu était adopté.

M. Julien Tardieu. La suppression de l'article 86, que je demande, signifierait le retour aux conditions fixées par le décret du 7 janvier.

M. le ministre des travaux publics et des transports. D'accord.

M. Julien Tardieu. Il ne s'agit donc pas de suppression pure et simple.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il s'agit des plafonds fixés par le vote de la première partie de la loi de finances.

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

M. Jean-Baptiste Biaggi. Mes chers collègues, je ne prolongerai pas ce débat et mon intervention sera très brève.

Je supplie l'Assemblée de ne pas instaurer une querelle entre Paris et la province.

Je me défends d'entrer dans le subconscient des hommes d'Etat et d'imaginer que la querelle entre Paris et la province, que je souhaite profondément apaisée dans cette enceinte semi-circulaire, ait pu s'allumer à certaine flamme sur une place circulaire.

J'affirme simplement que la province et Paris sont solidaires dans cette discussion parce que, si aujourd'hui c'est Paris qui est en cause, demain, soyez en sûrs, ce sera le tour des transports de nos capitales provinciales, qui sont tout aussi dignes d'attention que la capitale de la République. (*Interruptions à l'extrême gauche et au centre gauche.*)

J'ajoute que le déficit de la S. N. C. F., qui se chiffre à 140 milliards de francs par an, est supporté aussi bien par Paris que par la province, et que le déficit des transports parisiens n'est pas, finalement, dans un rapport inhabituel et inadmissible avec ce déficit de la S. N. C. F.

Enfin, et ceci est très grave, en janvier 1959, le général de Gaulle, alors chef du Gouvernement, a rendu un arbitrage qui a coûté à la ville de Paris 580 millions de francs. En contrepartie, cet arbitrage comportait la répartition « 80-20 » à laquelle M. Tardieu vous demande de revenir.

Comme si nous en étions encore à l'époque où les ministres aux abois, à la dernière minute, sans consulter personne, cherchaient quelques milliards de francs pour équilibrer leurs budgets sans dépasser une certaine impasse, on revient aujourd'hui sur l'arbitrage qui a été rendu, bravant la stabilité à laquelle nous espérions être parvenus — comptant sur elle pour établir des finances locales convenables — dans des conditions qui constituent une espèce de coupe-gorge dans la procédure budgétaire, et auxquelles, pour ma part, je demande à l'Assemblée de se refuser. (*Applaudissements à droite et sur plusieurs bancs.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 78 présenté par MM. Tardieu et Nungesser, tendant à supprimer l'article 86.

(Après une épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, l'amendement n° 78, mis aux voix par assis et levé, n'est pas adopté.)

M. Fernand Grenier. Les travailleurs de la région parisienne ne l'oublieront pas !

M. Jean-Baptiste Biaggi. Pour une fois, je suis d'accord avec M. Grenier.

M. Eugène-Claudius Petit. La région parisienne n'est pas la seule où il y ait des travailleurs. (*Protestations à l'extrême-gauche. — Bruit.*)

M. le président. Le débat ne se déroule pas entre M. Grenier, d'une part, et quelques collègues, d'autre part. (*Applaudissements.*)

Je suis saisi de deux amendements pouvant être soumis à discussion commune.

Le premier, présenté sous le n° 26, par MM. Nilès et Thorez, tend à rédiger ainsi l'article 86 :

« A compter du 1^{er} janvier 1960, il est institué à la charge des employeurs occupant plus de 10 salariés qui sont soumis au versement forfaitaire prévu par l'article 231 du code général des impôts et dont les établissements sont situés dans la première zone de la région parisienne, une contribution mensuelle à taux progressifs pour chaque salarié occupé dans lesdits établissements.

« Les taux de cette contribution sont fixés à :

500 francs (5 NF) pour les établissements occupant de 10 à 50 salariés ;

800 francs (8 NF) pour les établissements occupant de 51 à 100 salariés ;

1.000 francs (10 NF) pour les établissements occupant de 101 à 500 salariés ;

1.500 francs (15 NF) pour les établissements occupant de 501 à 1.000 salariés ;

2.000 francs (20 NF) pour les établissements occupant plus de 1.000 salariés.

« Un décret déterminera les modalités d'application du présent article. »

Le second, présenté par MM. Plevon et Chauvet, sous le n° 69 rectifié, tend à rédiger l'article 86 comme suit :

« Dans un délai de trois ans, la responsabilité de la gestion de la R. A. T. P. sera rendue à la ville de Paris et aux collectivités locales intéressées.

« La participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation sera réduite d'un tiers en 1960, d'un autre tiers en 1961 et prendra fin le 31 décembre 1962. »

Monsieur Nilès, vous considérez sans doute que vous avez déjà soutenu votre amendement.

M. Maurice Nilès. Oui, monsieur le président.

M. le président. Il m'apparaît que M. Tardieu a parlé contre l'amendement de M. Plevon de la façon la plus claire.

Il reste un orateur inscrit contre l'amendement de M. Nilès, M. Nungesser.

La parole est à M. Nungesser.

M. Roland Nungesser. L'amendement n° 26 à l'article 86 tend au rétablissement, sous une forme à peine remaniée, de la taxe créée par l'article 3 de la loi de finances 1958.

Il s'agissait, comme aujourd'hui, de couvrir une partie du déficit de la R. A. T. P. par le versement d'une contribution mensuelle de 600 francs par salarié dont étaient redevables tous les établissements situés dans la première zone de la région parisienne.

Il suffit de rappeler l'histoire de cette taxe pour en souligner les inconvénients.

Le premier, c'est que, si la loi prévoyait que tous les établissements de la première zone de la région parisienne en étaient redevables, le décret d'application qui est paru à la suite n'a comporté de dispositions que pour le département de la Seine et que le décret suivant qui était prévu dans le texte même de ce premier décret n'a jamais paru ni pour le département de Seine-et-Oise, ni pour celui de Seine-et-Marne, ce qui montre que sa complexité devait être telle qu'on n'a jamais pu mettre au point ses dispositions.

En ce qui concerne la détermination des redevables, nous sommes arrivés à des résultats extrêmement curieux. Ainsi, l'Etat ne payait pas cette taxe et ce sont les entreprises privées qui payaient pour les fonctionnaires de l'Etat dont on sait que, dans Paris même, ils sont assez nombreux. La R. A. T. P., principale bénéficiaire de cette disposition, payait par contre la taxe. Au même titre que les autres entreprises, les collectivités locales, et les maires des communes de la région parisienne le savent bien, payaient également cette taxe alors que, en général, les fonctionnaires communaux habitent tous la localité pour laquelle ils travaillent.

Finalement, cette taxe apparaissait comme une pénalisation à l'égard des entreprises qui avaient fait l'effort de construire des logements pour leurs ouvriers et qui assuraient, à leur frais, le transport des ouvriers de leur domicile à l'entreprise ou à l'usine.

Il s'agit donc là d'une taxe dont les difficultés étaient extrêmement nombreuses.

L'assiette de l'impôt était difficile à établir et les difficultés administratives qui en sont résultées sont faciles à souligner. Il suffit de rappeler, par exemple, que le fait d'être travailleur à domicile, ce qui est véritablement un paradoxe, donnait droit au paiement de la taxe pour les transports.

Aujourd'hui, une complication nouvelle apparaît dans l'amendement qui nous est proposé puisqu'il ne s'agit plus d'une taxe forfaitaire de 600 francs mais d'une taxe — ce qui est compréhensible — établie suivant un barème résultant du nombre des salariés de la même entreprise ce qui, sur le plan administratif, ne facilitera pas les choses. Ce qu'il faut souligner sur le plan de l'orthodoxie fiscale, c'est que la taxe n'a aucun rapport — comme nous venons de le voir — avec les services rendus et que, d'un autre côté, elle est contraire au principe de la non spécialisation des ressources fiscales. C'est donc là un précédent très dangereux qu'on pourra étendre demain pour couvrir le déficit d'autres entreprises publiques par une imposition absolument inadaptée aux services rendus. Ce n'est pas non plus une façon de résoudre le problème de la R. A. T. P. La solution est plutôt à rechercher dans une réorganisation interne de cet organisme et aussi dans une meilleure coordination avec les lignes de banlieue de la S. N. C. F. L'ordonnance du 7 février 1959 qui a créé un syndicat rassemblant, avec l'Etat, les collectivités départementales intéressées, nous permet d'espérer que cette coordination aboutira. Je citerai l'exemple de la ligne de Vin-

cennes, que l'on promet depuis longtemps d'électrifier, qui fait concurrence aux lignes de banlieue de la R. A. T. P. Jusqu'alors aucune solution n'a pu aboutir parce que, bien entendu, la R. A. T. P. et la S. N. C. F. n'auraient pas droit au même règlement de la part des collectivités locales. Un grave inconvénient est né de l'ordonnance du 7 février 1959 pour les collectivités locales de la région parisienne parce que celles-ci doivent participer, comme l'a souligné M. Tardieu, au déficit des lignes de banlieue de la S. N. C. F.

De cet inconvénient peut-être pouvons-nous espérer un avantage : puisque, maintenant, les collectivités locales participent au déficit des deux organismes, sans doute éprouvera-t-on moins de difficulté pour aboutir à une meilleure coordination.

Je crois qu'on ne peut pas non plus se rallier à la thèse de M. Pleven.

M. Guy Chavanne. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Nungesser ?

M. Roland Nungesser. Volontiers.

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

M. Guy Chavanne. Je remercie M. Nungesser de me permettre de confirmer ce qu'il vient de dire.

La réorganisation du conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens n'accorde pas aux collectivités locales une représentation suffisante.

C'est au moment où on leur impose des charges supplémentaires qu'on les prive d'une représentation normale.

M. Roland Nungesser. En conclusion, disais-je, je ne peux pas me rallier non plus à la thèse de notre éminent collègue M. Pleven, car les collectivités locales de la région parisienne subissent les conséquences de l'hypertrophie de cette agglomération, beaucoup plus qu'elles n'en profitent.

Je propose donc à l'Assemblée de repousser l'amendement de MM. Nilès et Thorez. (Applaudissements.)

M. le président. Pour permettre à l'Assemblée de se prononcer en pleine connaissance de cause, il convient de mettre en discussion commune non seulement les deux amendements que j'ai lus, à savoir l'amendement n° 26 de MM. Nilès et Thorez, combattu par M. Nungesser, et l'amendement n° 69 rectifié de MM. Pleven et Chauvet, contre lequel M. Tardieu est intervenu...

M. Julien Tardieu. J'ai demandé la parole sur l'amendement, monsieur le président.

M. le président. J'avais cru comprendre, monsieur Tardieu, que vous l'aviez combattu.

M. Julien Tardieu. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Tardieu. (Protestations sur divers bancs.)

C'est réglementaire.

M. Julien Tardieu. Je me suis sans doute mal fait comprendre. J'ai demandé à M. Pleven de compléter son amendement et de prévoir, d'ores et déjà, que les collectivités locales de la région parisienne auront la totale responsabilité de la gestion des transports et aussi toute faculté, soit pour réformer le service des transports, soit pour prendre toutes mesures utiles, fût-ce l'augmentation des tarifs, si elles le jugent nécessaire.

Si l'amendement n'était pas ainsi complété, on admettrait que ce soit toujours l'Etat qui fixe les tarifs et les collectivités locales qui en supportent les conséquences.

M. René Pleven. Cette question concerne le Gouvernement.

M. le président. Est également en discussion l'amendement n° 99 présenté par MM. Dumortier, Privet, Mazurier, Longueque et Pic.

Cet amendement, qui a été défendu par M. Dumortier, tend à compléter l'article 86 par le nouvel alinéa suivant :

« Il est institué, à dater du 1^{er} janvier 1960, à la charge des employeurs qui sont soumis au versement forfaitaire prévu par l'article 231 du code général des impôts, dont les établissements sont situés dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, et qui emploient plus de dix salariés, une taxe annuelle de 0,25 p. 100 sur les salaires versés. »

Personne n'est intervenu contre cet amendement sinon M. Nungesser qui, ayant combattu l'amendement de MM. Nilès et Thorez,

s'est opposé du même coup à celui-ci puisque ses dispositions, avec des chiffres différents, aboutissent au même résultat.

Quel est l'avis de la commission sur les trois amendements en discussion.

M. le rapporteur général. La commission a rejeté l'amendement de MM. Nilès et Thorez. Elle rejette, pour les mêmes raisons, l'amendement de M. Lacroix et de ses collègues et celui de MM. Pleven et Chauvet. Elle soutient le texte du Gouvernement.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement repousse les trois amendements.

M. le ministre des finances m'a prié d'insister pour que ne soit pas rétablie la taxe que le Gouvernement, à sa demande, avait refusé de reconduire en janvier dernier.

Je suis très sensible aux arguments développés par M. Pleven mais je voudrais insister sur le caractère extraordinairement complexe des transports — chemins de fer dépendant de l'Etat et R. A. T. P. — dans la région parisienne.

En ce qui concerne la R. A. T. P., deux collectivités locales sont intéressées, beaucoup plus de deux même si, outre la Seine, on tient compte des départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne et de Paris.

En outre, l'amendement de M. Pleven aurait pour conséquence de mettre entièrement à la charge de l'Etat les chemins de fer de banlieue.

Une proposition de ce genre nécessiterait, bien entendu, une étude beaucoup plus poussée que celle, très intéressante, qui a été faite en séance.

C'est pourquoi, m'étant prononcé déjà contre l'amendement de M. Tardieu, je fais observer à M. Pleven qu'un premier pas a été fait par le Gouvernement dans le sens qu'il indique.

Je crois donc qu'il serait sage de repousser les trois amendements.

M. le président. La parole est à M. Pleven, pour répondre au Gouvernement.

M. René Pleven. Je dirai d'abord à M. le ministre des travaux publics et des transports que j'ai écarté complètement de mon amendement la question des lignes de chemin de fer de banlieue, ce qui a pour effet d'éviter du même coup les complications qu'il a évoquées.

En ce qui concerne les chemins de fer de banlieue, c'est le texte du Gouvernement résultant des crédits inscrits dans ce budget qui subsistera.

Quant à la question qui m'a été posée par M. Tardieu, je tiens à préciser que le premier alinéa de mon amendement est ainsi rédigé :

« Dans un délai de trois ans — car j'ai voulu ménager la transition — la responsabilité de la gestion de la R. A. T. P. sera rendue à la ville de Paris et aux collectivités locales intéressées. »

Quand on confie une gestion à une collectivité, on donne à celle-ci, bien entendu, le pouvoir de procéder aux réorganisations nécessaires et de reviser, si c'est indispensable, les tarifs.

Le deuxième alinéa de mon amendement est ainsi conçu :

« La participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation sera réduite d'un tiers en 1960, d'un autre tiers en 1961 et prendra fin le 31 décembre 1962. »

Cela signifie que, aussi bien le Gouvernement que les collectivités sauront qu'il leur faut adopter les mesures nécessaires pour que le budget de la R. A. T. P. soit équilibré en trois ans. On évitera ainsi, comme je l'ai dit à la tribune, tout mouvement brutal de l'indice qui sert à déterminer le salaire minimum interprofessionnel garanti.

Mais, mesdames, messieurs, je voudrais maintenant répondre à ce qui a été dit par M. Biaggi.

C'est complètement dénaturer la question que j'ai soulevée que de prétendre qu'elle allume une querelle entre Paris et la province. (Exclamations sur de nombreux bancs.)

Nombreuses voix à l'extrême gauche et sur divers bancs. Mais si ! mais si !

M. René Pleven. Jamais un député de province n'oublie qu'il est le député de la France (Applaudissements) et ce n'est pas au représentant d'une région dont les enfants ont tant donné au cours de la guerre 1914-1918 pour préserver Paris que l'on

peut dire qu'il oppose Paris et la province. (Applaudissements. — Exclamations sur divers bancs.)

Le débat n'est pas là !

Il s'agit de savoir si l'on veut prendre des mesures efficaces pour remédier à la congestion de la région parisienne.

J'affirme qu'il n'y a pas d'intérêts antagonistes entre Paris et la province. Le véritable intérêt de Paris, c'est que l'on mette un frein, un frein efficace à cette croissance incessante de Paris qui risque de se trouver un jour, pour reprendre l'expression d'un grand économiste, au milieu du « désert français ». (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Tout le monde le reconnaît et récemment, avec l'autorité qui s'attache à ses fonctions de président de l'Assemblée nationale et maire de Bordeaux, M. Chaban-Delmas écrivait au Premier ministre pour lui signaler que l'abattement artificiel du prix des services était une des causes principales de l'hypertrophie de la région parisienne. (Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.)

Mesdames, messieurs — je le dis pour ceux de nos collègues qui appartiennent aux groupes les plus dévoués à la politique du Gouvernement — la proposition que je fais est exactement conforme à l'esprit de la politique financière du Gouvernement. On a rendu publique aujourd'hui une lettre de M. Michel Debré, Premier ministre, au président du C. N. P. F. Que dit M. Michel Debré dans cette lettre ?

« Le Gouvernement estime que, sauf circonstances exceptionnelles, aucun mécanisme de subvention ne doit venir altérer la vérité des prix. »

Je ne dis pas autre chose et je demande que cette politique qui impose de durs sacrifices à la paysannerie française (Applaudissements à droite. — Protestations à l'extrême gauche et sur de nombreux bancs), aussi bien qu'à tous les ouvriers français, je demande, dis-je, que cette politique s'applique à toute la France. (Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite. — Protestations à l'extrême gauche communiste et sur divers bancs.)

M. le président. Je vais consulter l'Assemblée sur l'amendement n° 69 rectifié de M. Plevén.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. Conformément à l'article 56 du règlement, le Gouvernement obtient la parole quand il la demande.

La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je m'excuse de devoir insister.

Je connais un ancien député de la Mayenne qui eût été fort tenté de voter l'amendement de M. Plevén. (Sourires.) Toutefois, si l'on peut être sensible à l'appel qui a été lancé à l'Assemblée, je suis obligé de mettre ses membres solennellement en garde contre les conséquences économiques, financières et sociales d'un principe qui, certes, peut leur paraître séduisant, mais dont nous ne sommes pas en mesure actuellement d'apprécier toutes les conséquences. (Interruptions sur divers bancs.)

Voix nombreuses au centre et à droite. Trois ans !

M. le président. La parole est à M. Tardieu, pour répondre au Gouvernement. (Protestations sur de nombreux bancs.)

M. Tardieu m'a demandé la parole. Je peux la lui refuser, mais le débat me paraît trop grave pour que j'empêche un de nos collègues de s'exprimer. (Très bien ! très bien !)

M. Julien Tardieu. Ce que je veux demander à M. le président Plevén, c'est ceci : les collectivités parisiennes seraient-elles pleinement libres de leur gestion, c'est-à-dire pourraient-elles apporter les modifications de leur choix à l'organisation actuelle et augmenter les tarifs si elles le jugeaient nécessaire ?

C'est là une question primordiale, car l'amendement de M. le président Plevén prévoit que, après un délai de trois ans, les collectivités parisiennes supporteront la totalité du déficit. Si ces collectivités n'avaient pas le pouvoir de remédier à la situation actuelle, une telle disposition serait profondément injuste.

M. le président. L'Assemblée est maintenant éclairée.

Je vais, d'abord, consulter l'Assemblée sur les deux amendements de même nature qui ont été examinés, l'un, de MM. Nilès et Thorez, l'autre de MM. Dumortier, Privet, Mazurier, Longequeue et Pic, qui sont rejetés l'un et l'autre par la commission et par le Gouvernement.

Je mets aux voix l'amendement n° 26 de MM. Nilès et Thorez.

(L'amendement n° 26, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets maintenant aux voix l'amendement n° 99 de MM. Dumortier, Privet, Mazurier, Longequeue et Pic. (L'amendement n° 99, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement n° 69 rectifié de MM. Plevén et Chauvet, également repoussé par la commission et le Gouvernement.

J'ai été saisi réglementairement d'une demande de scrutin. Il va donc être procédé au vote par scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble des locaux du Palais et sera ouvert dans cinq minutes.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

Huissiers, veuillez recueillir les votes.

(Les votes sont recueillis.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de suffrages exprimés.....	432
Majorité absolue	217
Pour l'adoption	267
Contre	165

L'Assemblée nationale a adopté. (Applaudissements sur divers bancs.)

L'amendement qui vient d'être adopté se substitue au texte initial proposé pour l'article 36.

La séance est suspendue pendant quelques instants.

(La séance, suspendue à dix-huit heures cinq minutes, est reprise à dix-huit heures dix minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

[Article 39 (suite).]

M. le président. Nous reprenons la discussion de l'article 39 qui avait été réservé et dont je rappelle les termes :

« Art. 39. — Le produit net de l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau des chemins de fer de la Corse sera affecté au compte d'affectation spécial « Fonds spécial d'investissement routier » dont la dotation sera augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédits de paiement. Ces sommes seront consacrées à l'aménagement du réseau routier de la Corse. »

Le Gouvernement a déposé un amendement n° 103, tendant à rédiger comme suit l'article 39 :

« Une fois le réseau routier de la Corse mis en état de supporter le supplément de trafic résultant de la suppression du chemin de fer de la Corse, il sera procédé à l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau ferroviaire, dont le produit sera affecté au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier » dont la dotation est augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédit de paiement. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 103 présenté par le Gouvernement.

M. Paul Carmolacce. Nous votons contre. (L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 103, qui vient d'être adopté, devient donc l'article 39.

J'appelle maintenant les crédits inscrits aux états F et G.

Sur le titre III de l'état F, la parole est à M. Yrissou.

M. Henri Yrissou. Mon observation sera brève et d'une portée limitée.

Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, d'avoir entrepris une politique de remise en ordre dans les divers services, dans les corps et les cadres de l'administration des ponts et chaussées. Mais je tiens aussi à vous demander de développer sans défaillance l'action déjà entreprise, en ce qui concerne notamment les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, ces collaborateurs irremplaçables du remarquable corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Je le dis ici avec d'autant plus de force qu'à la vue d'ensemble de leur activité que j'avais prise, comme directeur du cabinet du ministre des travaux publics, à une époque déjà lointaine, de 1950 à 1952, j'ajoute maintenant, en ma qualité d'élus local de maire et de conseiller général, la vision concrète de leur efficacité. Je mesure mieux le volume de leur travail, l'ampleur de leurs responsabilités et leur rôle décisif de conseillers des municipalités.

Vous avez réussi, monsieur le ministre, à créer le grade d'inspecteur divisionnaire à l'indice maximum de 510 dans la limite de 10 p. 100 de l'effectif. Je vous félicite de ce premier résultat. Mais vous savez que ces fonctionnaires, à la différence d'autres, ne bénéficient pas de débouchés de fin de carrière, si ce n'est une nomination aléatoire dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées qui intéresse moins de 5 p. 100 de l'effectif.

Vous savez quelles qualités techniques sont les leurs et quelle est la valeur de leur formation de départ, mais vous savez aussi quelle est l'ampleur de la crise de recrutement à laquelle nous assistons depuis six ans. Je sais moi-même, peut-être mieux que d'autres, le jeu intraitable des comparaisons paritaires d'un corps de fonctionnaires à l'autre. Je sais aussi que la réforme entreprise est largement gagée grâce à la suppression de 400 postes qui vous donne une économie supérieure à 4 millions de nouveaux francs.

Je vous demande de saisir cette occasion et d'insister auprès de votre collègue qui a la responsabilité des finances afin de parvenir pour les ingénieurs divisionnaires à l'indice de fin de carrière de 550 et pour la classe normale à l'indice 500.

Je tenais à marquer fermement cette direction où je sais que vous ne cesserez de progresser, monsieur le ministre, comme le marque votre signe d'approbation.

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

Je mets aux voix le titre III de l'état F concernant les travaux publics et les transports, au chiffre de 37.279.656 nouveaux francs.
(Le titre III, de l'état F, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Sur le titre IV, la parole est à M. Ruais.

M. Pierre Ruais. Au chapitre 45-42 le Gouvernement a inscrit une économie de 20 millions de francs.

Le but de mon amendement est d'attirer son attention sur cette économie tout à fait illusoire car elle consiste à atténuer toutes les réductions de tarifs consenties à titre commercial par la S. N. C. F. sans tenir compte également de la diminution de recettes qui en résulterait.

Quoi qu'il en soit, il n'est aucun moyen constitutionnel pour supprimer cette économie. Il n'y a donc que deux solutions : ou bien que le Gouvernement modifie sa rubrique et demande une économie de 20 millions à la S. N. C. F. sans préciser sur quoi elle portera ; ou bien, si le Gouvernement maintient son point de vue, comme il s'agit d'une mesure antisociale, de demander que les réductions tarifaires dont bénéficient les familles, les groupes, les colonies de vacances, les congressistes, les pèlerins ne soient pas touchées, l'accentuation de l'atténuation portant sur les autres catégories de bénéficiaires.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements.

Le premier, n° 81, présenté par M. Pleven, tend à porter l'autorisation nouvelle négative de — 101.070.540 NF à 145.070.540 NF ; le second, n° 91, présenté par le Gouvernement, tend, à la 31^e ligne de l'état, à substituer aux chiffres de — 101.070.540 NF les chiffres de — 101.080.540 NF ; le troisième, n° 102, présenté par M. Ruais, tend à substituer aux chiffres de — 101.070.540 NF les chiffres de — 101.071.540 NF.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports, pour soutenir l'amendement du Gouvernement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cet amendement a simplement pour objet, de permettre une répartition de l'économie de crédits partagée également dans le projet entre la batellerie et la S. N. C. F., dans la mesure où elles étaient concurrentes pour certains trafics.

En accord avec les députés qui nous ont fait remarquer que l'effort d'économie demandé à la batellerie dans les circonstances présentes était presque insupportable pour elle, et, afin d'établir une meilleure répartition des charges entre la batellerie et la S. N. C. F. sur ces trafics, l'amendement tend à substituer à la répartition initiale de 3 millions de nouveaux francs pour chacun des deux modes de transport, 1.500.000 nouveaux francs pour la batellerie et 4.500.000 nouveaux francs pour la S. N. C. F. Je crois ainsi répondre au vœu exprimé par plusieurs parlementaires ici présents.

Je profite de l'occasion pour indiquer à M. Ruais qu'il appartiendra à la S. N. C. F. d'arrêter les modalités de la révision de sa politique commerciale, mais que le montant de l'économie décidée, 20 millions de nouveaux francs, devra être respecté. Je puis l'assurer que la S. N. C. F., en accord avec moi-même, s'efforce de faire porter l'économie sur des tarifs commerciaux, qui ne puissent gêner en rien les groupements que M. Ruais a bien voulu citer dans un esprit que je comprends.

Un mot encore, mesdames, messieurs, en vous priant de m'en excuser. J'avais pris l'engagement, ce matin, de répondre à M. Regaudie sur la C. A. N. R. Je lui indique très rapidement que l'étude de la réorganisation de la gestion de la caisse est en cours et je l'assure que le régime particulier sera maintenu. Les organisations syndicales seront consultées dès que l'étude aura réalisé encore quelques progrès. Les crédits de subvention nécessaires pour assurer l'équilibre de la caisse sont prévus au budget. C'est grâce à ces subventions que les retraites des petits cheminots peuvent être revalorisées, comme elles l'ont été en avril dernier.

M. le président. La parole est à M. Pleven, pour soutenir son amendement.

M. René Pleven. Mon amendement n'est que la traduction de celui que j'ai défendu tout à l'heure. Je suis prêt à le retirer en laissant au Gouvernement le soin d'harmoniser les chiffres selon la nouvelle rédaction de l'article 86.

M. le président. Je pense que cette sage proposition est approuvée par la commission ?

M. Marc Jacquet, rapporteur général. Elle aurait été proposée par la commission, monsieur le président.

M. le président. Je l'aurais suggérée aussi.

L'amendement de M. Pleven est donc retiré.

Il conviendrait peut-être de réserver le vote sur le titre IV, à moins que le Gouvernement ne soit en mesure de fixer d'une façon précise le chiffre à inscrire au titre IV de l'état F.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement pense que, son amendement et celui de M. Ruais étant chiffrés, ils doivent permettre d'établir le nouveau chiffre.

M. le président. Qu'en pense M. le rapporteur général ?

M. le rapporteur général. Puisque l'Assemblée semble adopter le principe des amendements n° 91 du Gouvernement et n° 102 de M. Ruais, il y a lieu de tenir compte des chiffres de ces amendements pour établir le montant de l'autorisation nouvelle négative.

M. le président. Par conséquent, nous devons comprendre que le vote portera sur le chiffre fixé par l'amendement déposé par le Gouvernement...

M. le rapporteur général. Pour une part, et, d'autre part, sur le chiffre fixé par l'amendement n° 102 de M. Ruais.

Dans ces conditions le nouveau chiffre de l'autorisation nouvelle négative s'établit à — 101.081.540 NF.

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

Je mets donc aux voix l'abatement de crédits applicables au titre IV de l'état F concernant les travaux publics et les transports au nouveau chiffre de — 101.081.540 NF.

M. Fernand Grenier. Nous votons contre.

(L'abatement de crédits, mis aux voix, est adopté.)

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 298.470.000 NF.

(L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.)

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 74 millions 100.000 NF.

(Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.)

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux

publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 48 millions de nouveaux francs.

(L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.)

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

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 5.200.000 NF.

(Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.)

[Article additionnel.]

M. le président. J'appelle maintenant l'amendement n° 87 de M. Dreyfous-Ducas, tendant à insérer, après l'article 53, le nouvel article suivant :

« En application de l'article 23 de la loi n° 58-336 du 29 mars 1958, le montant des emprunts que peuvent être autorisées à émettre en 1960 les collectivités publiques ou les sociétés d'économie mixte pour la construction d'autoroutes, est fixé à 250 millions de nouveaux francs. »

La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Monsieur le ministre, mes chers collègues, quoique rapporteur du budget sur le fonds routier je n'ai pas estimé hier devoir prendre la parole, me réservant de le faire à l'occasion de la discussion de mon amendement.

En 1951, la dotation initialement prévue pour le fonds routier représentait 22 p. 100 du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers routiers. Pour 1960, cette dotation est réduite à 7,7 p. 100, ce qui se traduira en crédits de paiement, pour les routes nationales à 220 millions de nouveaux francs, et pour les autres voiries à 65 millions de nouveaux francs; encore y a-t-il lieu de remarquer que, dans ces millions, il n'y a que 35 millions d'autorisations nouvelles, les autres étant des services votés dont les crédits correspondaient à ceux qui avaient été supprimés dans les années précédentes.

Je ne revierdrai pas sur cette insuffisance car on en a beaucoup parlé, mais je ferais observer que, contrairement à ce qu'a dit M. le ministre des finances ce matin, il n'y a non pas une augmentation, mais une réduction, puisque, pour la première fois depuis de nombreuses années, les crédits de paiement du fonds routier affectés à la tranche nationale sont réduits à 220 millions, c'est-à-dire à peine 200 millions pour les routes proprement dites, alors que les chiffres des années précédentes étaient les suivants : 276 millions, 285 millions, 251 millions, 255 millions et 284 millions de nouveaux francs.

Reste à savoir ce que l'on désire faire de ce fonds routier. Si l'on s'en tient à la formule traditionnelle, il est évident que les 7,7 p. 100 prévus par le Gouvernement pourraient être considérés, cette année, comme suffisants puisqu'ils correspondent à 40 milliards, c'est-à-dire 400 millions de nouveaux francs. Si l'on veut au contraire que ce fonds routier alimente tous les travaux nécessités par l'accroissement de la circulation routière, alors le fonds est nettement insuffisant. Il faudrait arriver, en prenant des chiffres raisonnables, par exemple à la moitié de ce que les Allemands viennent de voter pour leur programme quadriennal et qui s'élève à 2.050 millions de nouveaux francs par an.

Si la France consacrait 1 milliard de nouveaux francs par an cela serait raisonnable. Cela permettrait d'entreprendre certains travaux urbains, de relier les agglomérations nouvelles que l'on crée autour de toutes les grandes villes, d'installer des parkings, d'apporter des solutions aux problèmes de la circulation et de prendre les mesures nécessaires pour diminuer les accidents de la circulation.

Il faut donc savoir à quelles réalisations seront affectées les ressources du fonds routier. Certains collègues estiment que l'intervention de ce fonds devrait se limiter aux opérations classiques : aménagement des grands itinéraires et amorce de travaux d'autoroutes. Dans ces conditions, des recettes atteignant 500 ou 600 millions de nouveaux francs par an seraient probablement suffisantes.

Mais il appartient au Gouvernement de déterminer une politique routière et malheureusement M. le ministre des travaux publics et des transports ne nous a pas complètement rassurés ce matin puisqu'il ne nous a pas indiqué quelles conventions étaient intervenues entre le ministère des finances et son département, ni si des travaux pourraient être effectués en supplément des 220 millions de nouveaux francs qui restent.

Mon amendement permettra au Gouvernement de nous exposer s'il entend vraiment engager une politique routière et si cette réduction de 285 à 220 millions de nouveaux francs des crédits routiers sera compensée par le démarrage d'une tranche d'auto-

routes et en particulier les autoroutes de dégagement des grandes villes.

C'est la raison pour laquelle, en application de la loi de finances de 1958, j'ai demandé au Gouvernement de combler une lacune de la loi de finances que nous discutons en ce moment et de fixer le plafond du programme d'emprunts qu'il autorisera pour les travaux des grandes sociétés d'économie mixte autoroutières.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'ai déclaré ce matin que le ministre des travaux publics accepterait l'argent d'où qu'il vint, pourvu qu'il permit de réaliser son programme.

J'ai défendu aussi une autre thèse, selon laquelle il est nécessaire d'avoir une politique financière d'ensemble, d'où des contacts et des discussions entre le ministère des finances et le ministère des travaux publics pour définir ce qui est le plus raisonnable et ce qui permet, dans le cadre de la politique financière d'ensemble, de concourir au but que je recherche sans compliquer la situation générale.

Dans ces conditions, je réponds à M. Dreyfous-Ducas que je connais trop bien les sentiments qui l'inspirent pour ne pas être sur le point d'avouer que je les partage. Mais je dois lui dire également que son amendement, par sympathie qu'il soit, est contraire à l'article 34 de la Constitution.

Dans ces conditions, je suis obligé, à la demande de M. le ministre des finances, de déclarer que l'amendement est irrecevable. Cependant, en ce qui concerne son esprit, je tiens à le saluer particulièrement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission est favorable à l'amendement de M. Dreyfous-Ducas.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Alors, il n'est pas irrecevable ?

M. le rapporteur général. Non, puisque nous l'avons reçu, monsieur le ministre. (Exclamations à l'extrême gauche.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 87 de M. Dreyfous-Ducas, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous en avons terminé avec l'examen des crédits relatifs aux travaux publics et aux transports.

— 3 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. Francis Leenhardt. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Leenhardt, pour un rappel au règlement.

M. Francis Leenhardt. Mon propos vise les articles 48 et 50 du règlement.

L'article 48 est relatif à la fixation de notre ordre du jour par la conférence des présidents et l'article 50 consacre le droit de priorité que la Constitution a donné au Gouvernement pour fixer les sujets qui doivent être discutés dans l'ordre que le Gouvernement préfère.

Avant-hier soir, l'Assemblée a repoussé les propositions de la conférence des présidents. D'habitude, lorsque ces propositions sont repoussées, la conférence des présidents se réunit de nouveau.

Le président de séance nous a fait observer que le programme fixé par le Gouvernement ne pouvait pas être supprimé, qu'il était inscrit de droit et que, par conséquent, notre vote ne pouvait avoir comme conséquence que de provoquer une nouvelle réunion de la conférence des présidents sur l'ordre du jour complémentaire.

Je pensais qu'une nouvelle conférence des présidents serait convoquée très rapidement.

Je demande donc à M. le président s'il ne croit pas indispensable de réunir cette conférence avant mercredi prochain. L'article 48 prévoit que nos travaux sont réglés pour trois semaines et nous n'avons pas satisfait à cette disposition.

Je voudrais souligner que l'article 50 de notre règlement donne le droit au Gouvernement de réclamer des séances, de fixer leur ordre du jour. Pensez-vous, monsieur le président, qu'il donne le droit au Gouvernement de priver les députés de sommeil, par

exemple, car c'est très exactement ce à quoi nous allons arriver, étant donné que la conférence des présidents — dont nous avons rejeté l'ordre du jour complémentaire — nous a proposé de siéger jusqu'à épuisement au cours de la nuit de samedi à dimanche et de siéger encore jusqu'à épuisement au cours de la nuit de mardi à mercredi.

Ce que nous avons repoussé par notre vote d'avant-hier soir c'est la possibilité donnée au Gouvernement de nous imposer de siéger toute une nuit et même deux nuits.

Je voudrais souligner un second point également important.

Mes chers collègues, vous savez que le conflit entre l'Assemblée — l'Assemblée et pas seulement la commission des finances — et le Gouvernement sur le point de départ des quarante jours de délai dont nous disposons pour voter le budget est en suspens et qu'il n'a reçu aucune solution. Mais le Gouvernement est en train de se servir de l'article 50 qui lui donne le droit de fixer notre ordre du jour pour régler le conflit dans son sens, car dans la mesure où il nous ferait siéger toutes les nuits, nous arriverions à respecter son délai et, par conséquent, l'affaire serait tranchée alors que le conflit reste entier entre nous.

Je demande donc qu'une conférence des présidents se réunisse dans les 24 heures pour examiner ces deux points car, incontestablement, ce que nous avons repoussé avant-hier soir, c'est le droit pour le Gouvernement de nous priver de sommeil, je le répète, et de nous faire siéger dans des conditions qui portent atteinte à la qualité de nos délibérations. (Applaudissements à l'extrême gauche, à droite et sur certains bancs à gauche et au centre.)

M. le président. Du point de vue réglementaire, les choses se sont passées très régulièrement. L'Assemblée était en droit de repousser l'ordre du jour complémentaire.

Je n'avais pas prévu de réunir la conférence des présidents avant mercredi prochain car je considérais qu'en vertu de l'article 50 du règlement, le Gouvernement avait un droit de maintien des inscriptions à l'ordre du jour.

Mais en pareille matière il n'y a pas que la lettre du règlement, il y a également l'esprit dans lequel un vote de l'Assemblée a pu être émis.

Il ne serait donc pas convenable, puisque la question est posée, que quiconque puisse estimer que les efforts ou les examens nécessaires n'ont pas été faits pour essayer de porter remède à une situation dont nous sentons tous très bien qu'elle est extrêmement congestive. (Sourires.)

Je vais donc convoquer rapidement une conférence des présidents. Il est trop tard pour le faire à la fin de la présente séance mais il est encore assez tôt pour la convoquer après la séance suivante. Les convocations seront donc envoyées entre temps et nous tiendrons une conférence des présidents à minuit. (Rires.)

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

(DEUXIEME PARTIE)

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Reprenant la discussion de la loi de finances — deuxième partie — nous abordons maintenant les crédits du ministère du travail.

TRAVAIL

ETAT F (suite)

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Autorisations nouvelles.)

« Titre III, 2.044.695 NF ;

« Titre IV, 3.450.000 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 EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 2.000.000 de NF ;

« Crédit de paiement, 800.000 NF. »

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

M. Raymond Boldsé, rapporteur spécial. Mes chers collègues, étant donné, en effet, l'état de congestion de nos travaux et en dépit de la brièveté de mon rapport écrit, après m'être permis de renvoyer mes collègues aux tableaux chiffrés, aux évaluations et aux observations que celui-ci contient, je résisterai à la tentation de développer un long exposé sur le budget du travail.

Au surplus, le temps qui nous est imparti est extrêmement bref, puisque la discussion de ce budget ne devrait durer que trente minutes. Ce ne sera donc pas cette question qui retardera les débats budgétaires. D'autre part, il ne s'agit pas non plus d'examiner les comptes sociaux de la nation, puisqu'un document spécial est produit chaque année sur ce sujet, c'est-à-dire sur tous les organismes de sécurité et d'assurances sociales.

D'ailleurs la réforme, si attendue, de la sécurité sociale elle-même ne peut entrer dans ce débat, car, enfin, le ministère du travail lui-même ne porte plus que le nom de « ministère du travail » et non celui de « ministère du travail et de la prévoyance sociale ».

Je dois donc limiter mes observations aux seuls éléments d'ordre budgétaire, mais cela ne m'empêchera pas de signaler ce qui me paraît le plus remarquable sinon le plus louable dans la présentation des comptes, à savoir la stabilité des différents crédits.

En d'autres domaines, la stabilité est une qualité, mais je ne suis pas absolument persuadé qu'elle soit une qualité majeure dans le domaine des institutions du travail, surtout à une époque d'évolution où se posent tant de nouveaux problèmes. Problèmes de main-d'œuvre, non seulement pour recruter un personnel déplacé localement ou professionnellement, c'est-à-dire pas encore adapté à sa nouvelle tâche ; et problèmes de préparation d'emplois pour les jeunes qui vont se présenter en nombre dans quelques années pour demander de l'ouvrage ; problèmes enfin posés par l'évolution des techniques soit entièrement nouvelles soit affectant un certain nombre de métiers traditionnels. Adaptation, réadaptation, formation et promotion, tels sont les problèmes actuels du travail.

La seule différence du montant des crédits d'une année sur l'autre que nous pouvons constater, sur un total de crédits de 700 millions de NF, n'est que de l'ordre de moins de 10 p. 100, puisqu'elle ne s'élève qu'à 50 millions de NF. Encore, dans ce chiffre de 50 millions, les interventions nouvelles ne ressortent qu'à 5 ou 6 millions de NF, le reste des crédits nouveaux étant relatif à l'application pure et simple de mesures anciennes.

Il est vrai que l'administration du ministère du travail accomplit parfaitement son devoir et je suis heureux de profiter de cette occasion pour lui rendre hommage. S'agissant de son budget, il n'est pas apparu, ni au Gouvernement, ni, je pense, à l'Assemblée, qu'il soit nécessaire de réformer, de bouleverser, de révolutionner cette administration. Elle fait face sans doute à des charges chaque jour plus nombreuses, plus délicates et point toujours généreusement rémunérées ; mais elle y fait face avec beaucoup de diligence. Je ne pense pas que dans ce domaine nous puissions adresser, à elle du moins, quelques reproches d'insuffisance.

L'insuffisance serait à déplorer plutôt dans le domaine des interventions de l'Etat. C'est un libéral qui s'exprime à cette tribune — et il est naturel qu'il souhaite que l'Etat intervienne justement pour permettre aux libres activités de se développer et à la promotion de tous les métiers — je ne parle pas uniquement de la promotion ouvrière — de se réaliser.

C'est d'ailleurs par la promotion de tous les métiers que l'on peut le plus positivement faire face aux dangers du chômage. Ce n'est pas en créant des fonds de chômage, ce n'est pas en parant les coups lorsqu'un certain nombre d'entreprises ou de branches professionnelles seront en difficulté, mais bien en prévenant les incidents ou les accidents que l'on pourra exorciser le spectre du chômage, chômage technologique dû au progrès technique ou chômage dû à des déplacements d'activité, voire à des modifications dans les transactions, les structures ou les circuits, modifications que l'évolution des relations extérieures peut provoquer, et découlant notamment de l'application des traités de Rome. Le simple jeu des échanges de plus en plus abondants ne permet-il pas l'introduction de produits étrangers dans notre pays dans une concurrence fatalement novatrice ?

En ce qui concerne cependant les blessures que peuvent causer les adaptations nécessaires à ces modifications, c'est-à-dire le chômage accidentel, temporaire, mais d'une transition toujours trop longue, je dois déplorer au passage que s'il existe bien un fonds national et une participation de certaines villes ou de certains départements à une caisse de chômage, les petites communes, les communes-dortoirs, les communes voisines des grands centres, lesquels sont justement vulnérables, n'ont ni l'occasion ni la possibilité de créer des fonds de chômage qui leur soient

propres. Elles doivent donc adhérer à une caisse intercommunale, parfois interdépartementale du chômage.

Mais le paradoxe réside dans le fait que la faiblesse de leurs ressources, qui ne leur a pas permis de créer une caisse propre, les expose précisément à une contribution supérieure à celle des communes ayant leur propre caisse. Pour ces dernières, la contribution communale est de 5 p. 100 tandis qu'elle serait de 20 p. 100 pour les autres. On frappe doublement ces communes déjà dépourvues de ressources propres et parfaitement irresponsables des fluctuations de l'activité économique. Le Gouvernement serait bien inspiré, je pense, en portant remède à une telle situation.

Je vous signale que le ministère du travail a obtenu pour la formation professionnelle des adultes une plus juste appréciation des besoins financiers en corrigeant la dévaluation de 20 p. 100 appliquée jusqu'à maintenant aux crédits évaluatifs.

En effet, ces centres de formation professionnelle des adultes, parfois vulgairement appelés centres de reconversion, ont naturellement un rôle croissant à remplir tant pour absorber la main-d'œuvre dégagée par le déclin de certaines activités traditionnelles que pour la préparer aux emplois de plus en plus nombreux offerts par les nouvelles techniques telles que l'électronique, la radio-électricité mais aussi, bien entendu, par certaines activités en progrès et dont les méthodes sont en voie de modification comme le bâtiment, la mécanique et la construction électrique.

Le nombre des stagiaires accueillis dans ces centres régionaux ou départementaux augmente. Nous devons nous en féliciter encore que se pose dans ce domaine, comme pour tous les centres d'enseignement technique, les graves problèmes de recrutement et de traitement du personnel spécialisé, c'est-à-dire des moniteurs et des professeurs.

En revanche, l'intervention du fonds spécial de réadaptation de la main-d'œuvre géographiquement déplacée, me paraît d'une discrétion regrettable au moment où il est tant question — en paroles — de décentralisation régionale.

Enfin, vous ne comprendriez pas, mesdames, messieurs, que je ne signale pas l'intervention du ministère du travail en ce qui concerne l'évolution des salaires. A la vérité, son rôle est, en cette matière, extrêmement limité. Certes, à ses côtés et sous ses auspices, siège la commission supérieure des conventions collectives — d'où découle l'établissement des barèmes contractuels — et il a à connaître de l'évolution du salaire minimum interprofessionnel garanti tel qu'il résulte des différents relevés statistiques et indiciaires.

Pour ma part, je me félicite de ce que le S. M. I. G. prenne de plus en plus sa vraie nature, à savoir celle d'une ressource minima garantie à ceux qui travaillent, plutôt que d'être le point zéro, le point de départ de l'échelle des salaires.

Cela signifie que des modifications du S. M. I. G., lorsqu'elles sont modérées et peu fréquentes, lorsqu'elles ne se cumulent pas dans un court laps de temps, ne déclenchent pas l'élévation de la masse globale des salaires. Elles servent — et c'est naturel — à compléter les salaires des travailleurs des qualifications les plus élémentaires, mais elles ne servent pas finalement d'instrument de mesure pour la rémunération de toutes les autres qualifications.

Je dis que c'est un progrès, mais je dois également, pour être exact, ajouter que ce progrès n'est pas encore absolu ; c'est une perspective, qui s'ouvrira enfin, de dégager la notion de ressources minima de la notion de rémunération d'après la qualification, les services rendus, la productivité.

L'espoir que je viens d'exprimer se situe, malheureusement, à un moment où de nouvelles inquiétudes s'éveillent. Le S. M. I. G. vient, vous le savez, d'être modifié par suite du jeu de l'indice, supérieur de plus de 2 p. 100 pendant plus de deux mois au dernier indice de référence. Le dernier seuil de déclenchement s'établissait à 119,27. Le S. M. I. G. a été élevé de 156 francs à 160 francs 15 — anciens francs, bien entendu — pour la région parisienne. Or, le nouvel indice de référence se trouve ainsi situé à 120,05, ce qui signifie que le nouveau seuil de déclenchement du S. M. I. G. sera donc l'indice 122,45.

Or, mes chers collègues, l'indice du mois d'octobre atteindrait déjà 121,15, ce qui laisse environ un point d'écart avant d'atteindre le nouveau seuil — que je n'appellerai pas fatal — de déclenchement.

Et, malheureusement, dans le courant du mois d'octobre, l'indice des prix de gros par exemple — on parle beaucoup actuellement de vendre au prix de gros et c'est pourquoi je me réfère à eux — a marqué une augmentation de 0,90 p. 100, c'est-à-dire presque un point et si cette augmentation devait se continuer, même sans aggravation, sur les mois de novembre et de décembre, nous serions à nouveau devant une perspective de modification prochaine du salaire minimum interprofessionnel garanti.

Ce que je disais tout à l'heure de la relative innocuité de cette modification cesserait d'être vrai si les modifications devenaient aussi fréquentes. Si nous assistions à un phénomène de répétition, au fur et à mesure que ce seuil s'élèvera, un plus grand nombre de catégories professionnelles seront affectées. Je sais que le Gouvernement est très préoccupé par cette conjoncture, et ce n'est pas parce que nous nous réjouissons que les demandes d'emploi soient de mieux en mieux satisfaites, que les horaires de travail dépassent de plus en plus la moyenne de quarante-quatre heures, ce n'est pas parce que — avec, d'ailleurs, une légère atténuation défavorable le mois passé — nous constatons que le spectre de la récession s'est éloigné, que nous devons cesser d'avoir les yeux fixés sur le danger d'inflation, que représentent les mouvements incessants du niveau des salaires sans élévation concomitante de la productivité.

C'est justement en période de plein emploi, alors que l'on a devant soi les perspectives heureuses d'un redressement économique continu, que l'on peut craindre la pression de certaines revendications, par ailleurs légitimes si l'on tient compte de l'élévation du coût de la vie.

Le ministère du travail ne peut rien à une telle situation. Cependant, en ce domaine, il a su aménager les discussions entre syndicats et organisations professionnelles de telle sorte que les récents mouvements de salaires ont varié autour du chiffre de 3 p. 100 que M. le Premier ministre a défini à plusieurs reprises comme la moyenne de ce que le progrès technique et l'amélioration de la productivité permettaient d'affecter à la rémunération salariale.

Ce n'est pas parce que le ministère du travail est largement dépourvu d'autorité lorsqu'il s'agit des discussions de salaires entre l'Etat et ses salariés, entre l'Etat-patron et ses administrations, entre les établissements nationalisés et leurs collaborateurs, qu'il peut ou doit se désintéresser de cette confrontation entre le salaire, la productivité et le coût de la vie.

J'émetts un vœu en terminant. Si, en effet, ce n'est ni le débat ni l'occasion d'évoquer la politique sociale du Gouvernement dans son ensemble et dans tous ses aspects ; si cette politique sociale dépend largement de la fiscalité, des finances, de l'économie, tous domaines ressortissant de plusieurs ministères qui travaillent sous la coordination du chef du Gouvernement, ce n'est tout de même pas pour cette raison que le ministère du travail doit être considéré comme relativement mineur et ne doit pas pouvoir faire entendre sa voix lors des discussions relatives à l'activité économique du pays.

Je souhaiterais donc que, dans les circonstances prochaines où l'on discutera de l'évolution du coût de la vie, des méthodes susceptibles d'être appliquées pour en freiner la hausse, des traitements de la fonction publique et de ceux qui y sont assimilés, comme les employés communaux, trop souvent considérés comme des employés de seconde zone — tous ceux qui assument la responsabilité de la gestion d'une ville savent à quel point il est difficile de conserver ou de recruter ce personnel d'élite toujours si attaché à sa fonction — le ministre du travail fût présent pour faire entendre la voix de la sagesse. Il faut qu'il puisse encore et toujours répondre à ce nom dont on l'a privé — temporairement, je pense — de ministre chargé d'assurer la prévoyance sociale, car il s'agit d'assurer de toutes les façons le progrès social qui naîtra de la prospérité économique, donc du travail. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à Mme Devaud, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Mme Marcelle Devaud, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, c'est avec intérêt que je viens d'entendre l'intervention de l'honorable rapporteur de la commission des finances et je ne peux que m'associer à son vœu de voir s'étendre largement la politique sociale du ministère du travail.

Je ne suis pas sûre que ce vœu se réalise dès aujourd'hui, car, hélas ! le budget qui nous est présenté ne laisse pas apparaître les grandes lignes d'une telle politique. Sans doute, monsieur le ministre, êtes-vous limité par les chemins austères de la prospérité, comme s'exprime M. le rapporteur général. Il n'en reste pas moins que ce budget ne comporte que 1 p. 100 de crédits au titre des autorisations nouvelles.

C'est là fort peu de chose si l'on pense que le Gouvernement a voulu donner à sa politique une teinte sociale par les options qui, depuis un an, jalonnent son action, telles que l'intéressement des travailleurs à l'entreprise, la promotion sociale, l'éducation ouvrière, l'assurance chômage. Ces progrès ne ressortent pas de votre budget et, si nous savons qu'un crédit d'un milliard a été ouvert aux services du Premier ministre pour assurer le finan-

cement de la promotion sociale, nous regrettons qu'aucune ventilation ne nous permette de connaître avec précision la part qui revient à votre département.

Nous devons regretter aussi que votre budget ne soit pas celui de la prévoyance sociale, pour reprendre l'expression de M. Boisdé, cette prévoyance sociale que le document intitulé « budget social de la nation » ne nous révèle pas d'avantage, car il présente simplement un bilan de dépenses dites sociales, encore que l'on puisse discuter certaines rubriques.

A travers donc les chapitres de votre budget, monsieur le ministre, il nous est difficile de retrouver les lignes directrices de la politique de votre département, que ce soit en matière d'emploi ou de chômage, de rémunération, que ce soit même en matière de sécurité sociale. Mais je me garderai d'insister sur ce point, car la sécurité sociale étant une institution autonome nous n'avons pas à en discuter à propos du budget du travail. Je veux cependant exprimer ici une inquiétude à cet égard. La commission des affaires culturelles, familiales et sociales a appris qu'un comité interministériel avait été chargé de préparer une réforme de la sécurité sociale; elle souhaiterait, monsieur le ministre, que les grandes lignes de celle-ci lui fussent soumises, au moins pour information, avant que des décisions importantes ne soient prises; peut-être, d'ailleurs, les travaux qu'elle a déjà accomplis pourraient-ils être heureusement confrontés avec ceux du comité interministériel.

Je ne veux pas — puisque l'avis de la commission a été distribué et qu'il est loisible à chacun d'en prendre connaissance — commenter chaque chapitre du budget qui nous est soumis. Je me bornerai à envisager deux ou trois des principaux titres qui constituent la trame de la politique du département du travail.

Le premier point portera sur la question de l'emploi. En vérité — ce n'est pas la première fois que je le dis à une tribune parlementaire — on peut se demander si la France a une politique concertée en la matière. Jusqu'à ce jour, nous n'en avons guère eu l'impression et nous pensons plutôt que la politique de l'emploi se règle au jour le jour et selon les besoins de la conjoncture.

Or, un grand pays doit avoir une politique à long terme de l'emploi. Je souhaiterais que, sans se lamenter sur les erreurs passées, on envisageât l'avenir et qu'on tentât de dresser un plan quinquennal de l'emploi. L'année 1965, en effet, représente une date importante sur le plan démographique en raison de l'arrivée à la vie active des nombreux enfants nés dans l'immédiate après-guerre. Sans doute serait-il désirable que l'on pût fixer ce que sera l'organisation de l'emploi entre 1960 et 1965.

A ce propos, je désire, mes chers collègues, appeler votre attention sur un fait qui me paraît trop peu connu. On croit généralement qu'en 1965 l'afflux de ces jeunes modifiera totalement l'aspect des rapports de la population active avec la population inactive et que, par cela même, beaucoup de problèmes seront résolus. Or, si l'on se réfère aux statistiques, on constate que la population active, qui s'élève actuellement à 19.449.000 travailleurs, oscillera entre 1959 et 1964, pendant les classes creuses, autour de 19.350.000 travailleurs et qu'en 1965, dont on attend monts et merveilles, elle n'atteindra que 19.457.000 travailleurs.

La différence est donc faible entre 1959 et 1965. Une telle perspective devra vous inquiéter lorsque vous préparerez le plan de l'emploi dans l'intervalle de ces deux dates. Sans doute faudrait-il prévoir une utilisation plus large et plus rationnelle de la main-d'œuvre disponible et envisager — on a déjà commencé à le faire — l'incorporation parmi les travailleurs de jeunes ouvriers algériens à qui l'on devra donner une qualification professionnelle.

En outre, il faudra s'attacher à une politique d'immigration, réfléchie et planifiée, en fonction des données économiques, ainsi qu'à une politique d'investissements en équipements destinés à compenser le manque de main-d'œuvre. Si nous voulons pratiquer une politique d'expansion économique, nécessaire à l'époque du Marché commun, il importe de ne pas être arrêté, un jour, par la rareté de la main-d'œuvre.

De la même manière, doit être évité tout chômage larvé comme on en a connu ces dernières années. Certes, la France n'a pas souffert, comme de nombreux pays, de mouvements brutaux dans le chômage, qui laissent sans ressources des centaines de milliers de travailleurs; mais elle a connu une poussée de chômage qui, après avoir atteint son point culminant en 1958, semble se résorber, puisque le nombre des chômeurs totaux secourus est passé de 50.000 à 30.000 environ.

Il n'en reste pas moins que la situation de l'emploi a été constamment malsaine en raison de la permanence de ce chômage larvé et d'une insuffisance quantitative et qualitative de la main-d'œuvre.

Il importe de surmonter ces difficultés. C'est pourquoi je tiens à souligner la nécessité d'une politique planifiée de l'emploi. Vous vous êtes d'ailleurs, monsieur le ministre, partiellement attaché à ce problème en développant les centres de formation professionnelle pour adultes. M. Boisdé en ayant parlé, je ne m'y attarderai pas. Je veux seulement rendre hommage à cette institution qui, en quelques années, a formé et reclassé plus de 250.000 travailleurs. Je veux rendre hommage à leur fonctionnement, à la souplesse de l'institution, qui lui permet de s'adapter à la conjoncture et au marché du travail. Je souhaite seulement que ces centres, actuellement au nombre de 115, puissent vivre aisément et étendent le plus possible leur action dans le monde du travail.

A cet égard, se pose le problème du travail des personnes âgées de plus de cinquante ans.

Chaque centre devrait envisager le reclassement de ces personnes qui ont tant de mal à trouver du travail. J'insiste sur ce point, car il constitue l'une des graves questions sociales de l'heure; chaque jour des hommes, des femmes âgés d'une cinquantaine d'années perdent leur emploi, non parce que leur capacité de travail a vraiment diminué, mais parce qu'ils ne sont plus tout à fait adaptés ni au rythme ni aux méthodes de travail actuels. Ils sont, cependant, capables de rendre les plus grands services et ils doivent avoir leur place dans l'économie.

Sur le plan économique comme sur le plan social, il est indispensable d'utiliser cette main-d'œuvre. A cet égard, les centres de formation professionnelle pour adultes pourraient apporter un concours extrêmement précieux.

M. Félix Kir. Vous avez raison, mais les syndicats s'opposent à ce que les maires de grandes villes ou de petits bourgs embauchent des travailleurs âgés de plus de cinquante ans, alors que ceux-ci pourraient rendre service et parfaire leur situation.

Mme Marcelle Devaud, rapporteur pour avis. A une époque où la durée moyenne de la vie s'allonge de six mois chaque année, il est indispensable de promouvoir une politique de gérontologie du travail, si je puis ainsi m'exprimer, si tout au moins vous classez les hommes de cinquante ans parmi les vieillards. (Exclamations et sourires.)

Sans doute, monsieur le ministre, serait-il également nécessaire de considérer ce problème sous un autre angle, celui de la retraite. Le mode de calcul de la retraite doit être étudié à nouveau.

Le législateur de 1945, en effet, a voulu que la retraite fût calculée sur la rémunération des dix dernières années du travailleur en pensant que cette période serait celle des plus hauts salaires. Or, il se trouve que de nombreux travailleurs des catégories les plus élevées sont licenciés puis réembauchés, à partir de cinquante ans, mais souvent dans des emplois subalternes. Ils perdent ainsi la possibilité de cotiser au taux le plus haut pour la pension qu'ils toucheraient à 65 ans, ce qui constitue une injustice à laquelle nous devons porter remède.

Je dois, en ces brèves observations, me féliciter aussi de l'œuvre réalisée dans les centres d'éducation ouvrière heureusement créés il y a quelques années et dont le rôle se trouve renforcé après le vote de la loi du 31 juillet dernier.

Nous avons constaté avec intérêt qu'une majoration de crédits avait été prévue en leur faveur. Il n'est pas douteux, cependant, que cette majoration pourra seulement permettre l'expansion des centres déjà créés. Nous nous demandons quels crédits seront attribués aux futurs centres d'éducation ouvrière qui doivent se multiplier sur l'ensemble du territoire.

Une autre remarque s'impose: elle concerne les travailleurs algériens. A maintes reprises j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de prévoir maintenant non seulement l'hébergement de ces travailleurs, mais aussi celui de leur famille. Les communes d'accueil ne peuvent plus faire face aux nouvelles charges qui en découlent et qui, en vérité, sont des charges nationales.

Certes, des crédits sont inscrits au budget du ministère de l'Intérieur. Pour sa part, la Sonacotral accomplit un grand effort en ce domaine. Des crédits prélevés sur les fonds sociaux de l'Algérie y sont aussi consacrés. Mais tout cela est insuffisant. Il importe, notamment, que les nouveaux foyers d'hébergement soient aménagés de telle manière que non seulement les célibataires, mais aussi les familles puissent être logés d'une manière humaine.

J'en ai terminé, car je ne pourrais — sans dépasser le temps qui m'est imparti — aborder d'autres sujets. Il me faut cependant faire ici une dernière observation.

Au moment où le Gouvernement vient de revaloriser le S. M. I. G., s'accroît un décalage progressif entre le revenu du travailleur célibataire et celui du travailleur chargé de famille.

L'avis qui vous a été distribué contient certains tableaux particulièrement éloquentes. On y apprend notamment que, pour un indice 100 en 1956, le travailleur célibataire est actuellement à l'indice 130, le travailleur ayant deux enfants à charge est à l'indice 124 et le travailleur ayant à charge cinq enfants est à l'indice 119. Ces décalages sont profondément injustes et il convient d'y remédier. Les caisses d'allocation familiales ont la possibilité de faire un effort dans ce sens.

Mais une autre prestation inquiète aussi votre commission: il s'agit de l'allocation de logement.

La commission des affaires sociales, unanime, sait que certaines menaces pèsent sur cette allocation qui a rendu tant de services aux familles et a permis le développement de la construction.

Nous tenons à vous rappeler, monsieur le ministre, que dans l'esprit du législateur de 1948, l'allocation de logement avait le caractère d'une prestation familiale que nous ne voulons pas lui voir perdre.

Nous voulons qu'aucune famille française ne soit privée du bénéfice de cette allocation qui lui est indispensable à une époque où tant d'entre elles ont besoin de se loger.

M. le président. Madame Devaud, je vous demande de bien vouloir conclure.

Mme Marcelle Devaud, rapporteur pour avis. Monsieur le président, j'ai abrégé le plus possible mes explications qui ont pu cependant vous paraître trop longues. Je m'en excuse, mais le budget du travail, qui doit être le reflet de la vie sociale française méritait bien qu'on lui accorde quelques minutes d'attention et qu'on le commente de façon dynamique. (Applaudissements.)

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

M. Jean Lolive. Mesdames, messieurs, le budget du travail est, lui aussi, un budget d'austérité: les deux rapporteurs qui m'ont précédé l'ont constaté eux-mêmes.

Aucune mesure positive n'est prévue en faveur du personnel.

La situation des travailleurs dont le rapporteur général reconnaissait que, du 1^{er} juillet 1957 au 1^{er} avril 1959, le pouvoir d'achat avait diminué de 12 p. 100, s'est aggravée. Les vieux travailleurs subissent durement les conséquences de la vie chère.

Plus que jamais nous insistons sur la nécessité d'augmenter les salaires, traitements, pensions, retraites et rentes d'accidents du travail.

Au mois de décembre 1958, le fonds national de solidarité a été supprimé, mais la vignette des véhicules automobiles demeure et la sécurité sociale doit maintenant assumer une charge supplémentaire de 57 milliards.

L'Etat détourne de leur véritable affectation 200 milliards de francs qui devraient revenir aux vieux et aux vieilles de France.

Ainsi, la retraite pourrait être augmentée d'au moins 30 p. 100 et un plus grand nombre de travailleurs pourraient en bénéficier si le plafond des ressources annuelles était porté respectivement de 201.000 à 300.000 francs pour une personne seule et de 258.000 à 400.000 francs pour un ménage.

Ce budget est également aussi négatif pour les chômeurs. Les crédits sont sans aucun rapport avec les besoins des 30.000 chômeurs secourus au 1^{er} septembre 1959. Même si l'on tient compte de l'assurance chômage, les ressources du chômeur sont encore bien loin d'atteindre le minimum vital et, de plus, il faut relever que, sur 20.357 chômeurs, secourus au 1^{er} septembre 1959, 21.874 seulement bénéficiaient de l'assurance chômage.

Le Gouvernement n'envoie nullement d'augmenter la ridicule indemnité principale de 380 francs par jour et celle plus ridicule encore de 165 francs par jour par personne à charge.

Les assurés sociaux exigent plus que jamais le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques à 80 p. 100 des dépenses réelles et les mères de familles réclament avec juste raison l'augmentation des allocations familiales que permettrait immédiatement l'excédent de 45 milliards attendu de l'exercice 1959.

La formation professionnelle des adultes devrait être développée. Or, les crédits prévus ne permettent pas d'augmenter le nombre des stagiaires. Nous craignons qu'on ne ferme des centres, au lieu d'en ouvrir de nouveaux.

Enfin, je note, malgré une légère augmentation du crédit, le déficit qui subsistera en 1960 au fonds spécial de retraite dans les mines et qui s'élèvera à environ 900 millions de francs.

Toute la phraséologie sur le prétendu redressement et la prospérité pour demain ne peut cacher le fond de la politique gouver-

nementale qui se traduit pour les travailleurs par des sacrifices accrus.

Pour toutes ces raisons, les députés communistes voteront contre ce budget. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

M. Jean Delrez. Mes chers collègues, c'est une question de sécurité sociale périphérique — pour utiliser un terme à la mode — que je veux évoquer et qui intéresse nos compatriotes habitant à proximité de la frontière.

Les règles relatives à l'application de la sécurité sociale sont strictement territoriales, et cette règle de la territorialité est fixée par l'article 254 du code de la sécurité sociale. Certes, des exceptions ont été consenties à la suite d'accords internationaux réglant notamment la situation des émigrants, des immigrants et même des migrants, nouvelle catégorie qui concerne les travailleurs séjournant provisoirement en France au hasard des chantiers ouverts par les entreprises qui les ont embauchés et séjournent ainsi tantôt en France, tantôt en Allemagne, tantôt dans d'autres pays.

Leur situation est donc réglée.

Mais on a totalement oublié de régler celle de Français qui habitent à proximité de la frontière et qui, pour des raisons géographiques, sont orientés davantage vers l'étranger que vers la France. Pour concrétiser cette situation, je me permettrai de citer deux exemples que je connais bien.

Le premier concerne la localité d'Audun-le-Tiche. Cette ville industrielle prolonge la ville luxembourgeoise la plus voisine qui est Esch-sur-Alzette. Ces deux villes sont d'ailleurs si proches l'une de l'autre que la frontière n'est marquée, symboliquement d'ailleurs, que par les uniformes des douaniers. Or, cette ville luxembourgeoise d'Esch est dotée d'un hôpital neuf, de conception extrêmement moderne, qui est situé à deux kilomètres d'Audun-le-Tiche, alors que l'hôpital français le plus proche de cette ville est situé à vingt kilomètres.

Les malheureux assurés sociaux sont contraints de faire vingt kilomètres pour se rendre à cet hôpital français et se voient refuser l'accès de l'hôpital luxembourgeois, non pas que les Luxembourgeois ne soient pas prêts à les accueillir à bras ouverts, mais parce que la sécurité sociale applique très strictement ce principe de la territorialité, fixé par l'article 254 du code de sécurité sociale, et n'autorise les assurés sociaux à se faire soigner dans l'hôpital luxembourgeois que dans des cas urgents.

M. Louis Jaillon. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Delrez ?

M. Jean Delrez. Volontiers.

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

M. Louis Jaillon. Mon cher collègue, je suis tout à fait d'accord avec vous car, dans le département que j'ai l'honneur de représenter, nous connaissons exactement la même situation. Il existe en Suisse, à quelques kilomètres de la frontière, des hôpitaux très proches de nos villes ou villages français, alors qu'il faut parcourir une distance trois ou quatre fois plus grande pour se rendre dans les hôpitaux français les plus proches.

M. Jean Delrez. Je vous remercie, monsieur Jaillon, de confirmer mes observations par un nouvel exemple.

Bien mieux, la situation que je préconise permettrait à la sécurité sociale de réaliser des économies. Et il est assez exceptionnel — vous le reconnaîtrez — qu'un parlementaire, tout en défendant les droits des assurés sociaux, propose des économies à la sécurité sociale, tout simplement parce que le prix de journée à l'hôpital luxembourgeois est inférieur à celui qui est pratiqué dans les hôpitaux français. Il n'y aurait donc aucun inconvénient à ce qu'on y envoie les malades, puisque cet établissement est prêt à les accueillir.

Je vous citerai maintenant un exemple un peu différent, celui de la station thermale de Mondorf-les-Bains, charmante station luxembourgeoise située exactement sur la frontière, aux confins du département de la Moselle et du Luxembourg. Cette station traite les rhumatismes et les maladies du foie. Elle pratique en outre un forfait de cure très avantageux, de 21.000 francs, je crois, d'après le chiffre qui m'a été donné.

Cette station est également interdite aux assurés sociaux français parce qu'elle est située à l'étranger, et cela, toujours en

application du principe de la territorialité de la sécurité sociale, alors que les assurés sociaux atteints de maladies qui pourraient être traitées dans cette station doivent se faire soigner en France dans une région éloignée de la leur.

Je demanderai, certes, que l'application de la mesure que je propose soit réservée à la seule clientèle frontalière qui pourrait s'y rendre presque tous les jours et recevoir les soins dans des conditions très avantageuses.

Je me permets donc d'insister pour que ces cas soient réglés. J'imagine que des situations de ce genre sont nombreuses en France.

On me répondra sans doute qu'un accord international est nécessaire. J'approuverai tout accord international qui permettrait de régler la question. Mais cet accord ne pouvant intervenir qu'à une échéance assez lointaine, pourquoi serait-il nécessaire d'attendre sa conclusion ? Ne serait-il pas possible d'assouplir quelque peu la législation et, en l'occurrence, l'application de l'article 254 du code de la sécurité sociale ? Il suffirait de donner, dans ce sens, des instructions aux directions régionales de la sécurité sociale.

D'ailleurs, les sociétés de secours minières, qui jouissent d'une autonomie plus large que la sécurité sociale, acceptent la pratique en question.

M. Jean Coumaros. Non !

M. Jean Delrez. C'est au moins le cas à Audun-le-Tiche.

M. le président. Monsieur Delrez, ne répondez pas aux interruptions.

M. Jean Delrez. D'ailleurs, les Luxembourgeois envoient chez nous leurs malades, leurs étudiants, puisqu'ils n'ont chez eux ni université, ni hôpital susceptible de pratiquer des traitements hospitaliers un peu spéciaux. Ils envoient également leurs malades dans nos stations thermales.

Par conséquent, ce serait en somme une modeste contrepartie, une contrepartie de principe qui serait donnée en l'espèce à nos voisins luxembourgeois qui dépensent, en France, des sommes infiniment plus importantes et sans aucune commune mesure avec celles que nous pourrions dépenser chez eux. (Applaudissements.)

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

M. Jean Delachenal. Plusieurs orateurs ont signalé, hier, à M. le ministre des travaux publics chargé du tourisme, les inconvénients des mesures prises par le Gouvernement pour les cures thermales.

M. le ministre des travaux publics, bien sûr, n'a pas pu leur répondre, c'est donc au ministre du travail que je m'adresse maintenant pour lui poser la question suivante : avez-vous l'intention de maintenir, pour l'année 1960, la discrimination entre les différentes thérapeutiques médicales selon qu'elles sont thermales ou non ?

Si, à cet égard, grâce à votre intervention, monsieur le ministre, un décret, publié le 4 mars 1959, a amélioré incontestablement la situation des stations thermales, il n'en reste pas moins vrai que celle-ci risque d'être catastrophique pour l'avenir.

M. Ebrard disait hier que dans de nombreuses stations la clientèle avait diminué dans des proportions importantes.

Personnellement, je connais bien la station d'Aix-les-Bains. Le nombre des cures a, pour les assurés sociaux, baissé dans cette ville de près de 50 p. 100 puisque de 13.124 l'année dernière il est passé à 6.473.

Si encore à cette perte de recettes pour nos stations thermales, qui pourtant en ont tant besoin, correspondait une diminution de dépenses pour la sécurité sociale, nous comprendrions que cette mesure soit maintenue. Mais le déficit du régime de la sécurité sociale est, pour le premier semestre 1959, de 14 milliards de francs et doit s'aggraver au cours du deuxième semestre, selon le rapport qui a été présenté par M. Boisdé.

Or il est certain que les malades qui ne sont pas venus faire leur cure ont été contraints de suivre des traitements très onéreux, dont le prix n'a pu qu'aggraver encore le déficit de la sécurité sociale.

Il est incontestable que des abus aient été commis autrefois, mais il serait facile d'y remédier par un contrôle médical renforcé et par un remboursement discriminatoire des frais annexes de cure selon la situation financière des intéressés.

Le 15 mai dernier, monsieur le ministre, en réponse à une question posée par un parlementaire vous avez déclaré :

« Je donne l'assurance que dans le projet de réforme qui est étudié actuellement par le Gouvernement aucune discrimination ne sera opérée entre les actes médicaux des médecins thermalistes et ceux des autres médecins ».

Plus de six mois ont passé. J'espère que l'étude se poursuit, mais nous aimerions en connaître le résultat.

Aussi, monsieur le ministre, très simplement nous vous demandons qu'en 1960 cesse cette discrimination qui est vexatoire pour les médecins thermalistes, onéreuse en définitive pour la sécurité sociale, dangereuse pour le malade et alarmante pour nos stations. (Applaudissements.)

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

— 5 —

ORDRE DU JOUR

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

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) :

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) (suite).

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

Services du Premier Ministre :

Section I. — Services généraux :

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

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

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

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

Finances et affaires économiques :

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

Education nationale :

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

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).

La séance est levée.

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

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

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

2^e séance du vendredi 20 novembre 1959.

SCRUTIN (N° 52)

Sur l'amendement de M. Plevén à l'article 86 du projet de loi de finances pour 1960 (2^e partie) (participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. supprimée en trois ans).

Nombre de suffrages exprimés..... 410
Majorité absolue..... 206
Pour l'adoption..... 266
Contre 154

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Mme Delafle.	Japlot.
Abdesselam.	Delachenal.	Jarrosion.
Aillot.	Delaporte.	Jouault.
Anthoz.	Delbecque.	Joyon.
Mme Aymo de la Chevrière.	Dejemontex.	Juskiewenski.
Barnaudy.	Delesalle.	Kerveguen (de).
Barrot (Noël).	Dellaune.	Mme Khebtani (Rebha).
Baudis.	Delrez.	Kir.
Beauguille (André).	Denis (Bertrand).	Lacaze.
Becker.	Denis (Ernest).	La Combe.
Bece.	Deramchi (Mustapha).	Lacoste-Lareymondie (de).
Belabed (Sillmane).	Deschizeaux.	Lafont.
Bénard (Jean).	Desouches.	Lainé (Jean).
Benhacine (Abdelmadjid).	Devèze.	Lalle.
Bérard.	Mlle Dienesch.	Laradji (Mohamed).
Bergasse.	Dixmier.	Laudrin, Morbihan.
Berrouaine (Djelloul).	Dolez.	Laurent.
Beffencourt.	Domenech.	Lauriol.
Bidaud (Georges).	Dorey.	Lavigne.
Bilères.	Doublet.	Lebas.
Bisson.	Douzens.	Le Douarec.
Blin.	Dubuis.	Le Duc (Jean).
Boisde (Raymond).	Duchesse.	Legendre.
Bonnet (Christiane).	Ducos.	Legroux.
Bonnet (Georges).	Dufast.	Le Guen.
Bascary-Monsservin.	Dufour.	Le Montagner.
Bosson.	Dumas.	Le Roy Ladurie.
Boudet.	Durand.	Le Theule.
Bonhadjara (Belaïd).	Duthell.	Liogier.
Beulliot.	Ebrard (Guy).	Liquard.
Boulet.	Ehm.	Lombard.
Boulin.	Fabra (Henri).	Meloun (Hafid).
Bourdellès.	Faure (Maurice).	Marçais.
Bourgund.	Feuillard.	Marcellin.
Bréhard.	Fouchier.	Marie (André).
Brice.	Fourmond.	Morlotte.
Brocas.	Frassinet.	Mayer (Félix).
Brugérolle.	François-Valentin.	Meck.
Buot (Henri).	Fréville.	Médecin.
Buriot.	Frys.	Méhalgnier.
Caillaud.	Fulchiron.	Mekki (René).
Caillmer.	Gaham Makhiof.	Michaud (Louis).
Camino.	Gaillard (Félix).	Miriot.
Canat.	Garrand.	Mondon.
Carville (de).	Gauthier.	Montagne (Max).
Cassez.	Gavni.	Montagne (Rémy).
Cataillaud.	Godéroy.	Montesquieu (de).
Cathala.	Godonneche.	Molle.
Cerneau.	Grandmaison (de).	Moulin.
Chapalain.	Grasset (Yvon).	Moynet.
Chapuis.	Grasset-Morel.	Nader.
Chareyre.	Grenier (Jean-Marie).	Nolret.
Chauvet.	Gréverie.	Orriou.
Chazelle.	Guillain.	Orvoën.
Chopin.	Gullon.	Palmero.
Clamens.	Guillon (Antoine).	Paquet.
Clément.	Guthmuller.	Perrin (François).
Colinet.	Habibouet (du).	Péru.
Collette.	Hanin.	Petit (Eugène-Claudius).
Colonna d'Anfrani.	Hauret.	Peyret.
Coste-Floret (Paul).	Hémarin.	Philippe.
Coudray.	Hémault.	Planla.
Courant (Pierre).	Hersant.	Pierrebourg (de).
Crouan.	Huillard.	Pillet.
Crucis.	Huguet.	Pinvidic.
Dalozny.	Imadaden (Mohamed).	Pleven (René).
Dalbos.	Ithuel.	Poudevigne.
David (Jean-Paul).	Joualalen (Ahcène).	Poupiquet (de).
Davoust.	Jouquet (Michel).	Poulier.
	Jailon, Jura.	

Puech-Samson.
Quentier.
Rault.
Raymond-Clergue.
Renouard.
Richards.
Rieunaud.
Ripert.
Rivière (Joseph).
Robichon.
Roche-Defrance.
Rochoire.
Roques.
Rossi.
Rousseau.
Rousselet.

Roustan.
Royer.
Sabie.
Sainte-Marie (de).
Saliénave.
Salliard du Rivault.
Santoni.
Sarazin.
Schumann (Maurice).
Sellingier.
Sclard.
Souchal.
Sourbet.
Szigell.
Tebib (Abdallah).
Terré.

Thibault (Edouard).
Thomas.
Thomazo.
Thorailier.
Tréboce.
Trellu.
Turc (Jean).
Tarroques.
Vaentin (Jean).
Villeneuve (de).
Vitel (Jean).
Vitter (Pierre).
Vollquin.
Weber.
Ziller.

Ont voté contre :

MM.
Aillières (d').
Albert-Soré (Jean).
Albrand.
Arnulf.
Ballanger (Robert).
Baouya.
Battisti.
Bégouin (André).
Bekri (Mohamed).
Bénard (François).
Bénoûville (de).
Bernasconi.
Besson (Robert).
Biaggi.
Bignon.
Biloux.
Bolinwillers.
Boscher.
Mlle Bouabza (Kheira).
Bourgois.
Bourriquet.
Bricout.
Buron (Gilbert).
Cachat.
Calmejane.
Cance.
Carous.
Carlier.
Cermolacce.
Chamant.
Charrel.
Chavanne.
Cheikh (Mohamed).
Saidi.
Chelha (Mustapha).
Cierget.
Clermontel.
Colonna (Henri).
Comie-Offenbach.
Coulon.
Courmaros.
Darnelle.
Danilo.
Dassault (Marcet).
Debray.
Degraeve.
Mme Devaud (Marcelle).
Devic.
Diet.
Djebbour (Ahmed).

Dreyfous-Ducas.
Drouot-L'Herminie.
Durbet.
Duterne.
Duvillard.
Escudier.
Falala.
Fanton.
Faulquier.
Féron (Jacques).
Ferri (Pierre).
Fouques-Duparc.
Frédéric-Dupont.
Fric (Guy).
Gabelle (Pierre).
Gould (Hassan).
Gracta (de).
Grenier (Fernand).
Habib-Deleone.
Hosstache.
Jacquet (Marc).
Jacon.
Jamot.
Jarrot.
Jehananneau.
Junot.
Kaouah (Mouad).
Khorst (Sadok).
Labbé.
Lapeyrusse.
Laurail.
Laurin, Var.
Leduc (René).
Lefèvre d'Ormesson.
Legaret.
Lemaire.
Le Pen.
Leplid.
Lo Tac.
Lolive.
Longuet.
Lopez.
Luciani.
Lurie.
Maillet.
Malinguy.
Mailleville.
Marcelet.
Marchetti.
Maridet.
Marquaire.
Mazo.

Mignot.
Mirguet.
Missolle.
Moatti.
Mollinet.
Montlessehoult (Abbès).
Nilsa.
Ngu.
Nungesser.
Palewski (Jean-Paul).
Pasquini.
Pecastaing.
Peretti.
Perrot.
Peytel.
Picard.
Pinoteau.
Plazanet.
Proffchet.
Quinson.
Raphaël-Leygues.
Renucci.
Rey.
Ribière (René).
Rivain.
Rochet (Waldeck).
Roulland.
Roux.
Ruais.
Sadi (Ali).
Sahnouni (Brahim).
Sammarcelli.
Sanglier (Jacques).
Sanson.
Schmittlein.
Taittinger (Jean).
Tardieu.
Telsseire.
Thorez (Maurice).
Tomasini.
Touret.
Toulain.
Valabrègue.
Vanier.
Veschetti.
Vendroux.
Viallet.
Villedieu.
Villon (Pierre).
Vinciguerra.
Voisin.
Weinman.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Béchar (Paul).
Bégue.
Benssedick Cheikh.
Bourgeois (Pierre).
Boulard.
Cassagne.
Chandernagor.
Conle (Arthur).
Darchicourt.
Darras.
Dejean.
Derancy.
Duchâteau.
Dumortier.
Dusseaulx.

Evrard (Just).
Forest.
Gernez.
Guélat Ali.
Hassani (Nouredine).
Kaddari (Djillali).
Le Saul de la Morinière.
Leenhardt (Francis).
Lejeune (Max).
Longueque.
Mazurier.
Mazurier.
Mollet (Guy).
Monnerville (Pierre).
Montalat.

Montel (Eugène).
Neuwirth.
Padovani.
Pavot.
Pic.
Pigeot.
Polignat.
Portolano.
Privat (Charles).
Regaudie.
Réthoré.
Mme Thome.
Paténôtre.
Vais (Francis).
Var.
Yrissou.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Agha-Mir.
Aidy.
Al-Sid-Boubakeur.

Arrighi (Pascal).
Azem (Ouali).
Barboucha (Mohamed).
Baylot.

Bayou (Raoul).
Redredine (Mohamed).
Bendjelida (Ali).
Bouckadi (Benalla).

Benhabla (Rheili).	Filliol.	Pfilmlin.
Béraudier.	Foyer.	Privet.
Bord.	Gamel.	Radius.
Borocco.	Garnier.	Reynaud (Paul).
Eouaiam (Saïd).	Grussenmeyer.	Rombeaut.
Bouchet.	Ibrahim (Saïd).	Roth.
Boudi (Mohamed).	Karcher.	Sagette.
Boudjedir (Hachmi).	Kuntz.	Saïdi (Berrezoug).
Boulsane (Mohamed).	Lacroix.	Salado.
Bourgeois (Georges).	Lagaillarde.	Schaffner.
Bourne.	Lambert.	Schmitt (René).
Boutalbi (Ahmed).	Larue (Tony).	Schuman (Robert).
Briol.	Leococq.	Sid Cara Chérif.
Brogile (de).	Lenormand (Maurice).	Simonnet.
Calayée.	Lux.	Terrenoire.
Césaire.	Malène (de la).	Ulrich.
Charpentier.	Maillem (Ali).	Van der Meersch.
Chibi (Abdelbaki).	Mlle Martinache.	Vayon (Philippe).
Collomb.	Maziot.	Véry (Emmanuel).
Denvers.	Messaoudi (Kaddour).	Vidal.
Deshors.	Moore.	Vignau.
Devernay.	Morisse.	Wagner.
Dieras.	Oopa Pouvanaa.	Weifer (René).
Djouini (Mohammed).	Perrin (Joseph).	Widenlocher.
Dronne.	Peyrethie.	Zeghouf (Mohamed).
Durroux.	Pezé.	

Ont délégué leur droit de vote:

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

M. Abdesselam à M. Lauriol (mission).
 M^{me} Aymé de la Chevrière à M. Dorey (maladie).
 MM. Baylot à M. Delray (assemblées internationales).
 Bégouin à M. Sallard du Rivault (maladie).
 Belabed à M. Boulin (maladie).
 Benhabla à M. Clerget (maladie).
 Bénouville à M. Laurin (maladie).
 Bernasconi à M. Bourriquet (assemblées européennes).
 Bidault à M. de Lacoste-Lereymondie (maladie).
 Borocco à M. Bourguind (maladie).
 Boualam (Saïd) à M. Arnul (maladie).
 Boulet à M. Durhet (maladie).
 Bourdellès à M. Sziget (maladie).
 Bourgoïn à M. Sammarcelli (assemblées internationales).
 Bourne à M. Perrin (François) (maladie).
 Boutard à Longueueque (maladie).
 Briot à M. Voisin (assemblées européennes).
 Chamant à M. Junot (assemblées internationales).
 Cheikh (Mohamed-Saïd) à M. Marcenet (maladie).
 Coste-Floret à M. Noël Barrot (événement familial grave).
 Coulon à M. Mignot (assemblées européennes).
 Darchicourt à M. Derancy (maladie).
 Darras à M. Evrard (assemblées internationales).
 Dejean à M. Var (maladie).
 Dieras à M. Gauthier (assemblées internationales).
 Djebbour à M. Portolano (maladie).
 Djouini à M. Saadi (Ali) (maladie).
 Drouot-L'Hermine à M. Fabre (assemblées européennes).
 Faure (Maurice) à M. Ebrard (assemblées européennes).
 Gouled (Hassan) à M. Habib-Beloncle (mission).
 Grenier (Jean-Marie) à M. Guthmuller (maladie).
 Ibrahim (Saïd) à M. Karcher (maladie).
 Kuntz à M. Devemy (maladie).
 Lenormand à M. Raymond-Clergue (maladie).
 Liogier à M. Boudet (maladie).
 Malène (de la) à M. Fanion (assemblées européennes).
 Marie (André) à M. Lebas (maladie).
 Mazurier à M. Duchâteau (maladie).
 Meek à M. Davoust (maladie).
 Mekki à M. Neuwirth (mission).
 Mercier à M. Conte (maladie).
 Montet à M. Béchard (maladie).
 Moore à M. Mazo (assemblées internationales).
 Moulesseuol à M. Duvilleud (événement familial grave).
 Nader à M. de Poulpiquet (maladie).
 Noiret à M. Montagne (Max) (assemblées internationales).
 Pasquini à M. Carous (maladie).
 Pezé à M. Moequiaux (mission).
 Philippe à M. Bosson (maladie).

MM. Poignant à M. Chandernagor (maladie).
 Ribière à M. Roscher (événement familial grave).
 Roctore à M. Japlot (maladie).
 Roux à M. Palewski (assemblées internationales).
 Saïdi à M. Baouya (maladie).
 Salado à M. Laffont (maladie).
 Sarazin à M. Becue (maladie).
 Schuman (Robert) à M. Schumann (Maurice) (assemblées européennes).
 Seittlinger à M. Delrey (assemblées internationales).
 Thomas à M. Mayer (maladie).
 Trellu à M. Orvoën (maladie).
 Ulrich à M. Rombeaut (événement familial grave).
 Vals (Francis) à M. Cassagne (assemblées internationales).
 Vendroux à M. Brilout (assemblées internationales).

Se sont excusés:

(Application de l'article 159, alinéa 3, du règlement.)

MM. Agha-Mir (maladie).
 Arrighi (assemblées internationales).
 Azem (Ouall) (assemblées européennes).
 Barboucha (maladie).
 Bégue (assemblées européennes).
 Boulsane (maladie).
 Bourgeois (Georges) (maladie).
 Charpentier (assemblées européennes).
 Chibi (Abdelbaki) (maladie).
 Delaporte (assemblées internationales).
 Denvers (événement familial grave).
 Dronne (maladie).
 Filliol (assemblées européennes).
 Forest (maladie).
 Lagaillarde (maladie).
 Larue (maladie).
 Liquard (assemblées européennes).
 Lux (maladie).
 Maillot (maladie).
 Maillem (Ali) (maladie).
 Maziot (événement familial grave).
 Messaoudi (maladie).
 Perrin (Joseph) (maladie).
 Radius (maladie).
 Reynaud (Paul) (maladie).
 Roth (maladie).
 Schmitt (assemblées internationales).
 Tebib (Abdallah) (maladie).
 Terrenoire (mission).
 Touret (maladie).
 Van der Meersch (maladie).
 Vignau (maladie).
 Zeghouf (maladie).

Ont obtenu un congé:

(Application de l'article 159, alinéa 2, du règlement.)

MM.	Mahias.	Muller.
Charvet.	Moequiaux.	Sesmaisons (de).
Commenay.	Moras.	Treinolet de Villers

N'a pas pris part au vote:

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre de suffrages exprimés.....	432
Majorité absolue.....	217
Pour l'adoption.....	267
Contre	165

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.