

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ÉTRANGER : 40 NF
(Compte chèque postal : 9063 13. Paris.)

PRÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 46^e SÉANCE

1^{re} Séance du Jeudi 10 Novembre 1960.

SOMMAIRE

1. — Loi de programme relative à certains équipements militaires. — Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 3521).

2. — Loi de finances pour 1961 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3522).

Articles 24, 25 et 26 (états G et H) (suite).

Travaux publics et transports.

I. — Travaux publics et transports.

MM. Ruais, rapporteur spécial ; le président, Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Denvers, rapporteur spécial ; Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Ebrard, rapporteur spécial ; Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Arrighi.

MM. Cermolacce, Van der Meersch, Denvers, Dumortier, Lejeune, Lecocq, Regaudie, Dumortier, Mazurier, Poudevigne, Reunaud, Trébosc

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Ordre, du jour (p. 3539).

* (21.)

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE PROGRAMME RELATIVE A CERTAINS EQUIPEMENTS MILITAIRES

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire.

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 10 novembre 1960.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de

proposer un texte sur le projet de loi programme relative à certains équipements militaires, en discussion au Parlement.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à monsieur le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Je vous prie de trouver ci-joint le texte du projet de loi programme relative à certains équipements militaires considéré comme adopté par l'Assemblée nationale dans sa séance du 24 octobre 1960 et rejeté par le Sénat dans sa séance du 9 novembre 1960, en vous demandant de bien vouloir le remettre à la commission mixte dès qu'elle sera constituée.

« Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'expression de mes sentiments de haute considération. »

« Signé : MICHEL DEBRÉ. »

La présente communication va être notifiée à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

Le délai de vingt-quatre heures prévu par l'article 111 du règlement expire demain vendredi à neuf heures trente. La nomination de la commission paritaire aura lieu au début de la première séance qui suivra l'expiration de ce délai, c'est-à-dire celle de samedi après-midi.

Lorsque la commission sera constituée, elle sera saisie des documents annoncés dans la lettre de M. le Premier ministre.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1961 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 (deuxième partie) (n° 865, 886, 892).

[Articles 24, 25 et 26 (Etats G et H).]

(Suite.)

M. le président. Nous examinons les crédits du budget des travaux publics et transports (I. — Travaux publics et transports) :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

ETAT G

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : + 33.054.418 NF ;

« Titre IV : — 270.682.642 NF. »

ETAT H

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

(Mesures nouvelles.)

Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisation de programme, 322.800.000 NF ;

« Crédit de paiement, 85.832.000 NF. »

Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisation de programme, 26.700.000 NF ;

« Crédit de paiement, 7.140.000 NF. »

Ce débat a été organisé comme suit, par le président de l'Assemblée, sur cinq heures, conformément aux décisions prises par la dernière conférence des présidents, à savoir :

Commission des finances, 45 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 15 minutes ;

Gouvernement, 60 minutes.

Compte tenu des temps de parole demandés par les orateurs inscrits, le temps affecté aux groupes est réparti de la manière suivante :

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 60 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 40 minutes ;

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

Groupe socialiste, 30 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 15 minutes ;

Isolés, 10 minutes.

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

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des travaux publics et des transports tel qu'il nous est présenté par le Gouvernement se situe, en volume, au même niveau que celui de 1959.

Plus précisément, les crédits de paiement sont en diminution de 31,6 millions de nouveaux francs, soit 1 p. 100 environ, et les autorisations de programme en augmentation de 3 millions de nouveaux francs, également 1 p. 100 environ. Ils représentent 2.989.000 nouveaux francs pour les crédits de paiement et 349.500.000 nouveaux francs pour les autorisations de programme.

Les « services votés » sont en augmentation de 30,6 millions de nouveaux francs qui correspondent pour la presque totalité au relèvement des traitements de la fonction publique.

Les « mesures nouvelles », 33 millions de nouveaux francs, se rapportent principalement aux dépenses pour travaux d'entretiens et de réparations qui sont en hausse légère.

Par contre, les crédits de rémunération de personnel sont stables, les réformes de structure actuellement en cours étant gagées.

L'évolution des crédits affectés aux interventions publiques est la caractéristique principale du budget de 1961. Ceux-ci se présentent, en effet, en diminution de 142,8 millions de nouveaux francs par rapport à ceux de l'an passé.

Les « mesures nouvelles », — 270,6 millions, traduisent la volonté du Gouvernement de limiter son action économique à certains domaines essentiels, et en particulier de donner aux prix des services, dans le secteur des transports, un caractère plus proche de la vérité.

En ce qui concerne la S. N. C. F., les chiffres sont les suivants : subvention d'équilibre, — 168.900.000 nouveaux francs ; contribution de l'Etat, + 90 millions ; compensation de réductions tarifaires, — 45 millions.

Il y a là, vous le voyez, un solde négatif, c'est-à-dire une diminution des subventions.

Pour la R. A. T. P., la subvention de l'Etat est en nette diminution : — 42.800.000 nouveaux francs.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme nouvelles sont en diminution pour les routes et pour les travaux de défense contre les eaux. Je parle, bien entendu, de celles qui figurent aux chapitres 53 à 73 du budget, car nous verrons tout à l'heure qu'en ce qui concerne le fonds routier, elles sont en nette augmentation.

Bien que les opérations du fonds routier soient désormais retracées dans le fascicule des comptes spéciaux du Trésor, elles ne peuvent échapper à l'examen du rapporteur du budget des travaux publics, puisque le ministre des travaux publics est chargé de leur réalisation.

C'est ainsi que les autorisations de programme sont passées de 107.900.000 nouveaux francs en 1959 à 250 millions en 1960 et 750 millions en 1961. Vous constatez donc une nette augmentation. Les crédits de paiement sont passés de 284 millions de nouveaux francs en 1959 à 220 millions en 1960 et à 318.400.000 nouveaux francs en 1961.

Une caractéristique marquante et exceptionnelle de ce budget, c'est la stabilité des crédits de personnels. En effet, grâce à la deuxième étape de réforme du cadre des services des ponts et chaussées, et malgré des créations d'emplois contractuels correspondant à l'accroissement de l'activité du fonds d'investissement routier, les crédits de rémunération de personnel en activité restent stables et sont même en légère diminution par rapport aux crédits acquis pendant l'année précédente. Ce fait

est assez exceptionnel au regard des autres ministères, pour mériter d'être signalé spécialement.

Le bilan est en effet le suivant : excédent des suppressions de postes sur créations, 513 ; diminution des dépenses, 2.232.343 NF.

A l'administration centrale, le service des transports est supprimé en ce qui concerne les tâches de contrôle technique des chemins de fer qui n'ont plus de raison d'être, la S. N. C. F. se suffisant à elle-même aujourd'hui. Du même coup, le personnel de cadre correspondant est reclassé dans le cadre des ponts et chaussées ou à la direction des transports.

Par contre, la création — gagée par des suppressions de hauts emplois dans le cadre des ponts et chaussées — d'une section économique au sein du conseil supérieur des ponts et chaussées, corollaire de la mise sur pied du service des affaires économiques décidée dans le dernier collectif, et la création auprès du ministre d'un poste d'un poste d'inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre, chef des services extérieurs du travail, conseiller du ministre et président des commissions nationales de conciliation, permettent de mieux adapter la structure de l'administration centrale aux exigences de l'action du Gouvernement sur l'industrie des transports.

Il convient de noter tout spécialement que 28 postes nouveaux d'ingénieurs élèves des ponts et chaussées sont créés en vue de satisfaire à nos devoirs d'assistance technique.

Une modernisation dont il y a lieu de féliciter le ministère se poursuit au sein du ministère des travaux publics. On voit en profiter budgétairement le tourisme, l'I. G. N. des services communs, tels que le service économique et le service de l'inspection du travail et d'autres encore.

Mais il y a lieu d'en rendre aussi hommage aux cadres des ponts et chaussées, cadres d'exécution sur la substance desquels ces modernisations s'accomplissent, et l'attention bienveillante du Gouvernement est attirée sur le sort de ces cadres.

A ce titre je ferai deux observations au nom de la commission des finances.

En premier lieu, il a été rapporté qu'un certain nombre de postes d'ingénieurs des ponts et chaussées se trouvaient encore sans titulaire, ce qui entraîne pour les départements des difficultés considérables. Je demanderai à M. le ministre de se pencher sur ces cas particuliers.

Différents commissaires ont noté avec moi la contribution importante apportée par les différents cadres des ponts et chaussées à l'équilibre du budget. Je demande à M. le secrétaire d'Etat aux finances de se mettre d'accord avec M. le ministre des travaux publics pour leur accorder certains avantages, précisément en raison de cet effort.

La commission demande donc que soient augmentés les pourcentages et assouplies les conditions d'accès aux cadres de conducteur principal et d'agent de travaux breveté qui sont actuellement pourvus dans la limite de 20 p. 100 et uniquement par voie de concours professionnel.

La demande est la même pour le nouveau grade supérieur d'ingénieur des travaux publics de l'Etat — je pense que de telles mesures ne coûteraient pas bien cher au budget — et que l'accès aux grades supérieurs pourrait se faire dans une mesure raisonnable par une voie autre que celle du concours professionnel de façon que les ingénieurs et agents les plus méritants puissent accéder à l'indice supérieur : une carrière appréciée vaut bien un concours professionnel.

J'en arrive à la S. N. C. F.

La conclusion principale qui s'impose plus que jamais cette année, quand on regarde les articles correspondant à l'activité de cette grande société, c'est que la présentation de sa gestion, sous l'aspect budgétaire actuel, est trompeuse et plonge le Parlement dans l'obscurité.

Je répéterai avec plus de vigueur encore mon observation de l'an dernier. Le Gouvernement, soucieux de répondre aux critiques portant sur le coût des entreprises nationales, s'efforce, de plus en plus, d'apporter une réduction importante au poste « subvention pour la couverture du déficit d'exploitation », appelation des plus trompeuses comme je vais le montrer.

Ce poste présente pour 1961 une évaluation de 97.589.000 nouveaux francs, qui ne saurait être tenue pour sincère.

Je n'indiquerai pas le détail des constatations par lesquelles j'ai été amené à cette conclusion. Je dirai simplement qu'après avoir comparé les propositions budgétaires de la S. N. C. F. et les propositions du Gouvernement, je trouve un écart de 180 millions de nouveaux francs, soit de 100 p. 100.

L'expérience m'a prouvé que l'on devait apporter aux prévisions de la S. N. C. F. beaucoup plus de crédit qu'à celles du fascicule budgétaire.

Je vous en donnerai un exemple. L'an dernier, j'avais protesté entre autres contre une forte diminution de 20 millions de nouveaux francs de cet article, économie qui, dans l'esprit du ministère des finances, devait provenir de l'atténuation des réductions commerciales accordées à diverses catégories de voyageurs.

J'avais déclaré que cette réduction était purement nominale, qu'elle entraînerait simultanément une diminution de la clientèle, et que, par conséquent, on pouvait dire que l'économie prévue était loin d'être nette.

L'événement s'est montré encore plus sévère que ma prévision : la mesure n'a pas été prise, car elle était trop nocive pour la S. N. C. F.

Cette année, le Gouvernement procède de même, par voie d'autorité et purement comptable, sans référence à la réalité. Je ne sais pas qui est le responsable — en tout cas, monsieur le ministre, vous êtes solidaire de vos collègues du Gouvernement...

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Je ne me dérobe pas à cette solidarité.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. ... et je ne veux pas le savoir, mais force m'est bien de constater qu'on impose sur le papier à la S. N. C. F. des économies que, manifestement, elle ne réalisera pas.

M. René Regaudie. C'est très juste !

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Je le répète, ce poste intitulé « Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation » est sous-évalué à 100 p. 100.

Cette pratique est cependant assez paradoxale. En effet, pendant que le Gouvernement procède ainsi, il s'acharne d'un autre côté à creuser le trou qu'il s'efforce de combler, et il le fait par un procédé qui est bien connu : celui de l'autofinancement des dépenses en capital de la S. N. C. F.

Je vais en donner un fait significatif, et il n'y a rien de tel que les chiffres pour bien comprendre.

Cette année, les capitaux d'investissements consacrés à la S. N. C. F. se montent à 1.350 millions. On trouve dans cette somme les dépenses de reconstitution et des dépenses de renouvellement qui, comme vous le savez, sont autofinancées par la S. N. C. F., suivant certaines proportions inscrites dans la convention et qui sont un peu arbitraires.

Si on retire des 1.350 millions ce qui correspond à la reconstitution du potentiel détruit par faits de guerre et l'autofinancement du renouvellement, il ne reste que 560 millions pour l'augmentation des moyens, c'est-à-dire pour l'augmentation du potentiel de la S. N. C. F.

Retirons de ces 560 millions, 230 millions qui sont consacrés à la poursuite de l'électrification qui ne constituent une augmentation du potentiel que dans une certaine mesure — on ne peut considérer automatiquement et entièrement ces travaux comme des augmentations du potentiel ferroviaire car, même sans être électrifiées, ces lignes assurent actuellement le trafic avec l'ancien matériel — il ne reste que 230 millions pour l'augmentation du potentiel de la S. N. C. F., augmentation destinée à faire face à l'accroissement du trafic qui, selon les prévisions du Plan, doit être de 4 p. 100 chaque année.

Or il est avéré que pour une augmentation de trafic de 1 p. 100, il est nécessaire de consacrer un crédit de 230 millions aux seuls achats de matériel moteur et de matériel roulant : le montant de ces achats peut, certes, être diminué par les progrès continus que l'on constate dans la rotation et l'emploi du matériel, mais on ne saurait attendre de miracles de ce côté.

Ainsi, d'un côté le Plan prévoit une augmentation de 4 p. 100 du trafic, d'un autre côté, on n'accorde à la S. N. C. F. qu'un crédit de 230 millions, c'est-à-dire à peine suffisant pour faire face au tiers de cette augmentation.

On voit donc bien ici que par le procédé de l'autofinancement, on oblige la S. N. C. F. à prélever les investissements sur sa propre substance, quitte ensuite à l'accuser d'être en déficit.

En fait, la présentation budgétaire concernant la S. N. C. F. et les principes auxquels elle obéit ne sont qu'une gymnastique comptable qui n'a pour résultat que de masquer la vérité au Parlement et de l'empêcher de prononcer son action dans les voies utiles selon ses propres conceptions politiques.

La S. N. C. F. n'est pas uniquement un outil de transport ; c'est, avant tout, un outil économique et social qui, lui, est exclusivement au service de la nation. C'est d'ailleurs le seul moyen de transport qui présente cette caractéristique.

Quand le Parlement examine les comptes de la S. N. C. F. sur le plan budgétaire, il voit bien les dépenses qu'il vote, au titre de la contribution aux charges de retraite ou à celui de la contribution aux charges d'entretien des voies. Il sait qu'il agit ainsi pour rendre la S. N. C. F. compétitive avec d'autres moyens de transport; il sait donc parfaitement ce qu'il fait lorsqu'il augmente ou diminue les crédits de ces postes; il peut les moduler selon ses propres conceptions.

En revanche, le Parlement ignore l'importance des crédits qu'il doit voter pour compenser à la S. N. C. F. les obligations de service public qui lui sont imposées, notamment pour les voyageurs. Il ne sait pas non plus, le Parlement, à combien se monteraient les crédits nécessaires, pour compenser les charges que font peser sur la S. N. C. F. l'obligation qu'elle assume de prendre le trafic où qu'il soit et quel qu'il soit. C'est seulement lorsqu'il le saura qu'il pourra régler son effort budgétaire et sa volonté en toute connaissance de cause au lieu de s'acharner à réduire un poste appelé « subvention pour couverture du déficit d'exploitation » et qui — je l'ai montré assez éloquemment — n'a aucune signification, en raison des pratiques du Gouvernement touchant la diminution de ce poste et le financement des investissements. Le rôle du Parlement n'est pas de faire la comptabilité, ni davantage de discuter des mérites et de l'emploi respectifs d'une locomotive Diesel et d'une locomotive électrique. Son rôle est de déterminer les grandes lignes financières d'une politique sociale et économique à laquelle la S. N. C. F., elle aussi, doit pouvoir être infléchie avec certitude en cas de besoin.

C'est pourquoi la commission des finances, à la demande de votre rapporteur spécial, soumet au Gouvernement une proposition qu'il lui demandera d'adopter dans le prochain budget, sachant fort bien que le Gouvernement est maître en cette matière mais qu'il saura la prendre en considération, s'agissant d'une proposition qui intéresse le travail parlementaire.

La proposition est la suivante : « A partir de 1962, le Gouvernement est invité à motiver plus clairement, dans la présentation budgétaire, les subventions à la S. N. C. F. A cette fin, il lui est demandé de remplacer la ligne « subvention d'équilibre à la S. N. C. F. », chapitre 45-42, article 2, par les trois lignes suivantes : subvention pour obligations de service public, subvention pour pertes de recettes dues à l'absence de liberté tarifaire, subvention pour non-autorisation de tarifs d'équilibre. »

Alors le Parlement y verra clair et pourra manipuler les leviers budgétaires relatifs à la S. N. C. F. pour obtenir des résultats certains et dans des directions déterminées.

En ce qui concerne la subvention pour obligations de service public, le Gouvernement peut en connaître le montant immédiatement. La S. N. C. F. s'est depuis longtemps penchée sur ce problème et elle en connaît exactement toutes les données.

Par contre, l'appréciation de la subvention pour pertes de recettes dues à l'absence de liberté tarifaire soulève des problèmes complexes, mais qui ne sont plus insolubles depuis que la S. N. C. F. s'est mise à étudier systématiquement le prix de revient de ses lignes et les marchés de transport.

Elle est maintenant outillée, grâce notamment aux machines électroniques dont elle dispose, pour se livrer à de telles études. Ce qui importe, ce n'est pas d'obtenir des chiffres exacts, c'est de connaître l'ordre de grandeur des différentes masses.

A ce moment-là, mes chers collègues, on ne verra plus au Parlement des discussions stériles entre ceux qui soutiennent que la S. N. C. F. coûte cher, que son déficit est intolérable, qu'il faut le réduire, et ceux qui demandent que les services soient renforcés sur certaines lignes ou qu'il ne soit pas procédé à telle ou telle désaffectation.

Le problème n'est pas là. Il faut que, par des chiffres précis, le Parlement puisse apprécier exactement ce que coûtent les obligations imposées à la S. N. C. F. Il pourra alors, sur le plan économique et social, moduler son action selon la politique qu'il entend mener.

J'espère, monsieur le ministre, qu'il vous sera possible de donner satisfaction à cette revendication de clarté.

M. le président. Monsieur le rapporteur spécial, je vous rappelle que ce débat a été organisé et que votre temps de parole est épuisé.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Je vous remercie de cette observation, monsieur le président, et je continue. (*Mouvements divers.*)

M. le président. Dans ces conditions, je vais suspendre la séance et provoquer une réunion du bureau.

Il est inadmissible, monsieur Ruais — je suis vraiment surpris de votre insistance, vous connaissez — que, s'agissant d'un débat organisé conformément à la décision de la dernière conférence des présidents — j'en appelle au témoignage de ceux de mes collègues qui siègent comme moi à la conférence des présidents — vous n'acceptiez point de vous ranger aux décisions prises par cette conférence et communiquées à l'Assemblée.

Vous soulevez un incident. Je vais demander à M. le président de l'Assemblée nationale de vouloir bien réunir immédiatement le bureau en vue de régler cet incident, à moins que vous n'acceptiez très simplement, comme je l'espère, de vous ranger obligamment à mon observation, qui n'a rien de désagréable à votre égard, croyez-le bien.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Un tout petit peu d'indulgence, monsieur le président !

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Si vous me demandez formellement, monsieur le président, d'interrompre mon rapport, je le ferai tout de suite, mais en faisant observer que pour un budget aussi important il est indispensable de donner au rapporteur le temps nécessaire pour l'exposer le plus brièvement possible — et Dieu sait si j'ai restreint mon intervention — sous peine de voir l'opinion publique constater que les débats budgétaires du Parlement ne sont plus qu'une formalité et qu'il est désormais devenu impossible de discuter sérieusement les matières pour lesquelles le Parlement a été élu et auxquelles il doit se consacrer en priorité, je veux dire les problèmes budgétaires et financiers de la nation.

Cela dit, monsieur le président, je suis à vos ordres. Si vous me demandez d'interrompre mon rapport à l'endroit précis où j'en suis, j'obéirai car je ne veux pas créer le moindre trouble dans cette Assemblée, mais je trouve que le temps de parole des rapporteurs a été réduit ridiculement par la conférence des présidents.

M. le président. Monsieur le rapporteur spécial, laissez-moi vous présenter deux observations.

L'Assemblée nationale est tenue, vous le savez comme moi, par des délais constitutionnels rigoureux et impératifs. Nous sommes ici un certain nombre, sinon l'immense majorité, à avoir approuvé de telles dispositions. Nous avons constaté, au cours de ces dernières semaines, la difficulté que nous rencontrons à respecter ces délais, mais ils existent, et c'est en fonction de cet élément que nous avons dû organiser la plupart des discussions relatives aux fascicules budgétaires.

Que cette méthode présente des inconvénients, et notamment ceux que vous venez de signaler, nous en sommes tous intimement convaincus. Mais en fonction même de l'organisation que nous avons dû arrêter, il a été prévu un temps de parole, malheureusement limité, aussi bien pour les orateurs intervenant dans la discussion que pour les rapporteurs.

Or, comme rapporteur spécial de la commission des finances et par comparaison aux rapporteurs pour avis des autres commissions que nous allons entendre dans quelques instants, vous bénéficiez, monsieur Ruais, d'un privilège, si je puis dire, puisque vous disposez d'un temps de parole trois fois plus long.

Je comprends parfaitement vos observations. Je sais comme vous que le budget des travaux publics est un budget très important. Mais, encore une fois, je ne suis qu'un exécutant tenu de faire respecter les décisions de la conférence des présidents et communiquées à l'Assemblée nationale.

C'est pour ces raisons que je vous ai indiqué, il y a un instant, que votre temps de parole était malheureusement épuisé. Il l'était même largement : quinze minutes vous étaient accordées et vous en avez utilisé vingt. Constatez que j'ai fait preuve d'une certaine tolérance.

J'ajoute que, pour pallier en partie l'inconvénient que vous venez de signaler, et dont je suis personnellement très conscient, il a été décidé que, quelle que soit la brièveté des explications à laquelle, malheureusement, les rapporteurs sont astreints, le texte intégral de leurs rapports ou avis sera publié en annexe au *Journal officiel*.

Quant au reste de vos explications — très pertinentes d'ailleurs — je suis pleinement d'accord avec vous. J'espère qu'à l'avenir nous aurons de meilleures méthodes de discussion budgétaire que celles auxquelles nous sommes présentement astreints.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Je ne vois pas à son banc M. le rapporteur général du budget auquel j'aurai voulu deman-

der des confirmations sur la fixation des temps alloués, mais je constate que la conférence des présidents n'a attribué aux rapporteurs pour avis que cinq minutes de temps de parole, ce qui est manifestement une dérision.

M. le président. Bien sûr !

M. Pierre Ruais. Pour moi, qui suis malgré tout de bonne composition...

M. le président. J'en suis persuadé.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. ... je vous demande de m'accorder encore cinq minutes pour pouvoir en style télégraphique présenter l'essentiel de mes dernières observations, tout en m'excusant auprès de mes collègues d'avoir dépassé le temps de parole qui m'avait été alloué en tant que rapporteur.

M. le président. Je vous laisse donc le soin de conclure en style télégraphique, suivant vos propres termes.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. J'en étais arrivé à quelques observations concernant les routes.

Je souligne la création d'un organisme de sécurité routière, ainsi que l'augmentation des crédits d'entretien, lesquels devraient être portés à 30 millions de nouveaux francs d'ici à deux ans, mais qui, en fait, ne le sont pas encore. Ce crédit devrait être majoré de la hausse moyenne du prix des travaux depuis que ce chiffre de base a été fixé et des non-remboursements au chapitre qui traite de l'entretien, calamités routières.

Les observations essentielles que je désirais faire portaient sur le fonds d'investissement routier.

Pour la première fois depuis sa création, l'alimentation du fonds pour les exercices suivant le budget en cours n'est plus assurée ; le projet est muet à cet égard. De même, le programme routier a bien été tracé à grandes lignes par le Gouvernement, mais n'a pas été sanctionné par le Parlement.

En fait, on peut dire que du fonds d'investissement routier il ne reste plus dans la législation que le nom. Aucune disposition concernant l'alimentation du fonds ne figure au projet. Celle-ci est à l'entière discrétion du Gouvernement.

En ce qui concerne le programme, il en est de même. Il est certes accepté. Nous félicitons le Gouvernement, en particulier M. le ministre des travaux publics qui a pu parvenir à cette fin. Mais il faut reconnaître qu'il reste à la merci des aléas budgétaires.

Le fonds spécial d'investissement routier, hélas ! est devenu en fait un chapitre d'équilibre budgétaire, dont nous pouvons craindre qu'il ne soit dans les années suivantes le chapitre accordéon que l'on utilise pour ajuster le budget. Néanmoins, je félicite le Gouvernement d'avoir ajouté au programme d'autoroutes — qui intéresse déjà 2.000 kilomètres — un programme de deuxième et de troisième urgence portant sur 1.625 kilomètres.

Je veux marquer aussi auprès de mes collègues que le Gouvernement a retenu le système du péage pour les autoroutes de jonction. Il justifie cette disposition par le fait qu'il peut ainsi faire appel indifféremment, encore que recourant en principe aux crédits budgétaires, à des crédits d'emprunts.

C'est là, je crois, la bonne solution, beaucoup moins systématique que celle préconisée par l'Union routière qui voudrait que les travaux concernant la circulation automobile, pour ne pas grever davantage ce mode de transport, soient exécutés exclusivement par des crédits provenant d'emprunts.

Cette catégorie de ressources présente malheureusement des inconvénients. Elle est soumise aux aléas du marché financier et, de plus, elle est utilisée par le canal de sociétés d'économie mixte, ce qui peut conduire — mais je sais que le Gouvernement vient de modifier le décret relatif à ces sociétés — à enlever l'exécution de ces travaux à ceux qui sont traditionnellement désignés pour les faire.

L'alternative crédits budgétaires, crédits d'emprunt est utile, mais elle nécessite la modification des règles de gestion du fonds routier. Elle permettrait de moduler chaque année la part budgétaire et la part d'emprunt de telle manière que le programme puisse être exécuté sans à-coups durant les quinze années à venir.

Quelques mots maintenant sur la R.A.T.P., pour signaler que le Parlement, sinon les élus et la population de la région parisienne, a obtenu satisfaction et que cette année, pour la première fois, la contribution de l'Etat est en forte diminution, de 22 p. 100 par rapport à l'an dernier et même de 44 p. 100 suivant les chiffres auxquels on se réfère.

A ce sujet, je rends hommage au Gouvernement qui a suivi les prescriptions du sous-amendement que j'avais présenté et fait adopter, lors de la dernière session. Il vient d'accorder, si je ne me trompe, une réduction de 50 p. 100 aux économiquement faibles et aux étudiants, selon des modalités qui sont presque arrêtées et qui vont entrer en vigueur très bientôt.

Ma dernière observation portera sur la mise en ordre des transports.

Monsieur le ministre, vous achevez la mise en ordre des transports routiers et bientôt, comme pour la S.N.C.F. et les transports par voie d'eau, vous serez en état de connaître les tonnages disponibles et attribués. Vous n'avez pas encore mis au point la tarification routière, mais vous allez le faire incessamment, ce qui vous permettra également de guider l'évolution des transports routiers.

Pour les trois modes de transport, vous aurez en main les instruments essentiels : moyens de transport et tarification, ce qui vous permettra d'établir une bonne coordination. Si elle s'exerce par des pesées successives légères et convenablement orientées sur les tarifs, ce sera, je crois — c'est également l'avis de la commission — le meilleur mode de coordination, et ceci par l'évolution.

Il existe, à l'heure actuelle, un certain ensemble tarifaire, une certaine répartition des courants de transport. De ce tout, on ne peut modifier brutalement les composantes, comme tendrait à le faire croire le rapport Rueff-Armand, sans grand dommage pour l'économie.

Mais avec le système proposé, vous pourrez, spécialement par la voie tarifaire, moduler cette action. Petit à petit, par ce mode d'action qui est le plus libéral et auquel la S.N.C.F. a été préparée de longue date par la modernisation de ses installations, vous pourrez effectuer dans les meilleures conditions la bonne coordination, c'est-à-dire celle qui fait exécuter les transports par la voie la plus avantageuse pour la nation. Il ne s'agit pas, pour autant, en particulier d'accomplir une déperéation brutale des tarifs S.N.C.F. qui provoquerait des dommages à l'économie de certaines régions et au marché de certains produits. Si cette déperéation peut être amorcée par touches légères et si elle peut être compensée par des actions spécifiques sur les produits, par des subventions particulières ou par des actions économiques en faveur des régions en cause afin que celles-ci n'en souffrent, c'est bien la meilleure manière d'accomplir cette tâche de coordination à laquelle le Gouvernement est prêt maintenant, car les principes de la coordination sont faciles à concevoir, mais toujours difficiles à mettre en œuvre.

C'est dans cette voie que s'engage le Gouvernement et la commission ne peut que lui apporter son plein concours.

J'ai terminé, monsieur le président, et je vous remercie vivement de la compréhension que vous avez bien voulu me manifester pour terminer cet exposé qui m'a pris beaucoup de temps.

M. le président. Pas assez !

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Je crois qu'avec des présidents tels que vous l'on arrivera toujours à concilier, d'une part la sécheresse des décisions de la conférence des présidents, d'autre part les nécessités du travail parlementaire. (Applaudissements.)

M. Maurice Lemaire. Vive M. le président !

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

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, je m'associe entièrement aux réflexions très pertinentes qu'a présentées M. Ruais. Le temps imparti aux rapporteurs est, en effet, nettement insuffisant non seulement pour exposer d'une façon rationnelle les conclusions des commissions, mais même pour les indiquer.

Le rapporteur pour avis ne disposant que de cinq minutes, je ferai connaître brutalement les conclusions de la commission de la production et des échanges.

Ces conclusions concernent, d'abord l'article 4 de la loi de finances. Notre commission a marqué, à l'unanimité, son hostilité à toute augmentation de taxe, quelle qu'elle soit, frappant aussi bien les transports ferroviaires que les transports routiers ou les transports fluviaux.

Et d'ailleurs, l'Assemblée nationale a repoussé l'article 4 de la loi de finances. Par conséquent, cette augmentation ne se

répercute actuellement que sur les transports de la S. N. C. F. Je reviendrai sur cette question plus longuement tout à l'heure puisque, étant obligé d'abréger le plus possible mon rapport, j'ai demandé à être inscrit au titre de mon groupe politique, pour une durée plus longue. (Sourires.)

La commission a été également très déçue de la modicité des crédits inscrits au chapitre 35-21 pour le strict entretien des routes. L'augmentation qu'ils accusent sur ceux de l'année dernière est infime. Si l'Etat ne prend pas conscience du problème posé pour l'entretien de notre réseau routier national, tout un capital national sera voué à la ruine. Le réveil sera douloureux, car la facture sera dans l'avenir, beaucoup plus importante que si le Gouvernement avait doté les services administratifs des crédits budgétaires indispensables à un bon et strict entretien. Cet entretien est tout à fait insuffisant puisque, sur certaines routes nationales telles que la R. N. 4 et d'autres très importantes la circulation des véhicules utilitaires est soit interrompue, soit réglementée. Ce qui prouve que notre réseau routier national n'est même pas en état d'assurer une circulation normale des poids-lourds.

Un autre point doit retenir l'attention. La commission se félicite que le Gouvernement ait enfin pris conscience de la nécessité d'une politique routière à longue échéance. Je veux parler du plan de quinze ans établi au titre du fonds d'investissement routier et dont l'exécution doit commencer en 1961.

La commission en a pris acte en regrettant toutefois que ne soit pas prévue une grande transversale traversant le centre de la France. (Applaudissements.)

Je reviendrai également sur cette question.

La commission a jugé beaucoup trop long le délai de quinze ans et estimé qu'il faudrait l'abréger d'une façon très sensible. Je reviendrai aussi sur ce problème dans la suite de la discussion.

En ce qui concerne la S. N. C. F., la commission a pris acte de la modernisation actuelle et des perspectives d'avenir. M. Ruais en a parlé plus longuement dans l'exposé de son rapport.

Votre commission a discuté le problème, posé depuis quelques années, de la bonification des campagnes pour les agents de la S. N. C. F. anciens combattants. Les cheminots anciens combattants des chemins de fer tunisiens viennent de bénéficier de cette mesure que l'on refuse depuis des années aux cheminots de la métropole; c'est là une iniquité des plus flagrantes à laquelle il conviendrait de remédier. Je traiterai plus longuement cette question dans mon intervention ultérieure.

S'agissant de la R. A. T. P., la commission a pris acte de la modernisation des transports en commun de la région parisienne. Elle se félicite de la diminution du montant de la subvention de l'Etat, mesure qui correspond d'ailleurs à la politique suivie l'année dernière, à la même époque, par cette Assemblée.

Telles sont brièvement exposées, les conclusions de la commission de la production et des échanges. Je pense, monsieur le président, ne pas avoir été trop long et n'avoir pas excédé les cinq minutes qui m'étaient imparties. (Applaudissements.)

M. le président. Je vous en remercie.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Monsieur le président, je ferai tout pour ne pas être « croché », mais ce n'est pas sans appréhension que j'aborde cette tribune. (Sourires.)

Monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des voies navigables et des ports pour 1961 se situe à peu près au niveau de celui de l'an passé.

Compte tenu de l'évolution des prix, le volume des travaux susceptibles d'être entrepris en 1961 sera à peu de chose près égal à celui de 1960.

Cela signifie qu'il restera toujours, en dépit des efforts tentés depuis quelques années, un retard relativement important à rattraper tant en matière d'entretien que d'équipement.

Puisque votre rapporteur, au nom de la commission des finances, a consigné dans un document distribué toutes les données des dispositions budgétaires concernant les voies navigables et les ports, il n'y a plus de raison de faire un long exposé; tout au plus convient-il, mesdames, messieurs, de l'assortir de quelques brefs commentaires.

En outre, chacun ici est bien acquis à la cause qui nous intéresse à propos de ce budget. La prise de conscience des intérêts en jeu tant par le Gouvernement et le Parlement que par le

pays lui-même a permis d'obtenir déjà des résultats appréciables, cependant encore loin de compte.

Le rapport que vous avez entre les mains vous apporte tous renseignements utiles sur les taux de trafics tant des voies navigables que des ports.

Pour la batellerie, le trafic après avoir connu une progression de 1953 à 1956, puis une légère régression de 1956 à 1959, semble bien, pour 1960, s'annoncer plus favorablement.

La diminution des tonnages transportés sur nos voies navigables tient surtout à la diminution des importations de charbon.

Toutefois, avec un tonnage global pour 1959 en diminution par rapport à 1958, il faut noter une légère amélioration du tonnage kilométrique.

Pour nos ports, et notamment pour les plus grands d'entre eux, les résultats globaux pour 1959, par rapport à l'année précédente, accusent une diminution de l'ordre de 1,70 p. 100; au total, en 1959, 82.509.000 tonnes contre 83.959.000 tonnes en 1958.

La diminution porte surtout, comme pour les voies navigables, sur le trafic du charbon, dont les tonnages d'importation vont chaque année en s'amenuisant.

Aux sorties, nous constatons un accroissement des marchandises diverses. Autre constatation: la diminution du tonnage manutentionné, observation étant faite cependant que la baisse de trafic a touché en 1959 inégalement les principaux ports français.

Vous trouverez dans notre rapport imprimé, mes chers collègues, les éléments qui situent l'activité de chacun des principaux établissements portuaires maritimes.

Comment s'annonce, pour cette année, le trafic portuaire français?

Des renseignements qui ont pu nous être communiqués sur les trafics du premier semestre de 1960, il ressort que l'augmentation par rapport à la même période de 1959 serait de l'ordre de 6 p. 100 environ. Cette tendance semble s'être maintenue dans le semestre en cours.

Il faut cependant remarquer que, durant ces dernières années, les ports français ont moins progressé que les ports étrangers directement placés pour être nos plus actifs concurrents.

C'est ainsi que, de 1952 à 1959, les ports français ont accusé une augmentation de leur trafic de 24 p. 100, alors qu'Anvers en était à 40 p. 100 et Rotterdam à 80 p. 100.

Cette constatation doit appeler notre vigilance et nous inciter tous à réclamer des pouvoirs publics, pour nos ports, des efforts financiers plus importants et selon des régimes de financement renouvelés, adaptés à l'échelle des nécessités présentes.

Cela étant rappelé, votre rapporteur ne veut attirer l'attention de l'Assemblée que sur les grandes masses de crédits qui constituent la part de l'Etat en faveur des voies navigables et des ports.

D'abord, les crédits pour dépenses d'entretien ne sont qu'en très faible augmentation — 3 à 4 p. 100 — mais il importe de tenir compte de la réévaluation des marchés en cours. Cette insuffisance des crédits pour l'entretien de toutes nos infrastructures, fluviale ou portuaire, nous la soulignons ici chaque année, mais sans résultat positif notoire.

Ne pas accepter un entretien constant et presque systématique de nos patrimoines c'est agir à rebours, c'est nous préparer à de graves ennuis et à d'inévitables grosses dépenses de reconstitution et de restauration.

Votre commission a le souci d'un bon entretien de tout ce qui est entrepris moyennant presque toujours des substantiels et coûteux investissements.

Il serait vain que l'Etat et certaines collectivités locales conjuguent actuellement leurs efforts pour doter notre pays d'un réseau de navigation, d'équipement et d'installations portuaires modernes et de tous les moyens de transport maritime plus développés et mieux adaptés si, dans le même temps, le capital ainsi constitué devait de nouveau être laissé à l'abandon.

Alors je m'autorise à vous demander de la façon la plus pressante et parce que la commission des finances pense que la mesure serait susceptible de pallier les aléas de l'annualité budgétaire, de rechercher le moyen de financement sous la forme d'un plan pluriannuel propre à assurer un entretien systématique de nos infrastructures.

Sur le chapitre des interventions de l'Etat, il n'y a rien de particulier à signaler. Ces interventions concernent surtout l'aide à la batellerie et l'octroi de subventions aux ports autonomes.

Reste à dire quelques mots sur les dépenses en capital qui traduisent, dans le secteur du budget des travaux publics, l'effort d'investissements en matière d'équipement des voies navigables et des ports.

Les autorisations de programme s'élèvent, pour les voies navigables, à 130 millions de nouveaux francs, soit, en plus, par rapport au budget précédent, 12.600.000 nouveaux francs; pour les ports de commerce, à 119.950.000 nouveaux francs, soit, en plus, 10.950.000 nouveaux francs; pour les ports de pêche, à 14.360.000 contre 13.360.000 l'an dernier.

Ces chiffres qui, tous, recouvrent les prévisions de la loi de programme, permettront d'importantes réalisations dans le domaine des voies navigables.

Par contre — et combien c'est fâcheux pour un pays comme le nôtre, qui ne veut pas boucher une application stricte des règles et dispositions du Marché commun — force nous est de souligner dans cette Assemblée que le retard pris dans nos installations portuaires s'accroît au cours de cette période, faute de crédits complémentaires suffisants.

Vous trouverez, mes chers collègues, tous renseignements utiles dans le rapport de la commission des finances et M. Dumortier apportera sans doute, dans le trop court temps qui lui est imparti, les explications nécessaires et vous fera part du sentiment de la commission au nom de laquelle il rapporte sur tel ou tel aspect des sujets qui peuvent préoccuper l'Assemblée. Je n'insisterai donc pas.

Dans ces conditions et en résumé, nous formulons les conclusions suivantes.

Nous demandons :

Premièrement, quels enseignements tirer des applications trop au rabais des dispositions du troisième plan de modernisation et d'équipement ?

Deuxièmement, malgré les efforts plus décisifs de cette année, et que j'ai le devoir de marquer comme il convient, quelles sont les initiatives auxquelles, monsieur le ministre, vous pensez devoir recourir pour rattraper les retards certains, accusés dans le domaine notamment de nos infrastructures portuaires et mettre ainsi notre pays en état de supporter la concurrence étrangère qui s'annonce sévère et même redoutable ? Ai-je besoin de vous redire tout ce que nous savons en la matière ? Des visites à l'étranger nous ont sur ce point pleinement édifiés.

Troisièmement, pensez-vous que les interventions ou l'aide de l'Etat soient, dans l'état actuel de leur régime, en mesure de faire de nos voies navigables et de nos ports des moyens et des instruments d'action, d'une part appropriés à ce que vous en attendez pour l'économie française avec l'ouverture du Marché commun et, d'autre part, comparables à ceux mis en œuvre, notamment sur le plan du financement, dans les pays voisins ?

Enfin, avec le quatrième plan, dont nous demandons un examen parlementaire avant de le voir entrer en application, peut-il être espéré de voir s'accomplir les redressements jugés indispensables en vue de rattraper les retards ?

Votre intention est-elle bien — comme on le dit — d'aller vers des solutions nouvelles touchant à la fois au régime et aux modalités d'aide de l'Etat et des fonds de concours ? Où en êtes-vous, monsieur le ministre, de vos projets orientés dans ce sens ?

L'Etat est-il disposé à faire écho aux instances des collectivités et des professionnels auxquels il faut rendre hommage qui, en ce qui les concerne, n'ont rien négligé pour apporter leur part d'efforts et même parfois de sacrifices financiers, mais qui considèrent que ce qui leur est demandé dépasse leurs capacités contributives et grève trop lourdement, voire dangereusement, les trafics fluviaux et maritimes.

Quatrièmement, pour faire suite aux observations que je me suis autorisé à présenter sur la question de l'entretien de nos infrastructures, je vous demande, monsieur le ministre, si vous entendez mettre à l'étude un plan s'échelonnant, par exemple, sur quatre ou cinq ans, d'entretien des voies navigables, comparable à la loi de programme de modernisation et d'équipement votée par le Parlement en juillet 1959.

En l'état actuel, notre réseau nécessite la mise en application d'un programme rationnel plutôt qu'une série d'attributions de crédits annuels.

Certains travaux relèvent plus de la remise en état du gros œuvre que de l'entretien courant proprement dit.

Il est difficile à votre rapporteur d'évaluer le montant des crédits qui seraient nécessaires pour l'application de ce plan, mais il souhaiterait que les services compétents du ministère des

travaux publics se livrent à cette étude et que, après accord, bien sûr, avec le ministre des finances le Gouvernement s'engage à déposer, avant la session d'avril 1961, un projet de plan quadriennal d'entretien de nos voies navigables.

Enfin, cinquièmement, ne pensez-vous pas, comme nous, que les pouvoirs publics ont aussi le devoir de ne pas négliger leur concours en faveur de tous nos ports de pêche, envers les petits comme envers les plus grands, les uns et les autres constituant un ensemble non négligeable dans l'économie de notre pays ?

Monsieur le ministre des travaux publics, je ne doute ni de votre bonne volonté, ni de vos efforts personnels; et si vous acceptez de faire vôtres les conclusions de la commission des finances, si M. le ministre des finances veut bien lui aussi leur accorder son attention et son adhésion avec la promesse d'y donner suite, nous pensons alors pouvoir demander à l'Assemblée d'adopter les crédits concernant les voies navigables et les ports.

Sous le bénéfice de ces observations et avec l'espoir que M. le ministre des travaux publics, dont personne, je le répète, n'ignore plus ici combien sa volonté a pu être efficace, notamment dans les domaines qui nous préoccupent et avec l'espoir, dis-je, que le ministre des travaux publics et le Gouvernement solidaires voudront bien nous donner les apaisements souhaités sur les quelques points soulevés par ce rapport, votre rapporteur, au nom de la commission des finances, ne peut qu'inviter l'Assemblée à voter les crédits demandés.

Un dernier mot : le rapporteur a eu sa tâche grandement facilitée par les concours qui lui ont été apportés dans l'exercice de ses fonctions par vos services, monsieur le ministre, et par ceux qui les dirigent. (Applaudissements.)

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

M. Jeannil Dumortier, rapporteur pour avis. Monsieur le président, un poète ne voulait pas soumettre ses vers au lit de Procuste de la portée. Je n'aurais jamais pensé que cette tribune puisse devenir un jour le lit de Procuste de la parole. (Sourires.)

Je vais m'efforcer d'être discipliné. Je n'étais d'ailleurs jamais bien long et j'ai toujours fait en sorte de ne jamais répéter à la tribune ce qui était contenu dans les rapports écrits et imprimés. Depuis cinq ans, j'ai respecté cette règle.

M. le président. C'est exact.

M. Jeannil Dumortier, rapporteur pour avis. Mais il me sera peut-être difficile de limiter mon exposé à cinq minutes; il y a certains excès de limitation.

Tout d'abord, j'ai à m'excuser d'une erreur qui s'est glissée à la page 2 de mon rapport. On y a fait figurer les services votés au lieu et place des mesures définitives. Je demanderai donc aux services de bien vouloir faire corriger pour la publication en annexe afin qu'il n'y ait pas une erreur matérielle grossière que certainement tous ceux qui connaissent la matière ont relevée aisément.

Par ailleurs je voudrais, tenant à me placer dans le cadre que m'a tracé mon collègue M. Denvers, envisager les problèmes sous un angle qui représente davantage la vocation de la commission, et vous ne m'en voudrez point de traiter de cas particuliers d'abord.

Je n'ai rien à dire sur les voies navigables; les engagements pris ont été tenus.

Pour les ports, je soulignerai le cas de trois ports.

Premièrement, le cas de Dunkerque: la commission souligne que la mise au gabarit international de 1.350 tonnes de la liaison Dunkerque—Valenciennes doit être réalisée très rapidement. Il serait indispensable aussi de prévoir la liaison de Maubeuge et du bassin de la Sambre avec Dunkerque—Valenciennes. Alors seulement, avec la construction du nouveau faisceau de triage S. N. C. F., tous les efforts prodigués, tous les investissements consacrés au grand port du Nord produiront tous leurs effets bénéfiques.

Par ailleurs, nous tenons à souligner l'intérêt qu'il y aurait à relier le nouveau bassin minéralier de Dunkerque à l'avant-port par une nouvelle écluse qui permette l'accès des pétroliers et des minéraliers de 60.000 tonnes de port en lourd.

En ce qui concerne le port du Havre, que j'ai visité récemment, nous nous félicitons d'abord de ce qu'on ait décidé la reconstruction de la voirie du quai de la Floride et le débâchage du quai de Pondichéry, mais je tiens à souligner qu'il est urgent d'entreprendre la reconstruction et l'équipement de ce

quai, de supprimer l'ancienne base sous-marine allemande et de faire disparaître certaines épaves extérieures qui sont très dangereuses.

Il nous a été signalé que des demandes de postes aux quais de marée pour lignes régulières rapides restaient non satisfaites.

Le troisième port dont je veux parler est celui de Bayonne.

Je constate que M. le rapporteur spécial Denvers et moi-même nous nous sommes rencontrés sans nous être concertés. En effet, je n'avais pas connaissance du rapport de M. Denvers quand j'ai rédigé le mien. Nous avons ensemble émis l'idée qu'il était nécessaire, dans l'intérêt du développement du Sud-Ouest, de construire la digue de Bayonne et de permettre un usage plus rationnel de ce port. Nous avons l'impression qu'il y a là un impératif et je joins mon avis favorable à celui que M. Denvers a émis dans son rapport.

Nous avons tenu, en commission, à poser le problème de la répartition des charges entre l'Etat et les collectivités locales.

Monsieur le ministre, je souligne que, lors d'un voyage à Anvers, nous avons été très frappés de la façon dont les ports belges subventionnent leurs travaux. Apparemment, en théorie, il y a un partage entre l'Etat et la collectivité locale. En pratique, la collectivité locale jouit de conditions d'emprunt telles, tant par le taux que par la durée de l'emprunt et, parfois, par le non-paiement des arrérages, qu'en réalité l'Etat porte, en ce qui concerne les investissements portuaires, une charge beaucoup plus lourde qu'en France.

Je tiens à attirer votre attention sur ce point. Nous savons que vous étudiez actuellement un projet de refonte du régime portuaire. Je me suis permis, l'autre jour, de vous dire que la loi avait fixé le régime des ports autonomes. Nous serions heureux de pouvoir étudier cette importante question avant le dépôt du projet et la fixation du nouveau régime.

Nos collègues MM. Padovani et Bayou m'ont demandé de présenter en leur nom deux observations.

M. Padovani m'a prié d'évoquer la situation des ports de tourisme, en particulier des ports méditerranéens. Quant à M. Bayou, il voudrait savoir si vous espérez bientôt équiper la rive et le quai gauches du port de Valras.

Je dirai aussi combien nous avons apprécié le travail remarquable effectué par la direction des ports et voies navigables. Je me permets d'adresser à son directeur mes vœux de prompt rétablissement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous en remercie.

M. Dumortier, rapporteur pour avis. J'en aurais terminé, si je me contentais d'être le fidèle interprète de notre commission. Malheureusement, une question qui n'avait pas soulevé d'objection en commission s'est trouvée, depuis, portée au premier plan de l'actualité.

Il s'agit de l'aménagement de la haute Seine qui figure, à l'article 2, pour 17 millions de nouveaux francs dans la loi de finances, 9,5 millions étant inscrits au titre des fonds de concours. Il s'agit en particulier du bief de la Cave et du relèvement du plan d'eau de Sannois à Bois-le-Roi.

Je sais que l'étude du projet n'est pas complète, que l'enquête d'utilité publique n'a pas encore eu lieu. Mais j'ai eu connaissance d'un nombre très important de réserves touchant le relèvement général des eaux entraînant la mise sous l'eau de canalisations d'eau potable et rendant aléatoire le fonctionnement de certains réseaux d'évacuation. L'enquête du génie rural parle aussi d'inondations devenant quasi permanentes. Certaines zones seraient rendues marécageuses.

Je sais quel intérêt présente, sur le plan économique, la possibilité de réaliser le poussage en haute Seine et je voudrais simplement vous demander, monsieur le ministre, de bien vouloir accepter, lorsque l'étude du projet sera plus avancée, de venir devant notre commission nous indiquer votre choix définitif et nous en expliquer les raisons.

Si, pour des motifs d'ordre technique et administratif, le projet, quelle que soit la solution adoptée, ne pouvait être engagé en 1961, je vous demanderais de me donner l'assurance que les crédits qui lui sont affectés seraient, comme l'an passé, utilisés à accélérer l'équipement d'autres voies d'eau. (Applaudissements.)

J'en ai terminé, monsieur le président.

M. le président. Je vous remercie, monsieur le rapporteur.

La parole est à M. Ebrard, rapporteur spécial de la commission des finances pour le tourisme.

M. Guy Ebrard, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, 187 millions de dollars, tel est le chiffre de la balance des comptes, excédentaire, qui doit retenir notre attention en matière de tourisme pour l'année 1959.

Ce chiffre n'était que de 62 millions en 1958. C'est peut-être là l'élément de base qui justifie l'intérêt de l'industrie touristique, la troisième industrie exportatrice après l'industrie sidérurgique et l'automobile.

De tels résultats supposent sans doute des efforts accrus et les crédits, dans l'état actuel des choses, nous semblent insuffisants, même si une politique précise du tourisme ne paraît toujours pas être définie.

Les résultats de la saison 1959 peuvent être examinés sous deux aspects.

D'une part, en ce qui concerne la clientèle étrangère, nous constatons une progression de l'ordre de 20 à 22 p. 100 en moyenne avec une durée de séjour plus courte dans l'ensemble. Cela tient sans doute au fait que le touriste étranger visite plus de pays dans le même temps qu'autrefois, ce qui est peut-être une des premières conséquences du Marché commun.

En 1959, la clientèle française a elle-même été en augmentation, celle-ci étant plus particulièrement sensible sur la côte d'Azur puis sur la côte basque. Les statistiques relatives aux stations balnéaires sont en augmentation. Il en est de même pour les nuitées. Augmentation aussi dans les stations de sports d'hiver.

Les seuls postes qui paraissent défaillants sont le tourisme d'été en montagne et la fréquentation des stations thermales.

L'insuffisance des statistiques de votre département, monsieur le ministre, relatives à la saison 1960, insuffisance que nos observations de l'année dernière n'ont pas améliorée cette année, nous permet difficilement de porter un jugement.

Nous pensons que la saison 1960 a été peut-être un peu moins bonne sur les plages en raison des conditions atmosphériques défavorables, et que la saison thermale a été mauvaise.

En revanche, les touristes étrangers ont été plus nombreux, les hôtels de haut luxe et de luxe conservant leur clientèle alors que la petite et la moyenne hôtellerie ont été souvent délaissées au profit des camps de plein air, des gîtes ruraux et des meublés qui jouissent d'une faveur incontestable.

La saison des sports d'hiver ne paraît pas être inquiétante.

Deux conclusions d'ordre général peuvent être retenues.

La première concerne l'étalement des vacances.

Ce problème a été trop souvent abordé pour que j'y revienne ici et sa complexité est trop grande pour qu'il soit possible d'en dégager une solution à cette tribune, en quelques instants.

La seconde concerne le problème des congés scolaires.

La solution actuelle est une erreur et le Gouvernement est responsable de la mauvaise saison du mois de septembre, saison qui a souffert du fait que les rentrées des classes obligent les familles à quitter prématurément les stations qui, auparavant, les accueilleraient jusqu'à une date plus avancée.

Enfin, en ce qui concerne le thermalisme, qui connaît une crise que personne ne peut nier, le Gouvernement a une responsabilité certaine du fait de l'ordonnance de décembre 1958. La relation de cause à effet est confirmée par les statistiques.

Sans doute des mesures palliatives ont-elles été prises, mais la publicité a été insuffisante et les assurés sociaux ne connaissent pas assez leurs droits. La législation n'a été portée à leur connaissance ainsi qu'à celle des caisses primaires de sécurité sociale que beaucoup trop tard.

Il faudrait donc fixer la date des congés scolaires comme on le faisait antérieurement et consentir, en matière de thermalisme, un très gros effort pour faire connaître les nouvelles dispositions légales aux intéressés.

En ce qui concerne les crédits de personnel, vous connaissez le caractère hétérogène du commissariat général au tourisme et la nécessité de mettre bon ordre à son organisation. Le budget de 1960 était un budget de transition qui a permis d'esquisser cet effort. Espérons que l'année 1961 nous permettra d'obtenir des résultats plus concrets.

Je vous renvoie à mon rapport, mes chers collègues, pour y prendre connaissance des observations que j'ai formulées à ce sujet.

Les crédits de matériel sont en augmentation mais cette augmentation est modeste si l'on tient compte des besoins. Vous avez souligné essentiellement la part qui revient à nos postes à l'étranger. Il est agréable à votre rapporteur de souligner la très bonne qualité des services de tourisme à l'étranger et plus particulièrement des bureaux à l'étranger, lesquels prennent une part importante à la publicité qui amène les touristes en France.

Il est nécessaire que ces bureaux soient dotés d'un matériel supplémentaire. Il n'est pas admissible, par exemple, que, dans certains bureaux de tourisme français aux États-Unis, il n'y ait pas une seule affiche sur la France.

M. Raymond Boisdé. En Amérique latine, il en est de même.

M. Guy Ebrard, rapporteur spécial. C'est une lacune qu'il convient de combler, car elle est préjudiciable au tourisme français.

L'harmonisation serait également nécessaire, en particulier dans les services d'accueil, entre les services de l'étranger et ceux de France. Un service de « public relations » devrait être installé au commissariat au tourisme. En effet, les touristes étrangers sont quelquefois surpris par l'accueil qui leur est réservé, les méthodes employées ne répondant pas à ce qui est nécessaire.

Enfin, il est bon que le problème de l'accueil soit étudié, c'est-à-dire que la sollicitation du touriste étranger s'accompagne de la mise à sa disposition d'une capacité hôtelière suffisante, ce qui n'est pas tout à fait le cas.

Je passerai sur les subventions aux organismes de tourisme. Je vous renvoie à ce sujet à mon rapport et j'aborderai en terminant les deux problèmes d'équipement du pays, équipement hôtelier et équipement touristique, au sujet desquels votre commission est satisfaite de voir que l'augmentation des crédits qu'elle avait sollicitée a été retenue par le Gouvernement. La dotation du F. D. E. S. est augmentée de 20 millions et nous vous en remercions.

En revanche, la commission regrette que les préoccupations d'ordre fiscal et financier qu'elle avait soulevées concernant l'abaissement du taux d'intérêt et l'allègement du taux des emprunts, n'aient pas été retenues. Elle fait toute réserve sur les conséquences que la réforme fiscale peut entraîner pour l'hôtellerie car, si la déductibilité du montant de certains achats ou de certains biens d'équipement dans les déclarations favorise la grande hôtellerie, elle risque de déséquilibrer la petite ou la moyenne hôtellerie. Seul un plan harmonieux pourrait profiter à toutes les catégories du tourisme français.

Il ne faut pas oublier non plus que l'effort dans les départements d'outre-mer mérite de trouver une solution. Il y a longtemps qu'on parle de l'équipement des Antilles. Il y a là un problème important, tant pour le rayonnement français que pour l'évolution de nos liens avec ces départements français, qui mérite d'être traitée avec sérieux et rapidité.

L'équipement thermal, lui, est négligé dans cette affaire. Le crédit thermal n'a pas encore, en effet, été institué. Le thermalisme, cependant, de par sa structure saisonnière et à la suite du mauvais coup qui lui a été porté, mériterait de retenir toute l'attention du Gouvernement.

Reste à traiter de l'équipement collectif.

Votre commission avait exprimé le vœu qu'une dotation budgétaire, qui n'avait pas été inscrite depuis 1958, trouve sa place dans le budget. Elle se réjouit donc de trouver dans le projet un crédit de 5 millions de nouveaux francs. Dans cet ensemble, une observation : on aurait envisagé la création d'une station de sports d'hiver dite des « Trois Vallées », qui aboutirait à la construction de 18.000 chambres.

Votre rapporteur, qui se réjouit fort de voir enfin un poste d'équipement collectif doté de crédits, aurait indiqué son désaccord complet sur ce programme si celui-ci ne paraissait être abandonné par ses promoteurs eux-mêmes car il est l'op ambitieux. La construction de 18.000 chambres, malgré une réalisation par tranches successives, me paraît excessive et de nature à rompre l'équilibre de certaines stations voisines. Le projet lui-même ne serait-il pas, par son envergure, condamné à l'échec ? Il semble qu'entre le saupoudrage des crédits, principe assurément contestable, et la concentration exagérée des équipements, il y ait place pour une répartition équitable dans l'ensemble de nos stations de sports d'hiver. Peut-être aussi la multiplicité des procédures à engager, en matière d'équipement collectif, par divers organismes prêteurs qui agissent en faveur des stations de sports d'hiver, ne permet-elle pas

à votre rapporteur d'avoir une vue d'ensemble sur les projets qui sont envisagés. Une normalisation serait souhaitable en cette matière.

Voilà, mesdames, messieurs, quelques considérations sur le tourisme que mon rapport écrit développe plus amplement.

Ces résultats sont assez satisfaisants. Mais il ne faut pas, pour autant, penser qu'ils sont immuables. Nous avons intérêt à poursuivre la compétition. L'aviation à réaction, et surtout le « jet », amènera sans cesse plus de touristes étrangers en France. Nous avons donc à nous soucier à la fois de l'accueil, de l'équipement et de la modernisation de notre hôtellerie. Nous avons peut-être enfin à inciter et à aider les Français à connaître eux-mêmes davantage leur propre pays.

Sous réserve des quelques observations que j'ai eu l'honneur de présenter, votre commission des finances ne s'oppose pas à l'adoption des crédits proposés qui lui paraissent d'ailleurs insuffisants pour l'exploitation du capital touristique français, pour la réalisation des desseins que l'on forme et pour la richesse en devises que peut procurer cette industrie.

Reste à déterminer une politique du tourisme et à réaménager sérieusement le commissariat général au tourisme.

Pour l'instant, nous n'avons que des espérances. (Applaudissements.)

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

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, il est très difficile de résumer en cinq minutes les travaux d'une commission et l'ensemble des problèmes extrêmement variés qu'elle peut évoquer au cours d'une année.

Sur le thermalisme, la commission saisie pour avis est d'accord sur le fond et sur la forme du rapport de M. Ebrard.

Toutes statistiques utiles figurent dans mon rapport auquel je renvoie nos collègues.

Je dirai quelques mots sur le fonctionnement des services du tourisme. Je ne vous cacherais pas à cet égard, monsieur le ministre, la mauvaise humeur de la commission. Il nous apparaît que vos services du tourisme devraient fonctionner de façon différente.

Ils devraient, en particulier, associer davantage les parlementaires aux définitions des programmes et des planifications.

Nous regrettons que M. le commissaire général ne soit parmi nous aujourd'hui. Nous espérons qu'il lira nos rapports et prendra connaissance des critiques constructives que nous nous efforçons de formuler pour l'aider.

Il semble, si l'on en croit les informations qui sont parvenues à la commission, que le conseil supérieur n'ait pas été réuni cette année.

Il apparaît aussi que la politique en matière de tourisme, définie, fort bien d'ailleurs — et en l'absence de tout parlementaire — par M. le commissaire général au tourisme, aurait pu trouver, à la fois, un soutien efficace et un écho plus fort, si le conseil supérieur avait eu à en connaître.

Cette institution existe. Ou bien elle est mauvaise, et il faut la transformer, sinon la supprimer — et nous souhaitons, nous, sa transformation — ou bien elle est bonne, et vous devez vous en servir.

Je traiterai rapidement des comités régionaux et des délégués au tourisme. Monsieur le ministre, vous devriez attirer l'attention de vos fonctionnaires sur un fait qui a provoqué les critiques de nombre de membres de la commission. Les postes de délégués régionaux au tourisme ne sont pas des lieux de retraite destinés à quelques fonctionnaires d'outre-mer auxquels on ne pourrait pas confier des responsabilités aussi lourdes que par le passé. Les délégués — désignés souvent d'ailleurs avec beaucoup de discernement — doivent être les ambassadeurs, les pionniers du tourisme. Il ne saurait donc s'agir de caser des fonctionnaires éminents, certes, mais que leur formation et leur passé ne destinent pas particulièrement à s'occuper du tourisme, à moins de considérer comme une vocation le fait qu'ils ont beaucoup voyagé.

En revanche, la propagande mise en œuvre par le commissariat général au tourisme est une excellente initiative. La devise lancée, qui a été le slogan de l'année, a été effectivement mise en pratique. C'est une voie qu'il nous faut suivre. Il serait bon, nous semble-t-il, de diffuser chaque année des formules et des slogans nouveaux, qui constitueraient en quelque sorte la charte et les objectifs du tourisme et des personnes qui y sont plus particulièrement intéressées en France.

J'évoque rapidement le problème du tourisme social — le camping, le caravanning, les villages de vacances — et les efforts déployés. Tout cela est excellent sur le plan de la conception et de l'organisation du tourisme.

La commission s'est réjouie que vos services — et je tiens à les en féliciter — aient fait preuve d'imagination à cet égard et aient tenu à être efficaces.

Toutefois, nous vous demandons d'être l'interprète des représentants des gîtes ruraux auprès de votre collègue des finances.

Il semble en effet que cette très heureuse initiative, qui permet de faire revivre de petits villages de montagne, de petits villages abandonnés, et qui favorise le tourisme social, soit entravée par le fait que l'administration des finances oblige les gîtes ruraux à payer patente d'hôtel ou de meublé. Il faudrait trouver avec votre collègue des finances un moyen pratique de faciliter les choses.

Je joins mes protestations à celles de M. Ebrard en ce qui concerne l'hôtellerie. Vous connaissez nos préoccupations, monsieur le ministre; ce n'est pas un discours, même dépassant les cinq minutes qui me sont accordées, qui pourrait vous convaincre. Je sais que vous êtes convaincu de la nécessité de reconsidérer tous les problèmes intéressant l'hôtellerie: reconstruction, construction, amélioration et aussi fiscalité.

Je répète ce que j'ai dit l'année dernière — cela est consigné dans mon rapport écrit et le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'y faire allusion plus longuement: les équipements collectifs, qu'ils soient nautiques ou de montagne, sont particulièrement intéressants. Les efforts accomplis cette année, dans ce domaine, sont dignes d'intérêt. Il existe un plan, le départ est donné. La commission vous demande, monsieur le ministre, de poursuivre votre action dans ce sens car, en vérité, les jeunes Français de toutes classes, des travailleurs aux étudiants, désirent incontestablement s'orienter vers le tourisme nautique ou vers la montagne. Il faut consentir l'effort qui est nécessaire dans ce domaine, car c'est un effort sportif valable et un effort payant pour le pays.

Il y a évidemment encore beaucoup à faire. Je ne reviens pas sur les insuffisances financières qu'a signalées M. Ebrard: c'est une litanie que les rapporteurs reprennent, chaque année, pour aider le ministre spécialisé dans ses démarches auprès du ministre des finances. Notre seule satisfaction est de constater que chaque année nous grignotons, ou, monsieur le ministre, plus exactement nous vous aidons à grignoter quelques crédits. C'est évidemment notre rôle, notre mission, et nous sommes heureux de l'accomplir.

J'arrive à une idée donnée par un des membres de la commission, M. Padovani, qui a fait justement remarquer que le grand problème en matière de tourisme nautique — je l'avais déjà indiqué dans mon rapport l'an dernier — était l'équipement de nos petits ports, tout au long du littoral méditerranéen, atlantique ou corse. C'est évidemment l'infrastructure du tourisme nautique.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre...

M. Pascal Arrighi. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Bien volontiers, mais à la condition que M. le président ne déduise pas de mes cinq minutes de temps de parole la durée de votre intervention.

M. le président. Elle sera décomptée.

La parole est à M. Arrighi, avec l'autorisation de M. le rapporteur pour avis.

M. Pascal Arrighi. Je remercie M. le rapporteur pour avis et M. le président de bien vouloir me permettre une brève intervention.

Je saisis cette occasion d'appuyer les observations que M. Laurin vient de présenter sur les petits ports de plaisance.

Monsieur le ministre, vous le savez, puisque vous êtes le tuteur naturel de ces petits ports, les crédits inscrits à votre budget en leur faveur sont dérisoires.

Dimanche, lors de la discussion des crédits de la Communauté, j'indiquais à l'Assemblée combien nous étions inquiets — certains d'entre nous, du moins — au sujet de l'utilité contestable du port de Cotonou et des crédits prévus pour ce port.

Lors de la discussion générale du budget, il y a trois semaines, j'avais avancé le chiffre de 10 milliards de francs de dépenses

pour Cotonou. Dimanche dernier, sur la foi de renseignements des services intéressés à cette réalisation, j'avais parlé de 15 milliards de francs, et un collaborateur d'un membre du Gouvernement m'a révélé depuis que ce chiffre pouvait être, lui aussi, considéré comme dépassé.

Monsieur le ministre des travaux publics, nous ne pouvons vous demander de réponse précise ni d'engagement à l'occasion de cette discussion budgétaire.

Mais tous les maires dont les attributions comportent la gestion de tous ces petits ports, qui ne sont pas seulement de plaisance, car ils sont très utiles pour la pêche, sont vraiment très inquiets en raison du déséquilibre des crédits par rapport aux besoins.

M. Denvers a indiqué les chiffres de crédits très importants consacrés à l'équipement des ports en Belgique et en Hollande. Si nous négligeons tous nos petits ports de pêche et de plaisance, tout le trafic s'orientera vers l'étranger.

J'y insiste d'autant plus que, dans le département que M. Gavini et moi-même nous avons l'honneur de représenter, nous vous avons saisi à plusieurs reprises du problème des petits ports et de l'urgence de les aider. En appuyant les observations de M. Laurin, je tiens à vous rappeler l'urgence d'apporter une solution à ce problème.

M. René-Georges Laurin, rapporteur pour avis. Je ne pensais pas qu'en parlant des ports de la côte française, nous passerions par Cotonou ! mais étant dans le domaine du tourisme, il était naturel que nous songions à voyager et, effectivement, nous avons voyagé ensemble.

Je répète donc que je dois vous faire part d'une remarque fort pertinente faite en commission par M. Padovani. Il fut un temps où l'essence employée dans les moteurs de bateaux était détaxée. On a cru bon de supprimer cette détaxe, pour des raisons que ni le lieu ni l'heure ne permettent d'évoquer. Maintenant, vous faites payer l'essence utilisée pour les moteurs de bateaux le même prix que l'essence vendue aux routiers.

Ne peut-on considérer que, les lourdes taxes perçues par l'Etat sur l'essence vendue aux routiers devant servir à l'amélioration des routes, celles perçues sur l'essence utilisée par les bateaux pourrait servir à l'amélioration des ports ?

Si les routiers ont droit à de bonnes routes, les propriétaires de bateaux de plaisance ont droit à des ports normalement aménagés qui leur permettraient de relâcher facilement.

C'est, monsieur le ministre, une idée que vous pourriez examiner avec votre collègue des finances. En tous cas, c'est une idée de M. Padovani que la commission unanime a jugé excellente.

Je ne reviendrai pas sur l'insuffisance du financement en matière d'équipement. M. Ebrard a parfaitement posé le problème.

Il est un aspect particulier de ces questions de tourisme qui a été abordé par la commission mais que M. Ebrard n'a pas traité dans son rapport. Je veux parler du développement de la chasse sous-marine.

La chasse sous-marine intéresse incontestablement le tourisme.

Nous vous demandons, considérant à la fois l'intérêt des pêcheurs de nos côtes, d'une part, et le désir exprimé par certains de voir la pratique de ce mode de pêche se développer en tant que sport, de réglementer très sérieusement cette activité.

Je sais, monsieur le ministre, que vous y travaillez avec vos services et qu'il sera difficile de concilier exactement les intérêts des travailleurs de la mer et ceux des touristes qui viennent se relaxer sur nos côtes, mais oubliez souvent que la pêche est le seul gagne-pain des pêcheurs.

Il faudrait trouver un moyen terme, peut-être envisager des zones. Il conviendrait surtout de réprimer très sérieusement les abus et de limiter les possibilités d'action de certains chasseurs sous-marins qui, munis de scaphandres particuliers, usant de moyens qui ne sont absolument ni sportifs ni permis par la loi, font de véritables hécatombes de poisson, dans certaines régions du Midi en particulier.

Monsieur le ministre, je sais que vos services travaillent la question. Nous aimerions que vous apportiez une réponse positive.

J'évoquerai maintenant le problème de l'étalement des vacances qui se pose encore pour cette année. J'avoue que j'ai été très péniblement impressionné, l'autre jour, par la déclaration du ministre de l'éducation nationale. Je n'ai pas voulu me permettre d'interrompre un membre du Gouvernement, mais M. le ministre de l'éducation nationale a déclaré à cette tribune avec beaucoup d'assurance qu'il considérait que le problème de

l'étalement et du changement de date des vacances ne se posait pas.

Monsieur le ministre, humble député qui ne peut se faire entendre efficacement par les ministres, je souhaiterais que vous, qui êtes le tuteur de toutes les personnes intéressées par les problèmes du tourisme, particulièrement de l'hôtellerie, vous disiez à M. Joxe que nous, au contraire, nous considérons — beaucoup de nos collègues raisonnent ainsi et, en tout cas, c'est l'avis de la commission unanime — que le problème des vacances se pose bel et bien, et sous des formes multiples.

Je passe sur le fait que cette semaine il y a eu trois jours de vacances et que, la semaine dernière, nous en avions autant du point de vue scolaire ; c'est un problème secondaire. Mais il nous semble que les vacances pourraient être harmonisées et étalées. Il faudrait passer outre à certaines réserves ou réactions de quelques syndicats de l'enseignement pour revoir sérieusement la question de l'étalement des vacances, car l'activité de toute l'industrie touristique française en dépend.

Je vous demande donc de reprendre ce problème. En effet, si vous voulez, monsieur le ministre, que les particuliers, les grandes compagnies privées, les usines d'automobiles, les usines d'aviation arrivent à l'étalement des congés, il faut que l'Etat donne l'exemple.

Je terminerai en disant un mot de prix dans les hôtels et restaurants. Monsieur le ministre, il faut absolument, par votre propagande et votre force de persuasion — je ne crois pas que vous ayez la possibilité d'agir par des moyens répressifs — faire admettre aux restaurateurs et hôteliers la politique du « tout compris ». Peut-être pas pour tous parce qu'il existe pour ces établissements des classes différentes, mais il importe de faire un effort vers la clarté !

Les étrangers ne comprennent pas cette cascade de taxes et il importe d'aller vers la clarté et aussi vers la raison. Des mesures doivent être prises pour éduquer, par l'intermédiaire des syndicats, les hôteliers et les restaurateurs afin d'éviter que ne soit donné aux touristes ce qu'on appelle familièrement le « coup de fusil ».

Je l'ai constaté dans mon département : les restaurateurs qui majorent anormalement et malhonnêtement leurs prix sont dans la plupart des cas des gens qui spéculent sur l'achat et la revente des fonds. Cette pratique est fréquente sur la Côte d'Azur.

Cette mauvaise politique, s'ajoutant à divers éléments que vous connaissez bien monsieur le ministre, et notamment à la fiscalité, tue l'hôtellerie. Les hôteliers ont trop le souci de l'intérêt du tourisme et du pays pour que nous leur fassions l'injure de les comparer à ces « marchands de soupe » qui exploitent le client et spéculent honteusement sur la joie de ceux qui viennent chercher le soleil sur la Côte d'Azur et s'y reposer.

Ce problème, secondaire par rapport à celui, écrasant, de la fiscalité, est très important.

Tels sont, monsieur le ministre, les problèmes qui se posent et que vous connaissez comme nous.

En regrettant que votre collègue M. le ministre des finances, ne vous ait pas accordé autant de crédits que nous l'aurions souhaité, mais en se réjouissant des efforts accomplis et en félicitant vos personnels pour leur travail et la hauteur de vues qui a présidé notamment à l'élaboration du plan d'équipement collectif montagnard et nautique, la commission de la production et des échanges demande à l'Assemblée d'adopter les crédits du tourisme. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Cermolacce, premier orateur inscrit.

M. Paul Cermolacce. Mesdames, messieurs, mes observations porteront essentiellement sur le chapitre 45-42 qui marque une diminution de crédits de 175.900.000 nouveaux francs.

On constate que, dans l'augmentation des salaires et charges sociales, il n'est pas tenu compte des revendications des cheminots. Je veux les préciser. Elles consistent en l'application, à partir du 1^{er} octobre 1960, de l'augmentation du salaire minimum interprofessionnel garanti, soit 2,31 p. 100 sur les salaires de base des cheminots, et le paiement du reliquat de 11 p. 100, soit 5 p. 100, avec effet du 1^{er} octobre, le tout répercuté sur l'ensemble des salaires, sur la base d'une hiérarchie plus équitable pour les petites et les moyennes échelles. Les cheminots demandent également le retour à la semaine de quarante heures, au système des « cinq-huit », sans diminution de salaires, la satisfaction des revendications catégorielles de chaque service et l'octroi

d'indemnités pour le travail effectué les dimanches et jours de fête.

On remarque ensuite que le développement de la modernisation, qui, pour les cheminots, se traduit par l'aggravation des conditions de travail, la compression des effectifs et l'augmentation du rendement individuel, doit procurer une économie de 135 millions de nouveaux francs.

Rappelons que le rendement individuel, évalué en unités de trafic par heure de travail d'agent, a évolué de la façon suivante depuis 1938 : en 1938, 50 unités de trafic par heure ; en 1959, 110,4 unités de trafic par heure. Le rendement a donc plus que doublé, tandis que les effectifs tombaient de 514.000 agents en 1938 à 359.000 à la fin de 1959.

Enfin, la hausse des tarifs marchandises ne doit procurer qu'un supplément de recettes de 270 millions de nouveaux francs, que supporteront exclusivement les petites gens.

Là encore, reste posé le problème des tarifs de faveur accordés aux grosses sociétés capitalistes. La suppression de cette subvention déguisée n'est pas envisagée. L'évolution depuis 1938 du produit moyen d'une tonne kilométrique transportée par train et wagon complets illustre bien qu'il ne s'agit pas seulement de tarifs préférentiels, mais de tarifs correspondant à des subventions d'Etat déguisées. C'est ainsi que, pour 1938, le produit moyen était, pour la tonne kilométrique, de 33 centimes ; en 1959, il était de 6 francs 5 centimes, soit dix-huit fois plus élevé. Parallèlement, les prix de gros ont augmenté de 34 fois, le tarif des marchandises détail de 31 fois et le tarif des voyageurs de 27 fois.

Si le produit moyen de la tonne kilométrique avait évolué de la même manière que les prix de gros, il aurait été en 1959, non de 6,05 francs, mais de 11,22 francs, tout en restant un tarif préférentiel. Cela revient à dire que le manque à gagner découlant de cette situation, en tenant compte qu'il a été transporté 52 milliards de tonnes kilométriques en 1959, est de l'ordre de 268.840 millions d'anciens francs. On peut donc avancer que le montant des cadeaux octroyés aux trusts en 1959 a atteint près de 269 milliards d'anciens francs.

Il convient aussi d'observer que, sur cette somme, 12.400 millions ont été versés sous forme d'allocations aux propriétaires d'embranchements particuliers, contre 10.200 millions en 1958 ; que 26.400 millions ont été versés sous forme de redevances aux propriétaires de wagons particuliers, contre 22 milliards en 1958 ; qu'enfin 37.600 millions ont été octroyés aux grosses sociétés sous forme de détaxes tarifaires et de bonifications pour trains complets contre 31.600 millions en 1958.

Enfin s'il était besoin d'arguments supplémentaires pour démontrer que la politique tarifaire de la S. N. C. F. est inspirée du souci de favoriser les grosses entreprises capitalistes, il suffirait de se référer à la *Revue générale des chemins de fer*, numéro de septembre 1960, où l'on trouve la comparaison des tonnages marchandises et des résultats correspondants entre les huit premiers mois de l'année 1959 et les mois correspondants de l'année 1960. Entre ces deux périodes le tonnage de marchandises transportées a augmenté de 6,3 p. 100, tandis que les recettes n'augmentaient que de 2,7 p. 100.

Cette courte analyse de cette partie de votre budget, monsieur le ministre, prouve qu'il est possible de faire droit aux légitimes revendications des cheminots. Or, si vous êtes complaisant envers les grosses sociétés capitalistes, vos représentants, au cours de la réunion de la commission mixte du statut du cheminot, ont fait connaître votre opposition catégorique à l'examen bienveillant de leurs revendications. Toutes les organisations syndicales ont été amenées à constater votre désaccord.

La commission nationale de conciliation doit se réunir ces jours-ci. Allez-vous faire droit, conformément à vos promesses, à ces revendications ou bien entendez-vous n'en tenir aucun compte ?

Soyez persuadé que les travailleurs du rail sauront faire entendre leur voix et, par leur action unie, comme ils ont su à maintes reprises en donner l'exemple, ils manifesteront leur ferme volonté d'obtenir satisfaction.

Avant de conclure, j'ajouterai quelques mots sur une question, qui lors de la dernière discussion budgétaire, a soulevé au sein de notre Assemblée quelque émotion, je veux parler du réseau ferré de la Corse et de la suppression de crédits envisagée, c'est-à-dire de sa fermeture.

Je rappelle que seuls les députés communistes avaient refusé, à l'époque, d'accepter le compromis élaboré avec le Gouvernement qui, s'il prévoyait le rétablissement des crédits pour un semestre, envisageait allègrement la fermeture du réseau ferré sous la vague promesse de mettre en état le réseau routier.

Or, plus aucun crédit n'est actuellement prévu pour le réseau ferré de la Corse et, pour autant, le réseau routier est pratiquement demeuré dans le même état.

Sans doute certains vont-ils bruyamment déclarer qu'aucune décision gouvernementale de fermeture ne doit pouvoir intervenir avant que ne soient remplies les conditions fixées par la loi de finances de 1960, mais les faits sont têtus, ces conditions sont bien loin d'être remplies et les crédits sont tout de même supprimés.

Ceux qui ont accepté ce compromis auront été pour le moins des dupes, sinon des complices.

Une fois encore, vous faites fi, monsieur le ministre, de l'immense volonté de la population corse qui entend défendre ce département qui est le plus pauvre de tous les départements français et dont le chemin de fer est un des moyens de son relèvement. Cette volonté a donné naissance à un puissant mouvement émanant de toute la population. C'est lui qui, en organisant de puissantes manifestations, a fait échec jusqu'à ce jour à toutes les néfastes entreprises gouvernementales.

Or, vous vous obstinez et vous voulez passer outre. « Il faut sauver la Corse », dites-vous et disent à leur tour tous les ministres qui se rendent là-bas. La mesure que vous venez de prendre de supprimer la subvention pour le transport de la farine fait que la Corse a le pain le plus cher de toute la France.

Votre décision de fermeture du réseau, si elle était prise, créerait un véritable chaos dans les transports du département et une hausse astronomique des prix. Le chemin de fer ne jouerait plus son rôle régulateur. Toute licence serait accordée aux gros transporteurs routiers.

Nous estimons, avec le mouvement du 29 novembre, qu'il est indispensable de maintenir le réseau ferré et de rejeter avec indignation le troc rail contre route, car l'un et l'autre ont leur utilité; qu'il est nécessaire de rétablir la subvention; que des crédits supplémentaires soient inscrits pour le financement de la ligne de la Balagne, quasi abandonnée; enfin qu'il importe que le conseil général de la Corse puisse réaliser son emprunt de trois milliards de francs pour l'aménagement du réseau routier. C'est là un minimum indispensable pour assurer la survie de ce département.

La Corse n'entend plus être l'île des déshérités. Unie, sa population saura vous amener à entendre sa voix. Nous l'approuvons et entendons être solidaires de son action. Ce sont autant de raisons pour nous de refuser d'approuver votre budget. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Van der Meersch.

M. Eugène Van der Meersch. Mon propos sera bref, il sera avant tout, monsieur le ministre, fait de remerciements.

Grâce à votre allant, vous êtes parvenu à convaincre M. le ministre des finances que la politique de pénurie, de malthusianisme qui avait été pratiquée pendant de trop longues années, conduisait notre pays à la sécheresse et à l'étouffement. Vous avez entrepris de permettre à celui-ci de respirer vers l'extérieur en dotant nos grands ports d'installations nouvelles à l'échelle de nos besoins. Vous avez tenté de revigorer sa circulation interne en vous attachant à améliorer les deux modes de transport qui, dans le passé, avaient été par trop négligés, en modernisant enfin les infrastructures de notre réseau navigable et de notre réseau routier.

Vous avez su vous entourer de directeurs jeunes et désireux d'aboutir et à ceux que vous aviez nommés, au cours des dernières années, à la tête de la direction des ports maritimes et des voies navigables et à celle de la voirie routière, vous venez d'adjoindre une personnalité éminente qui a fait ses preuves au port du Havre, pour assurer la direction des transports terrestres.

Le budget qui nous est soumis témoigne de la continuité renforcée de vos efforts antérieurs, puisque les programmes déjà amorcés l'an dernier se poursuivent sans désenclaver et sans mauvaise surprise, en matière portuaire, navigable ou routière. Bien plus, on voit poindre la réalisation d'un réseau d'autoroutes alors que celui-ci était resté dans le passé à l'état d'embryon.

Je tiens à vous redire, monsieur le ministre, mes vifs remerciements pour votre action sur le plan national.

Pour ce qui est de la région que j'ai l'honneur de représenter, c'est avec plaisir que je vois inscrits au budget les crédits nécessaires pour la poursuite des travaux prévus aux lois de programme — hélas trop modestes eu égard à ce qui est fait à l'étranger — que nous avons votées l'an dernier sur l'invitation du Gouvernement.

Pour le port de Dunkerque est prévu l'achèvement du port minéralier indispensable, non seulement pour le complexe sidérurgique en cours de construction à proximité, dont les deux premiers hauts fourneaux seront mis à feu en juillet 1962, mais encore pour toute la sidérurgie du Nord de la France, d'Isbergues à la vallée de l'Escaut, qui est très handicapée par rapport à ses concurrents belges et allemands, faute d'une liaison par eau convenable avec le port de Dunkerque.

Tout à l'heure, mon collègue M. Dumortier a parlé de la nécessité de prévoir des pétroliers de 60.000 tonnes pour le port de Dunkerque. J'indiquerai simplement que le *Paul Gretty* avait un tonnage de 72.000 tonnes et qu'il serait peut-être plus raisonnable de prévoir des pétroliers de 90.000 tonnes.

La première tranche de la construction de la darse VI, qui était déjà prévue dans la loi de 1919, figure au budget. Je regrette toutefois de ne pas trouver trace, pour Dunkerque, de l'acquisition indispensable d'un grand dock flottant.

Mais pour relier ces installations portuaires modernes avec l'hinterland du port de Dunkerque, si, en matière de routes, vous avez entrepris l'amorce de la construction d'une autoroute Lille-Dunkerque avec antenne sur Bétune, par contre, en matière de voies navigables, nous ne disposerons encore, lorsque les travaux prévus à la loi de programme de la navigation intérieure seront achevés, que d'une artère accessible aux péniches ordinaires de 340 tonnes, alors que les canaux étrangers similaires permettent la navigation d'unités de 2.000 tonnes — canal Albert — et même de 4.000 tonnes — canal Amsterdam-Rhin — sans parler des convois poussés.

Le troisième plan de modernisation avait pourtant prévu la mise au gabarit des chaldans de 1.350 tonnes des liaisons de Dunkerque avec Lille et avec Valenciennes. Il faut absolument que cette opération soit reprise au titre du quatrième plan, qu'elle ne figure pas seulement sur le papier, mais qu'elle entre dans les faits, afin qu'en 1965 des unités de fort tonnage puissent naviguer de Dunkerque à l'Escaut.

On peut faire confiance pour cela au personnel d'élite que vous avez sur place, mais il faut aussi que les services centraux prennent judicieusement les décisions qui s'imposent.

Voici un exemple où leur action est prépondérante.

Une accélération sensible des travaux de mise au gabarit international de la liaison Dunkerque-Lille aurait pu être obtenue sur une partie de cet itinéraire si, aux anciens projets qui avaient été élaborés dans le passé et qui comportaient la reconstruction de deux écluses de grandes dimensions — dont l'une, celle de Pont-Malin sur l'Escaut serait décidée, d'après les indications que m'a fournies votre directeur des voies navigables, et dont l'autre, celle de Goelzin sur le canal de la Sensée, ne sera entreprise au plus tôt que dans deux à trois ans — on substituait le projet qui vous avait séduit, lors de votre venue à Valenciennes et qui comporte la suppression de ces deux écluses et de la croupe qui les sépare. Ce projet permettrait du même coup de résoudre le problème crucial de l'alimentation en eau de la région lilloise et de celle de Dunkerque.

Pourquoi faut-il que ce projet, extrêmement rationnel, n'ait pas rencontré l'approbation immédiate de votre administration centrale? La bonne foi de votre directeur des voies navigables n'est pas en cause en l'occurrence, mais j'incrimine les représentants d'un organisme para-étatique, le Bureau de recherches géologiques, géophysiques et minières.

Celui-ci est chargé, depuis 1956, par les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais de procéder à l'inventaire des ressources souterraines en eau de leur territoire. Il est rétribué, pour ce faire, par ces deux départements et par les collectivités locales. Ses travaux progressent avec une lenteur désespérante et sans ordre logique. Il suffit de voir sur une carte les rectangles dispersés çà et là qu'il a prospectés à ce jour pour en être convaincu.

Lorsqu'est né le nouveau projet d'aménagement du canal de la Sensée, lequel traverse une région qui, comme l'a précisé M. le professeur Waterlot, de la faculté des sciences de Lille, et de la Sorbonne maintenant, est extrêmement riche en eau et est totalement inexploitée, cet organisme a vu là l'occasion de faire une affaire. Il est bon pour un Français de souligner que le professeur Waterlot est considéré comme l'un des meilleurs hydrauliciens du monde.

Le bureau de recherches, consulté à ce sujet — on se demande pourquoi — a posé une série de points d'interrogation, et pour résoudre les objections sans aucun fondement et démenties par les faits, qu'il n'avait pas craint de formuler — et dont il avait fait part à votre administration centrale, d'après ce que

m'a écrit votre directeur — il a simplement proposé l'exécution de forages descendus à 70 mètres de profondeur, alors que la tranchée du canal écrivait simplement la craie en quelques points sur quelques dizaines de centimètres. Ceci, en demandant, bien entendu, à des tiers de payer les travaux qu'il envisageait de faire exécuter.

Pour justifier ses appels de fonds, il avait enflé ses objections à l'échelle de ses appétits, qui sont grands. Par ce moyen, il aurait donc perçu, en plus des sommes qu'il reçoit pour procéder à son inventaire, les sommes considérables qu'il réclamait pour effectuer des études prolongées — études météorologiques, jaugeages de cours d'eau, pertes par évaporation, forages multiples, etc. — en vue, soi-disant, d'éclaircir les questions qu'il s'était posées, et dont la plupart sont du reste déjà résolues, et de lever les objections sans fondement qu'il avait soulevées.

Il n'avait pas hésité à demander 350 millions, d'abord réclames aux industriels de Lille-Roubaix-Tourcoing par l'intermédiaire de la région économique. N'ayant pas eu de succès, il rabaisse ses prétentions à 150 millions en juin demandés à la préfecture de Lille, puis en octobre à 75 millions auprès de la sidérurgie, le tout en anciens francs bien entendu.

Tout ceci n'est pas sérieux. Trompée, votre administration décidait alors de se désintéresser d'une question qui ne la concernait pas directement et de s'en tenir à l'ancien projet en faisant reconstruire l'écluse de Pont-Malin, en attendant d'avoir la possibilité de faire entreprendre par la suite celle de Goelzlin.

Monsieur le ministre, il vous en coûtera au bas mot un milliard d'anciens francs de dépense supplémentaire qui seraient mieux employés ailleurs. Le département du Nord, qui contribue pour 50 p. 100 aux dépenses, n'acceptera pas aisément la chose, car les conséquences de cette décision sont graves pour son économie.

Dunkerque et son complexe sidérurgique, privés d'eau, devront aller en chercher ailleurs et cela coûtera un milliard et demi d'investissements, des frais de pompage et d'exploitation importants pour l'installation d'une conduite forcée.

M. André Denvers, rapporteur spécial. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Eugène Van der Meersch. Volontiers.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Je pense qu'il ne faut pas trop avancer de chiffres. L'étude n'est pas encore terminée. Le conseil général du Nord doit en délibérer dans quelques jours.

M. Eugène Van der Meersch. C'est cela, mais je connais bien la question.

M. Jeannil Dumortier. Voulez-vous me permettre également de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Eugène Van der Meersch. Volontiers.

M. Jeannil Dumortier. J'ai désire souligner l'importance que j'attache à un autre aspect du problème que soulève M. Van der Meersch.

En ce qui concerne l'alimentation en eau de Dunkerque, un projet est à l'étude qui prendrait dans la Canche, petit fleuve côtier du Pas-de-Calais, l'eau nécessaire non pas au complexe sidérurgique, qui travaille en circuit fermé et consomme peu, mais à l'agglomération qui l'entourera.

Cela signifierait la disparition du port d'Étaples, qui ne s'en relèverait pas.

M. Eugène Van der Meersch. Non.

M. Jeannil Dumortier. Si ! Et ce serait une atteinte à toute la région touristique de la vallée de la Canche, qui est un endroit vraiment délicieux et l'un des plus jolis de cette région du Nord.

Je me permets d'insister pour que toutes les solutions susceptibles de permettre l'alimentation directe du complexe de Dunkerque dans le département du Nord soient envisagées et étudiées. Je demande en particulier à votre ministère de suivre à cet égard les travaux qui ont été effectués.

M. Eugène Van der Meersch. Les intérêts du Nord et du Pas-de-Calais sont tellement imbriqués que cela forme une entité.

M. Jeannil Dumortier. Certes, les intérêts des deux départements sont très associés, mon cher collègue. Seulement — je m'en excuse, mais je parle en tant que député du Pas-de-Calais — notre département est souvent considéré comme le parent pauvre de la grande famille du Nord, dans de nombreux domaines, par exemple ceux de l'Université, ou pour certaines implantations. Nous avons en particulier le problème des eaux souterraines, des nappes phréatiques qui nous préoccupe énormément.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Voulez-vous, monsieur Van der Meersch, me permettre d'ajouter un mot ?

M. Eugène Van der Meersch. Volontiers.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Je demande à ceux qui sont intéressés par cette affaire de ne se montrer ni exclusifs ni excessifs. Il convient de mettre en délibération l'ensemble des projets susceptibles d'apporter de l'eau dans une région.

Présentement, c'est la région dunkerquoise qui est intéressée par le problème. Rien ne dit que le projet que nous retiendrons ne vaudra en même temps à la fois pour le Pas-de-Calais et pour le Nord.

Demeurons tous très attentifs, d'abord aux intérêts généraux d'une économie régionale.

Je prie mes collègues de ne pas ouvrir ici une discussion sans la connaissance totale de toutes les données de la question et de laisser de côté les luttes de clochers, toujours stériles.

M. Max Lejeune. Monsieur Van der Meersch, me permettez-vous de présenter à mon tour une observation ?

M. Eugène Van der Meersch. Je vous en prie.

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

M. Max Lejeune. Je vous remercie, monsieur Van der Meersch.

Je veux dire, après mon collègue Dumortier, que l'inquiétude ne se manifeste pas seulement dans le Pas-de-Calais, mais également dans la Somme. Pour les administrateurs locaux, conseillers généraux ou maires de la région côtière située entre la Somme et Boulogne se pose cruellement aujourd'hui le problème de l'alimentation en eau de toutes les agglomérations.

Nous demandons que les pouvoirs publics fassent étudier l'ensemble des problèmes de ravitaillement en eau de l'importante région du nord de la France.

M. Pierre Courant. De toute la France ! C'est un problème national et qui ne se pose pas que dans le Nord !

M. Max Lejeune. En effet, les répercussions de réalisations successives, sans plan d'ensemble, seront fâcheuses et débordent les départements du Nord et du Pas-de-Calais pour toucher même le département de la Somme.

J'insiste donc vivement afin que les pouvoirs publics fassent procéder à une étude d'ensemble et pour qu'on ne laisse pas les techniciens implanter des industries sans envisager toutes les répercussions humaines.

M. Eugène Van der Meersch. Je vous ferai, monsieur le ministre, une suggestion qui recevra votre approbation.

Pour l'alimentation en eau de la région lilloise, on parle d'un réservoir de 250 hectares qui serait construit sur des terres de grande valeur, lesquelles seraient ravies à la culture, et qui coûterait plus d'un milliard de francs, sans parler des frais de pompage pour l'alimenter ; je m'y oppose formellement.

Dans la vallée de la Sensée, pour se procurer l'eau, au lieu du déversement direct, naturel et contrôlé de celle qui remonterait dans les forages voisins du canal, que permettrait l'abaissement du plan d'eau de celui-ci, on serait condamné à opérer par pompage dans la nappe, ce qui provoquerait son rabattement et, comme cela s'est produit dans d'autres secteurs, l'assèchement de la région avoisinante.

Pour 100.000 mètres cubes prélevés par jour et à raison de 8 anciens francs par mètre cube, la dépense s'éleverait à 800.000 anciens francs par jour, soit pour l'année 300 millions de frais inutiles d'exploitation. Au total, 4 à 5 milliards seraient

dépensés en vain, et des centaines de millions dépensés chaque année en pompage et frais d'exploitation divers. Pour faire fonctionner les nombreuses usines échelonnées le long des voies navigables, seul endroit où elles trouvent de l'eau, alors que, au contraire, on pourrait les alimenter gravitairement en utilisant ces voies comme collecteurs depuis la Ser.sée, tout en réalisant des économies sur leur modernisation. Au lieu de cela, des sommes considérables devraient être dépensées pour aboutir à des solutions mauvaises.

Voilà ce que coûtera une décision fragmentaire, prise dans les conditions que j'ai évoquées en ne considérant que le seul problème des transports par eau et en se désintéressant des autres aspects de la question.

Monsieur le ministre, vous avez l'habitude de dominer les problèmes. Je vous demande instamment de revoir celui-là, la construction de l'écluse de Pont-Malin n'étant pas encore adjugée. Même si la solution d'abaissement du canal de la Sensée comporte quelques incertitudes, ce que je ne crois pas, et même quelques risques locaux, dites-vous que ceux-ci sont sans commune mesure avec les autres intérêts en cause, avec la vie de toute une région.

L'achèvement du port minéralier de Dunkerque est prévu au budget. L'usine sidérurgique est en construction et doit tourner dans vingt mois. Elle n'a pas d'eau pour ce faire.

Dans la région Lille-Roubaix-Tourcoing, la situation est dramatique. Jamais le niveau de la nappe qui nous vient de Belgique n'a été aussi bas et la situation ne fera qu'empirer rapidement. Aux établissements Sander, en amont de Lille, deux forages sont à sec et le niveau des autres forages a baissé de trois mètres, depuis le mois de septembre dernier.

La cotonnière de Fives a dû arrêter ses fabrications faute d'eau, un ou deux jours par semaine. A Marcq-en-Barœul, la situation est analogue. Il est indispensable de permettre aux usines qui apportent leur trafic à la voie d'eau pour des tonnages considérables, de tourner normalement. Et vous-même, n'avez-vous pas besoin d'eau pour vos écluses ?

Monsieur le ministre, je vous fais confiance pour adopter la solution qui s'impose et que le Nord appelle de tous ses vœux ; il vous renouveller sa gratitude pour tout ce que vous avez fait pour lui, du canal du Nord à Dunkerque, et pour le pays tout entier.

En matière d'hydraulique, nous souffrons de la dispersion des efforts. Plusieurs ministères s'occupent des mêmes problèmes et se contredisent. Cela est onéreux pour la nation. Les industriels et surtout les agriculteurs, comme je viens de le démontrer, en paient les frais outrageusement.

Vous disposez d'un personnel d'élite ; voyez donc la question avec M. le Premier ministre pour qu'une concentration s'opère entre vos mains sous la forme d'une direction de l'hydraulique dont vous auriez l'entière responsabilité. Les milliards que vous payez aux bureaux de recherches que vous utilisez seraient épargnés en grande partie.

Des primes de succès pourraient compenser les salaires plus élevés du bureau de recherches, qui débauche effrontément vos meilleurs collaborateurs alors qu'en fin de compte c'est toujours l'Etat et les contribuables qui paient. Du temps serait gagné. Pour des départements comme ceux du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme, cette question de rapidité est capitale et tout retard prend un caractère criminel pour l'avenir de notre population, surtout de notre jeunesse. Hélas ! plus de deux années ont déjà été perdues.

D'autre part, les désastres causés par les eaux de surface dans d'autres régions que la mienne étaient prévisibles pour des techniciens de l'hydraulique, de l'hydrographie et de l'hydrogénése. Pourquoi ne pas parer au danger et neutraliser toutes les catastrophes possibles par excès d'eau de surface et par manque d'eau industrielle ? Il faut prévoir et non subir.

Il serait utile que vous vous préoccupiez du traitement de l'eau de mer par bouilleurs nucléaires. Le procédé anglais Leicester semble économique. Nos savants et nos techniciens de Saclay pourraient étudier ce problème et trouver une solution française.

En terminant, monsieur le ministre, je fais appel à votre énergie et à votre bon sens habituel pour agir vite et bien. L'industrie, le commerce et l'agriculture du Nord, nos centaines de milliers de travailleurs, méritent des égards. Nous avons le devoir de nous préoccuper du présent et de leur avenir. (Applaudissements.)

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

M. René Lecocq. Mes chers collègues, si je me suis décidé à monter à cette tribune, c'est parce que j'ai cru utile de me faire l'avocat des artisans du taxi, et cela pour trois raisons principales.

La première est que la profession de taximan est en ce moment sous le coup de dangers assez graves pour la faire périlcliter, et que de ce fait j'ai reçu les doléances d'un grand nombre de ceux qui l'exercent normalement.

La deuxième raison, c'est que ces gens font un métier qui en vaut bien un autre puisqu'il est encore indispensable et parce qu'il est équitable que tout homme vive du métier qu'il pratique honnêtement.

La troisième raison, c'est que la cause me semble juste et mérite d'être défendue.

Désireux de ne pas allonger les débats, je me bornerai à l'essentiel des problèmes relatifs à la profession de taximan. C'est spécialement dans les aspects qu'elle présente en province que je l'envisagerai. On peut affirmer sans crainte de se tromper que la corporation des artisans du taxi est à l'heure actuelle la moins protégée qui soit, et certaines conclusions du rapport Rueff-Armand concernant cette activité ne seraient pas de nature à améliorer la rentabilité de la profession si dans l'avenir on prenait en considération les conclusions de ce rapport.

Mais mon propos n'est pas de débaucher des propositions de M. Rueff qui, après tout, ne sont qu'une anticipation et, m'en tenant au présent, je me borne à espérer que les pouvoirs publics ne les retiendront pas en ce qui concerne les taxis.

D'où vient donc le malaise qui règne actuellement dans cette corporation ? On peut dire, en gros, que ce malaise provient du manque de règles suffisamment rigoureuses pour protéger cette corporation. En effet, elle est perpétuellement en butte à une concurrence déloyale de la part de personnes qui ne sont pas habilitées au transport des voyageurs. Ainsi l'on voit certains particuliers peu argentés acheter une voiture à crédit et chercher dans les transports clandestins de quoi payer leurs mensualités et entretenir leur véhicule. Ce sont là des abus qui peuvent et doivent être réprimés.

D'autre part — et contre ceci on ne peut rien — le nombre des voitures particulières augmente sans cesse. Il en résulte que le travail des taximens, donc leurs recettes, vont s'amenuisant dans de notables proportions.

Si, en plus de cela, les travailleurs du taxi avaient à faire face à la liberté d'initiative que MM. Rueff et Armand préconisent en matière de transports, qu'advierait-il de la profession ? Elle irait rapidement à la ruine. Ce seraient des hommes en chômage qu'il faudrait reclasser et chacun sait combien c'est difficile. Ce seraient aussi des recettes en moins pour le Trésor.

Donc, puisque l'Etat a tout intérêt à ne pas laisser se dégrader davantage l'état de choses existant, puisqu'il est juste qu'une profession nourrisse son homme, puisqu'une situation anarchique a toujours des conséquences néfastes, il convient que le pouvoir prenne sans plus tarder les mesures qui s'imposent. C'est évidemment ce que l'on appelle les « taxis noirs » que ces mesures doivent surtout viser et atteindre.

Aussi la première réglementation doit-elle tendre à une limitation stricte du nombre des taxis dans chaque localité, nombre qui doit être calculé avec une précision suffisante, en fonction de l'importance du lieu et des besoins qui découlent de son activité propre en matière, notamment, d'industrie et de commerce.

Une seconde réglementation doit porter sur la qualité ou, mieux, sur la destination des voitures de louage. Il faudrait également que celles-ci fussent rigoureusement réparties en deux catégories seulement. La première catégorie serait celle des voitures dites de grande remise, d'une puissance supérieure à quinze chevaux, qui ne stationnent pas sur la voie publique et dont les courses se payent au forfait, après commun accord au siège social de l'entrepreneur de transports.

La deuxième catégorie serait celle des taxis proprement dits. Ceux-ci ont des emplacements réservés dans certaines artères et font payer leurs courses selon une taxe kilométrique fixée par la préfecture. Cela étant mis au point, il faudrait renforcer les moyens de répression des fraudes. Je sais bien que celles-ci sont difficiles à détecter, mais c'est une raison de plus pour instituer un service de contrôle spécialisé et investi de pouvoirs adéquats, alors que jusqu'à présent ces pouvoirs ont été pratiquement inopérants.

De plus, quand un concurrent marron serait convaincu d'exercice illégal de la profession, il importerait que les sanctions qu'on lui appliquerait fussent exemplaires et non pas bénignes comme

à présent. Elles pourraient entraîner le retrait du permis de conduire en plus d'une amende compensatrice des impôts qui n'auraient pas été payés pendant la période d'exercice illégal de la profession.

Ainsi verrait-on moins de ces fraudeurs qui tirent tout bénéfice d'une activité illégale puisqu'ils échappent à toutes les charges qui pèsent sur les taxis réguliers.

Pour achever de mettre de l'ordre dans la corporation des taximen, il serait souhaitable que les pouvoirs publics considèrent définitivement son activité comme une activité artisanale et continuent à lui appliquer l'article 184 du code général des impôts. Ce métier comporte, en effet, une part de travail personnel dont il n'est pas juste de sous-estimer la valeur.

Pour me résumer, il n'y a qu'avantage pour tous — pour les taximen et les entrepreneurs de transport, pour leurs passagers, pour l'Etat — à faire régner l'ordre et la discipline dans l'organisation d'une profession qui, pas plus en province qu'à Paris, n'a perdu de son utilité.

Ce dont souffrent les artisans du taxi, c'est du défaut de dispositions légales efficaces. Aussi ne se plaindraient-ils pas d'une réglementation stricte pourvu qu'elle fût juste. Ils savent pertinemment que, loin de mettre entrave à leur liberté, elle en serait au contraire la sauvegarde.

C'est pourquoi ils réclament à cor et à cri des ordonnances sèches. Sans aucun doute, laisser s'installer le désordre, c'est créer la misère avec toutes ses conséquences pour une honnête catégorie de travailleurs.

J'aime à croire que ma brève intervention n'aura pas été inutile et que M. le ministre des transports, après en avoir pris acte, aura à cœur de prendre les mesures qui s'imposent pour la protection efficace des artisans du taxi. (*Applaudissements.*)

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

M. René Regaudie. Monsieur le ministre, je désire attirer votre bienveillante attention sur le problème des moyens de communication dans les régions sous-développées et tout d'abord vous faire part des inquiétudes particulièrement vives qui sont nées depuis que nous avons entendu parler de la déperéquatation des tarifs ferroviaires.

Suivant les promoteurs, il s'agit de mettre en application les principes reposant sur un meilleur ajustement des prix de vente par rapport aux prix de revient, avec aménagement de ces tarifs dans certaines limites et conditions.

En contrepartie, s'il était nécessaire, des subventions seraient accordées pour certaines catégories de trafics et pour certains itinéraires.

Il en résulterait plus de souplesse commerciale pour les relations considérées comme protégées. Il en résulterait également des réductions dans certaines conditions et un tarif différentiel pour certains trafics non réguliers.

Il faudrait un aménagement du réseau ferroviaire en fonction du progrès technique avec — c'est là un des points qui nous préoccupent particulièrement — fermeture des lignes dont le bilan aurait accusé une situation financière déficitaire. Il y aurait concentration des efforts techniques sur les principales relations.

Tout cela peut évidemment paraître attrayant et tenter tous ceux qui veulent démontrer les possibilités des lignes modernisées et mettre en évidence l'effort technique réalisé par la S. N. C. F.

Mais la déperéquatation est une conception diamétralement opposée à celle qui a été jusqu'ici appliquée et qui reposait sur la notion de service public même. Elle risquerait d'entraîner la majoration du prix des transports sur les lignes secondaires dont ce serait la condamnation, à moins que, nous dit-on, interviennent des subventions; celles-ci seraient payées soit par l'Etat, soit par les collectivités locales.

Mais, dans le cas de ces dernières, la situation particulièrement difficile de leur budget laisse à penser quel serait le résultat. Or, nous sommes à une époque où les régions sous-développées essayent d'obtenir l'installation de nouvelles industries pour maintenir et, si possible, développer une certaine vie économique et sociale.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il y a là une contradiction formelle entre les principes même de la décen-

tralisation, préconisée par le Gouvernement, et la réalisation de cette déperéquatation ?

Il est nécessaire, pour les régions sous-développées plus que pour toutes autres, d'obtenir des tarifs de transport aussi bas que possible au moment où elles veulent s'assurer de nouvelles activités.

Pour cela l'amélioration de l'exploitation et l'allègement des lignes secondaires sont évidemment indispensables; la recherche du moindre coût exige une politique progressive et rigoureuse. Son but éloigné peut-être, doit être précis.

Cette politique doit être élaborée en fonction des éléments du marché national et aussi en fonction des exigences du Marché commun; elle doit dicter les investissements à réaliser. La coordination des transports est plus que jamais nécessaire.

Malheureusement, les textes la concernant, d'une multiplicité déconcertante, se trouvent dans un fâcheux désordre.

Ainsi l'économie nationale subit-elle de lourdes conséquences par suite d'une mauvaise utilisation des différents moyens.

Or, les dispositions des textes budgétaires nous font craindre, par ailleurs, que le Gouvernement n'accepte une majoration générale des tarifs de transport ferroviaires ou routiers. Nous lui faisons part de notre désaccord sur ce point et nous lui indiquons qu'il y a là, à notre avis, un danger, car la mise en application d'une telle politique, surtout si elle était doublée de la déperéquatation des tarifs ferroviaires, serait funeste aux régions sous-développées.

Si nous avons des inquiétudes en ce qui concerne la politique ferroviaire, nous ne sommes pas tellement plus satisfaits, dans les régions sous-développées, de nos possibilités routières. Il y a là un problème d'ensemble qui nécessiterait un débat que nous ne pouvons évidemment pas instaurer dans le cadre de la discussion budgétaire. Mais il y va de l'avenir économique de ces régions.

Certes, monsieur le ministre, sous votre autorité et avec la collaboration des hauts fonctionnaires dont nous connaissons tout le dévouement et toute la compétence, vous avez, avec raison, fait élaborer un plan routier de quinze ans.

Ce plan est, pour l'instant, autant que nous le sachions, demeuré officieux. Bien qu'aucune mesure officielle ne l'ait confirmé, il mérite toute notre attention.

Il repose sur un ensemble de considérations qui, certes, nous paraissent judicieuses. L'estimation qui a été faite tient compte le plus largement possible des perspectives locales de développement commercial, de l'expansion industrielle et des échanges nationaux et internationaux susceptibles d'intéresser la circulation routière dans les régions considérées.

Sur ce plan nous serions assez d'accord avec vous, mais des observations doivent cependant être présentées.

Vous prévoyez, d'une part, à raison de 50 p. 100 — et cela nous l'approuvons — la construction des autoroutes. Mais ces autoroutes évidemment devront joindre Paris, car ni la décentralisation industrielle, ni les mesures de décongestionnement envisagées ne sauraient, pour un temps assez long, retirer à la capitale la prédominance dans l'économie du pays.

Au contraire, les routes existantes qui servent de liaison entre les différentes régions ont un intérêt actuel et elles ont souvent l'avantage de pouvoir être aisément modernisées. Les besoins de nos régions déshéritées sont absolument urgents.

Or, que penser des projets que nous pouvons considérer, et comment ne pas avoir les mêmes inquiétudes que celles dont se faisait l'écho notre collègue M. Catalifaud, que je remercie d'ailleurs de défendre une région qui m'est particulièrement chère ?

S'agissant du Massif Central, monsieur le ministre, cette région aurait le plus impérieux besoin d'avoir une desserte Est-Ouest ferroviaire ou routière.

Il est de toute évidence que c'est dans les régions où le rail est insuffisant qu'il y a lieu de prévoir de nouveaux aménagements routiers susceptibles d'y apporter des activités économiques nouvelles et, à défaut, d'y conserver celles qui existent encore. Si nous devons attendre le terme de votre plan, il sera trop tard.

Mais c'est là un problème qui revêt un aspect national. Chaque année, nous déplorons 8.500 morts sur nos routes, 180.000 blessés et 200 milliards à 250 milliards de dommages matériels. Or, les grands travaux intéressants les zones sous-développées ne seront probablement pas immédiats, et c'est ce qui augmente notre souci.

Monsieur le ministre, vous avez à répondre à de très nombreuses exigences. Mais nous voudrions que vous vouliez bien vous pencher sur la situation de ces régions qui, pour être pauvres, n'en méritent pas moins l'intérêt de la nation, car elles désirent participer à la vie économique générale.

Hélas, vous manquez d'argent, et nous le constatons, pour vos travaux et pour votre personnel, dont le mécontentement va croissant. De-ci, de-là, nous constatons notamment que l'étendue des circonscriptions confiées à vos ingénieurs des travaux publics de l'Etat augmente, alors que leurs moyens diminuent. A ce sujet plusieurs questions peuvent être posées.

S'agit-il d'une insuffisance de recrutement ? Les écoles intéressées fournissent-elles à l'heure actuelle les candidats nécessaires ?

Monsieur le ministre, vous gérez un des plus importants ministères de notre pays. Il se trouve placé en quelque sorte à la clé de voûte de l'économie. Vous êtes, par les activités que vous représentez, celui qui passe des commandes aux entreprises, et vous agissez directement sur la vie économique, qui va vers la prospérité ou, au contraire, vers la régression.

Hélas ! dans un moment où nous avons tant de soucis de divers ordres, je voudrais attirer votre attention sur l'intérêt de posséder un réseau routier modernisé et adapté aux exigences nouvelles.

Les incidents qu'a connus ces temps-ci le marché de l'automobile me permettent de rappeler une discussion que nous avions eue ici le 9 novembre 1959 et au cours de laquelle j'avais exprimé au Gouvernement mes craintes relatives au marché de l'automobile et aux possibilités de maintenir nos exportations.

M. le secrétaire d'Etat aux finances m'avait assuré que les choses étaient pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Ce n'est pas, hélas, M. le ministre des travaux publics qui niera aujourd'hui que la situation du marché automobile est extrêmement inquiétante. Si à Paris il arrive qu'on n'achète pas de voiture parce qu'on ne peut plus circuler, il est certain que dans les régions sous-développées, le manque de ressources arrête les transactions. Si nous ne disposons pas d'un marché national, nous n'aurons pas un marché extérieur satisfaisant. Les deux sont étroitement liés; c'est là une règle bien connue. Il faut donc permettre la circulation automobile dans de bonnes conditions et aménager nos routes.

Je le répète, c'est le ministre des travaux publics qui détient, en l'occurrence, les principaux moyens de résoudre le problème économique. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Jeanni Dumortier. Monsieur le ministre, dès la rentrée d'octobre, vous avez été saisi, de la part de l'organisation syndicale des cheminots, de nouvelles revendications de salaires. Et cependant au mois de mai 1960 déjà, la question avait été étudiée. Des mesures dans la ligne des décisions intervenues en 1957, sous le nom d'accords Ribeyre, et destinées au rattrapage des salaires industriels avaient été présentées le 3 mai.

C'est, monsieur le ministre, que ces mesures présentaient tout d'abord le vice d'être appliquées de façon autoritaire, et que l'ouverture de l'éventail hiérarchique n'avait pas rencontré un accord unanime, en particulier parce que les augmentations de salaires des échelles les plus basses étaient dérisoires.

L'agent de l'échelle 2, premier échelon, bénéficiait de 6,80 nouveaux francs d'augmentation mensuelle, en trois étapes, entre juin 1960 et juin 1961. Le cheminot de l'échelle 4, deuxième échelon, bénéficiait de 15,20 nouveaux francs, celui du neuvième échelon de l'échelle 19 reçoit, lui, 231,41 nouveaux francs.

Les cheminots ne trouvent absolument pas que l'augmentation accordée aux cadres soit excessive, mais elle est certainement sans commune mesure, même hiérarchique, avec celle de la base.

Car enfin, une politique de hausse du coût de la vie tendant à faire porter aux travailleurs les plus déshérités la part la plus lourde des charges frappe particulièrement les cheminots.

Nous sommes loin de la politique du gouvernement à direction socialiste présidé par M. Guy Mollet qui avait pu, de janvier 1956 à juillet 1957, malgré les charges écrasantes de la guerre d'Algérie, malgré les gelées de l'hiver 1955-1956, maintenir l'indice des prix afin que les plus malheureux ne soient pas les plus frappés.

Et les cheminots, chaque fois qu'ils consultent les budgets-types, qu'il s'agisse des budgets officiels ou de ceux publiés par

leurs organismes spéciaux, enregistrent un pourcentage bien supérieur à l'augmentation si mince obtenue à la suite de longues et pénibles négociations.

C'est pourquoi, dès la rentrée d'octobre, ils ont posé le principe de l'augmentation générale de leurs salaires parallèlement à celle du S. M. I. G.

Ils ont des titres à le faire. Ne sont-ils pas actuellement les derniers cheminots européens — je ne parle pas des esclaves de l'Est — à effectuer 48 heures par semaine ? Belges, Luxembourgeois, Italiens effectuent au maximum 45 heures.

Et le 17 juin 1960, à mon excellent ami M. Cassagne, député de la Gironde, vous opposiez un *non possumus total*.

Et pourtant, le cheminot français est celui qui supporte la charge linéaire la plus lourde. En Angleterre, il y a 18,11 agents par kilomètre exploité ; en Allemagne, 15,02, en France 8,50. En France, on compte 262,31 milliers d'unités kilométriques de trafic par agent, contre 118,33 en Angleterre.

Toutes ces statistiques, bien sûr, peuvent être discutées. Disraëli en faisant la forme supérieure de la déformation, pour ne pas dire du mensonge. Mais je pense quand même que ces statistiques sont sérieuses et que, pour vous défendre vis-à-vis de l'administration des finances, monsieur le ministre, il était nécessaire qu'à cette tribune ces chiffres soient apportés.

Il faut enfin manifester votre volonté d'associer le personnel de la S. N. C. F. à la modernisation de l'exploitation, et de définir le cadre général à l'intérieur duquel devraient être prises les mesures que cette modernisation permettrait en faveur de tous ceux qui en assurent la réalisation, par leurs connaissances et leur dévouement.

Ces mesures, monsieur le ministre, vous le savez, ce sont les révisions de la qualification, de la classification, de l'encadrement, du déroulement de carrière.

La S. N. C. F. actuelle est une grande entreprise moderne et technique à l'intérieur de laquelle les vieilles classifications sont périmées, dépassées.

Après avoir évoqué les problèmes du personnel, je vais aborder le deuxième point de mon exposé sur la S. N. C. F., et je rejoindrai en partie les conclusions du rapporteur, M. Ruais.

Je n'ai pas été convaincu par le chapitre 45-42, et en particulier par son article 2.

Le bon public peut croire que, dans le cadre de l'assainissement des finances publiques, le Gouvernement a réduit de 175 millions 800.000 NF la subvention pour la couverture du déficit d'exploitation.

Je souhaiterais que cela soit vrai, mais je ne peux partager votre optimisme.

En effet, analysant trois de ces dispositions, je constate que si vous portez 134.400.000 NF d'augmentation de charges d'exploitation, vous ne paraissez tenir aucun compte d'une augmentation que précèdera la S. N. C. F. — elle y sera contrainte — de la participation aux dépenses de renouvellement du matériel roulant.

Il aurait été plus sage de prévoir 200.000.000 de nouveaux francs, soit 85.000.000 de nouveaux francs de plus. Vous prévoyez 135 millions d'économies. Je vous en concède 100 ; il y a donc 35 millions à supprimer.

Vous espérez 150.000.000 de nouveaux francs d'augmentation de trafic. La S. N. C. F. elle-même n'a-t-elle pas fixé ce chiffre à 70 millions ? D'où viennent les 80 millions supplémentaires ?

Donc, rien qu'avec ces trois postes, les 175 millions de réduction d'imposte deviennent 5 millions d'augmentation ! Voici pourquoi, messieurs, votre budget est en équilibre !

Je vous donne rendez-vous, monsieur le ministre, au dépouillement des comptes de l'exercice, et la preuve sera faite ou que je me suis trompé ou que vous-même et les services qui participent à l'élaboration des chiffres ont été trompés. Enfin mon dernier mot sera relatif à la hausse des tarifs « marchandises ».

Vous espérez 270 millions de francs. Vous allez donc libérer trois crans, soit 7,50 p. 100 d'augmentation. Croyez-vous que le moment soit opportun ?

Nous savons — moi tout le premier — vos difficultés, mais j'avais le devoir, au nom du groupe socialiste, de vous exprimer notre inquiétude devant la dégradation du pouvoir d'achat des cheminots, nos craintes devant vos solutions budgétaires.

C'est chose faite. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Paul Mazurier. Mesdames, messieurs, vous ne serez sans doute pas étonnés que je n'aborde pas de problèmes techniques ; ils ont été traités avec une grande maîtrise par les orateurs qui m'ont précédé à la tribune.

J'attirerai seulement votre attention, monsieur le ministre — puisque l'ensemble des transports est placé sous votre haute direction — sur une question dont la gravité, je pense, ne vous a pas échappé, car je connais votre souci de régler les problèmes qui vous sont soumis.

La région parisienne est devenue, vous le savez, un monstre que nous avons dénoncé à plusieurs reprises et qui pose les problèmes les plus divers sur divers plans : constructions scolaires, adduction d'eau, amélioration de la distribution de l'électricité, du téléphone, problèmes que nous vous avons signalés maintes fois. Mais il en est un qui devient angoissant, c'est celui du transport des personnes que l'on encaserne dans la banlieue parisienne et qui doivent parcourir chaque jour plusieurs dizaines de kilomètres pour se rendre à leur travail.

En créant ces grands ensembles sans leur avoir donné une vie quelconque, en leur accordant seulement l'autonomie de loger des personnes dans des conditions sur lesquelles nous pourrions revenir, on oblige la plupart de ces travailleurs — malgré la loi de quarante heures — à s'absenter douze heures par jour de leur foyer, parce qu'aucune coordination des transports n'a été organisée.

Je parlerai plus particulièrement — je vous prie de m'en excuser, mes chers collègues, mais certains ont cité leur département — d'une région en plein développement, le Nord de Paris.

Sur votre initiative, monsieur le ministre, et celle de vos prédécesseurs, l'électrification de la ligne Paris-Lille a été réalisée, notamment dans sa partie de banlieue Paris-Chantilly. On en a déduit immédiatement que cette électrification prélevait à la création d'une ligne de métropolitain.

Malheureusement, si l'électrification existe, comme toujours rien n'a été prévu sur le plan du matériel, tout au moins pas en quantité suffisante par rapport aux transports à effectuer.

A l'heure actuelle, de grands ensembles, répartis sur cinq communes et qui compteront avant deux ans 200.000 habitants — ce qui va représenter un certain nombre de voyageurs, vous vous en doutez, monsieur le ministre — sont très mal desservis. Le trafic ne pourrait être assuré que si chaque train pouvait enlever mille voyageurs. Dans les circonstances actuelles, il faudrait, aux heures de pointe, vingt trains se succédant à quelques minutes d'intervalle pour assurer le départ et le retour rationnels de ces ouvriers et employés qui vont chercher au loin le travail qu'ils ne trouvent pas sur place.

Chacun connaît les difficultés que rencontre la R. A. T. P. On les a souvent évoquées ici. Or, le déficit des lignes d'autobus de la R. A. T. P. serait, paraît-il, l'apanage d'un certain nombre de départements, en particulier de celui de Seine-et-Oise. Or, ce département est déjà écrasé par toutes sortes d'impôts pour faire face à l'arrivée croissante de provinciaux, sans que les collectivités locales en retirent les ressources correspondantes.

Par ailleurs, monsieur le ministre, les autobus de la R. A. T. P. ne pourront bientôt plus entrer dans la région Nord de Paris. Pour traverser Saint-Denis, ce nœud central de l'agglomération Nord, en partant de Chantilly pour arriver dans le centre de Paris, où employés et ouvriers ont leur emploi, on éprouve les pires difficultés.

Devant cette situation catastrophique, on a appliqué quelques solutions ; en particulier, on a créé plusieurs stations. Or, la S. N. C. F. ne participe en rien aux frais d'installation de ces nouvelles stations. Où les collectivités locales peuvent-elles trouver les crédits nécessaires à la création et à l'ouverture de haltes ?

Dans certains endroits ont été prévues de simples haltes avec un quai non couvert, haltes qui doivent canaliser de 10.000 à 15.000 voyageurs le matin et autant le soir, sans qu'existe de service de distribution de billets. On se procure ceux-ci à gauche et à droite, dans les cafés ou dans certains établissements.

A Goussainville, par exemple, pour obtenir une halte la commune a dû s'endetter de 32 millions, ce qui est inconcevable.

Il est nécessaire, monsieur le ministre, qu'en matière de coordination des transports vous ayez, au sein du conseil des

ministres, votre mot à dire à propos de ces implantations massives. Demain, si ces voyageurs ont trouvé un toit, peut-être se montreront-ils satisfaits à l'égard du ministère de la construction ; mais ils se retourneront contre vous-même parce que nous n'aurons pas su prévoir les moyens de transport qui leur permettront de gagner leur vie, aucune activité n'existant sur place à cet égard.

J'interviens, monsieur le ministre, au nom de ces populations. La plupart sont transplantées de tous les points de France. Très peu viennent de Seine-et-Oise et de Paris où l'on démolit les taudis avec trop de lenteur parce que, là aussi, on manque de crédits.

Le Gouvernement nous présente des plans que nous examinons avec bienveillance. Des statistiques sont avancées, mais M. Dumortier remarquait avec raison qu'on faisait dire à celles-ci ce que l'on voulait. Si la politique actuelle devait être poursuivie, elle aboutirait à une catastrophe dans tous les domaines. Il n'y aura ni eau, ni électricité, ni téléphone et bientôt plus de transports.

Ce n'est pas avec une telle politique que l'on prépare dans ces grands ensembles des lendemains qui chantent ! (Applaudissements.)

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

M. Jean Poudevigne. Mesdames, messieurs, j'évoquerai brièvement le douloureux problème des inondations et à ce propos je présenterai deux observations et poserai une question.

Ma première observation a trait à l'organisation des services de l'hydraulique. Vous savez qu'il existe une dualité en la matière, ces services dépendant à la fois du ministère des travaux publics et du ministère de l'agriculture. Le député du Gard que je suis ne peut se plaindre du ministère de l'agriculture qui, au cours des dramatiques inondations de 1958, fit preuve à l'égard de mon département de suffisamment de compétence et de complaisance pour que je ne veuille pas le critiquer.

Quoi qu'il en soit, la dualité est néfaste à l'efficacité et il serait souhaitable que les services de l'hydraulique fussent regroupés sous l'autorité d'un seul ministère. Il ne m'appartient pas de choisir entre celui des travaux publics et celui de l'agriculture, mais une concentration s'impose.

Ma deuxième observation concerne la fréquence des crues et je m'attacherai à montrer que, dans la vallée du Rhône, cette fréquence devient alarmante.

Je me suis fait communiquer par vos services, monsieur le ministre, le relevé des crues depuis près d'un siècle. Bien entendu, je n'en infligerai pas la lecture à l'Assemblée. J'en ai retenu que si l'on excepte l'année 1935, où les crues furent fréquentes, on assiste depuis cinq ans à une recrudescence vraiment inquiétante.

De 1945 à 1955, on compte six crues de plus de cinq mètres à l'étiage d'Avignon. Or, de 1955 à 1960, nous avons connu quatorze crues de plus de cinq mètres à l'étiage d'Avignon, dont sept pour la seule année 1960, laquelle n'est pas encore écoulée.

Cette constatation conduit à se demander pour quelle raison les crues sont si importantes. C'est peut-être une légende, mais selon une opinion répandue dans la vallée du Rhône la construction de barrages par la compagnie nationale du Rhône serait, en partie responsable de ces crues. Je m'explique.

Il semble que la construction des barrages ait eu pour effet de ralentir le cours du fleuve et, par conséquent, d'accélérer le dépôt des sédiments. Je ne sais si cette explication est exacte, mais je serais heureux, monsieur le ministre, que vous puissiez la faire vérifier et nous rassurer à ce sujet. En effet, du résultat de cette enquête dépendront les solutions auxquelles vous serez conduit à recourir, et que je voudrais brièvement exposer.

En présence de crues répétées, il n'y a plus de vie sociale et économique possible dans la basse vallée du Rhône ; il importe donc de prendre d'urgence les mesures qui s'imposent. A cet égard, il est possible de construire de nouvelles digues, mais je ne suis pas certain que cette solution soit la bonne. Fréquemment, en effet, en construisant des digues de plus en plus élevées on protège Pierre en inondant Paul.

La deuxième solution est celle du dragage. Je crois que celui-ci s'imposera si l'enquête que je me suis permis de solliciter se révèle positive. Mais, sur ce point également, je ne crois pas que le dragage puisse améliorer sensiblement la situation : on évitera peut-être que l'ensablement ou la sédimentation

deviennent plus importants, on ne parviendra pas à gagner énormément sur les crues.

C'est donc vers une troisième solution que le Gouvernement, je l'espère, voudra bien s'orienter. Pour régulariser les cours d'eau, pour éviter les crues, il faut élaborer un plan hardi de construction de barrages de retenue qui, seuls, permettront d'écrêter les crues.

En effet, il ne servirait à rien d'exécuter les travaux que j'indiquais dans la vallée du Rhône si l'on n'était pas maître du débit des rivières, qu'il s'agisse des affluents cévenols, des affluents du Vivarais et également des affluents alpestres.

Il importe donc, monsieur le ministre, que vos services mettent au point un plan de construction de barrages de retenue. Vous avez déjà commencé pour les rivières et fleuves cévenols, et je vous en remercie.

Je profite d'ailleurs de l'occasion qui m'est donnée pour vous rendre hommage en raison des efforts que vous avez déployés pour aider les malheureuses régions que je représente et qui, depuis quelques années, ont beaucoup souffert. Vous connaissez d'ailleurs fort bien leur situation.

Je crois donc que si le Gouvernement veut s'engager dans cette voie, il faut faire l'effort nécessaire pour s'attaquer au problème des inondations, on ne verra pas la misère que connaissent actuellement nos populations, car — je l'ai dit, il y a quelques instants — il n'y a plus de vie économique possible. Il suffit de consulter les percepteurs, les banques privées et surtout le crédit agricole pour se rendre compte que ces régions, qui passaient à juste titre pour riches, sont en train de devenir des zones dont la pauvreté fait peur. (Applaudissements.)

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

M. Edouard Rieunaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le 3 juillet 1959 j'étais intervenu en faveur des agents de la S. N. C. F. et des réseaux secondaires afin qu'ils puissent bénéficier de la loi du 14 avril 1954 instituant les bonifications de campagnes pour les agents de la fonction publique et du secteur semi-public.

Il y a un an, le 22 octobre 1959, vous aviez bien voulu me recevoir à la tête d'une délégation de la fédération des associations de fonctionnaires, agents et ouvriers de l'Etat et des services publics anciens combattants et victimes de guerre, et vous intéresser à notre requête. Hélas ! je ne vois pas encore de crédit inscrit dans le budget de 1961.

Je sais qu'à la suite de l'une de mes questions écrites vous m'écriviez le 5 septembre 1959 « qu'il fallait évaluer ces dépenses à 8 milliards d'anciens francs environ ». Vendredi dernier, répondant à une question orale de M. Jouault sur ce même sujet, vous avez précisé qu'il s'agissait de 9 milliards.

Il semble, cependant, que le Gouvernement pourrait inscrire cette dépense en plusieurs étapes en accordant le bénéfice de la loi, comme je l'avais alors suggéré, d'abord à ceux qui ont moins de trente-sept annuités et demie.

Il y a là un devoir de reconnaissance nationale. Il a été fait notamment à l'égard des fonctionnaires civils de l'Etat, des départements et des communes, des agents des entreprises nationales, de Gaz de France, d'Electricité de France, des employés des théâtres nationaux, de la compagnie des eaux, de l'Imprimerie nationale, des houillères, des postes, de la marine marchande.

Le déficit de la S. N. C. F. ne doit pas être invoqué en la circonstance, pas plus que les maigres avantages acquis. C'est une dette sacrée.

Si le budget des travaux publics ne peut la prendre en charge, je ne vois pas d'inconvénient à ce que ce soit le budget des anciens combattants ou tout autre qui l'enregistre, l'important étant d'arriver à un résultat positif.

Lorsqu'on sait que les cheminots anciens combattants d'Alsace et de Lorraine, ancien réseau allemand, et tout dernièrement, comme l'indiquait M. le rapporteur Catalifaud, les cheminots de Tunisie et même du Maroc, ont eu satisfaction sur ce point, on ne peut que souhaiter, avec l'ensemble du Parlement, que les employés d'élite que sont les cheminots français anciens combattants — au nombre de 120.000 environ — ne soient pas, sur ce point précis, défavorisés, ce qui serait une grave injustice.

Je voulais enfin intervenir en faveur du relèvement des salaires des cheminots ainsi que dans le sens d'une prolongation de la date des grandes vacances jusqu'à la fin du mois de sep-

tembre en vue d'aider l'hôtellerie française, de développer le tourisme et de rendre service aux familles. Mais d'autres orateurs ont pris la parole en ce sens. Aussi, pour ne pas abuser de l'attention de l'Assemblée, ne reviendrai-je pas sur ces problèmes, faisant confiance, monsieur le ministre, à votre esprit social pour les examiner comme il convient. (Applaudissements.)

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

M. Albert Trébosc. Monsieur le ministre, je désire attirer votre attention sur un problème d'actualité, celui de l'automobile.

Comme tous les Français, vous avez été affecté par la récente perspective d'une crise dans ce secteur particulièrement actif de notre économie. Le licenciement de 3.000 ouvriers par la Régie Renault a été interprété par certains comme le signe avant-coureur d'une grave crise de la construction automobile française. D'autres, par contre, ont mis en cause la gestion de la Régie. Je pense qu'il ne faut ni dramatiser ni déplacer le problème.

Chacun — M. le ministre des finances beaucoup plus que tout autre — s'est félicité de l'accroissement considérable de nos exportations dans ce secteur industriel, durant les dernières années, mais la fragilité de ce marché n'avait pas échappé aux gens avertis. La crise est venue et si elle a revêtu un caractère aigu chez notre premier constructeur, c'est parce qu'il est en même temps le plus gros exportateur, 60 p. 100 de sa production étant vendue à l'étranger.

Mais il est une autre raison à cette situation, à savoir que notre marché intérieur n'a pu jouer son rôle de régulateur. En effet, sans être en crise, il ne connaît pas le développement que l'on aurait pu espérer et qu'avait prévu le plan. Il y a à cela de nombreuses raisons et j'en soulignerai deux principales, mais dont l'une seule vous concerne, monsieur le ministre.

La première est l'excès de la fiscalité et le prix trop élevé de l'essence. Nous avons, en ce domaine, le triste privilège de détenir le record du monde ; mais j'ai entendu avec plaisir M. le secrétaire d'Etat aux finances nous dire qu'il était en parfait accord avec son collègue de l'industrie et que, dès le début de 1961, il allait envisager un abaissement substantiel du prix du carburant.

L'autre motif, monsieur le ministre, vous concerne directement : il s'agit des entraves croissantes que l'insuffisance de l'infrastructure oppose à la circulation et au stationnement, ce qui freine le développement normal de la demande d'automobiles. Le nombre d'immatriculations de véhicules neufs était de 640.000 en 1957, de 697.000 en 1958 et seulement de 664.000 en 1959 ; en 1960, le marché est en expansion, mais pour le mois d'octobre le nombre des immatriculations de voitures particulières est en légère régression.

La moyenne kilométrique par usager qui était de 13.000 kilomètres en 1958 est tombée à 9.000 en 1959.

Ce sont là, monsieur le ministre, des signes qui, sans être alarmants, méritent une extrême attention. Nous constatons avec la plus grande satisfaction que vous avez pu, dès cette année, relever d'une façon substantielle les crédits destinés à nos routes.

Il convient que cet effort soit non seulement maintenu, mais accru dans les exercices à venir, car nous avons pris un retard considérable, fort préjudiciable au développement de notre première industrie nationale.

Vous me permettrez, monsieur le ministre, de vous présenter quelques observations personnelles. En premier lieu, je veux vous féliciter d'avoir établi un programme étalé sur dix années dans lequel vous avez fait une très large place à la création des autoroutes. (Applaudissements.)

La deuxième observation sera pour regretter que l'effort que vous entreprenez ne soit pas plus important dans le décongestionnement des accès des grandes villes et dans l'amélioration du réseau secondaire et rural où de très grands travaux sont indispensables. Vous me permettrez de reprendre ici une phrase de M. Lemaigre, président de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles :

« De même que le sang qui circule dans les artères ne peut jouer son rôle qu'à la condition d'arriver à irriguer le cerveau et les autres organes vitaux, de même le plus beau réseau d'autoroutes ne servirait pratiquement à rien si les véhicules qui l'empruntent ne réussissent pas à pénétrer au cœur des villes où se répandent dans les plus petits vaisseaux du réseau rural ». (Applaudissements.)

Troisième et dernière observation : le rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges, par M. Catalifaud, contient, à la page 21, un plan directeur de la construction du réseau d'autoroutes et de l'aménagement du réseau existant, premier et deuxième ordre.

J'ai été frappé par une immense tache blanche qui correspond au Massif Central et à une partie du Sud-Ouest. Je me permets de vous rappeler, monsieur le ministre, que ce sont précisément ces régions qui souffrent le plus du sous-développement et qu'une des raisons actuelles de cette tragique situation est leur isolement.

Ces régions étant peu ou mal desservies par le chemin de fer, c'est par la route que doivent se faire tous les transports. Or, c'est dans ces régions, monsieur le ministre, que vous avez omis de prévoir des voies de circulation qui, du point de vue économique et touristique, auraient quelques chances de leur apporter ce peu d'oxygène qui les empêcherait de s'étioier un peu plus, et peut-être de mourir.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'étudier tout particulièrement ce problème qui revêt pour nos régions une extrême importance ; sa solution peut notamment faciliter une décentralisation industrielle qui connaît assez d'obstacles par ailleurs.

En conclusion, je veux souligner l'urgence et la nécessité de mettre enfin sur pied une politique concertée de l'automobile, politique à long terme, en particulier en ce qui concerne votre ministère. Certes, la baisse de l'essence est ardemment souhaitée par tous les usagers de l'automobile ; mais n'oublions pas qu'il suffit d'un décret pour la rendre effective le lendemain matin.

Pour établir et surtout pour réaliser un vaste programme routier, il faut au contraire des années.

Je voudrais, en terminant, livrer à vos méditations cette phrase de M. Jean-Pierre Peugeot :

« L'automobile reste un instrument d'émancipation, un élément fondamental de véritable progrès social qui ne se traduit pas par la soumission à des servitudes communautaires,

mais par l'accès d'un nombre sans cesse croissant d'individus à des biens particuliers. »

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous soyez un des grands artisans de cette émancipation et de ce progrès social. (Applaudissements.)

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 (n° 866) (Rapport n° 886 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) (deuxième partie) :

Travaux publics et transports (suite).

I. — Travaux publics et transports (Annexe n° 27. — M. Ruault, rapporteur spécial ; avis n° 892 de Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges) :

Tourisme (Annexe n° 28. — M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 892 de M. Laurin, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Voies navigables et ports (Annexe n° 29. — M. Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 892 de M. Dumortier, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures trente-cinq minutes.)

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