

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; ETRANGER: 40 NF
(Compte chèque postal: 9063.13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 27^e SEANCE

1^{re} Séance du Mercredi 6 Juin 1962.

SOMMAIRE

1. — Nomination d'un membre de commission (p. 1505).
2. — Plan de développement économique et social. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1505).
Discussion générale (suite): MM. Ihuel, Courant, Pleven, Van der Meersch, Mme Devaud, MM. Dumas, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, Poudevigne, Vidal, Ebrard, Boisdé, Sallenave.
Renvol de la suite du débat.
3. — Ordre du jour (p. 1526).

PRESIDENCE DE Mme JACQUELINE THOME-PATENOTRE,

vice-présidente.

La séance est ouverte à quinze heures.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

— 1 —

NOMINATION D'UN MEMBRE DE COMMISSION

Mme la présidente. Le groupe de l'union pour la nouvelle République a désigné M. Codet pour siéger à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

* (21.)

Cette candidature a été affichée le 5 juin 1962 et publiée à la suite du compte rendu de la séance du même jour et au Journal officiel du 6 juin.

Elle sera considérée comme ratifiée et la nomination prendra effet à l'expiration d'un délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée par trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

— 2 —

PLAN DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi portant approbation du plan de développement économique et social (n° 1573, 1728; 1712, 1707, 1714).

Dans ses séances du mardi 29 mai, l'Assemblée a commencé la discussion générale.

Dans la suite de cette discussion, la parole est à M. Ihuel.

M. Paul Ihuel. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans son discours inaugural du 22 mai dernier, M. le Premier ministre a précisé que le IV^e plan se proposait de diminuer les disparités existant entre les régions. Il ajoutait que le plan devait être orienté de façon à accentuer, en faveur des zones déshéritées, cet effort que représente l'aménagement du territoire.

Je ne saurais évidemment citer de meilleure référence en ce début de mon propos puisque le but de mon intervention consiste précisément à souligner la grande pitié de ces régions déshéritées.

Peut-être mon audace vous paraîtra-t-elle grande si j'exprime ici la conviction qu'il est possible de mieux remédier au déséquilibre de nos structures humaines, économiques et sociales. Cette conviction, je l'apporte au nom de mes quarante collègues bretons groupés dans ce comité que vous connaissez, qui s'appelle le C. E. L. I. B., et qui n'est autre que le rassemblement, sur le plan régional, de nos élus, de nos collectivités locales, de nos forces professionnelles et syndicales.

Ainsi donc, je serai amené, au cours de cette intervention — et vous m'en excuserez — à me référer souvent à la situation de la région bretonne que je connais mieux qu'aucune autre, mais c'est, en fait, le problème de toutes les régions sous-développées de France que je pose, c'est-à-dire des autres régions nommément désignées dans le IV^e plan et qui sont la Bretagne et les départements limitrophes, le Massif Central, le Sud-Ouest et, quoique pour des raisons particulières, le Nord et le Pas-de-Calais.

Mon propos ne vise donc pas un problème particulier ou local, mais un problème national dont l'importance est telle qu'elle avait provoqué, de la part du Premier ministre, la création d'un ministère spécial dont je regrette qu'il n'ait pas été maintenu.

On a découvert en effet, depuis quelques années, que la France se compose de régions. On a découvert que, parmi ces régions, les unes étaient en plein mouvement, en plein essor, alors que d'autres, comme la célèbre peau de chagrin, voyaient décroître leur population, baisser leur niveau de vie, s'épuiser leur substance.

La France a pris conscience de ce déséquilibre et nul n'admet plus aujourd'hui qu'on puisse planifier l'économie nationale sans envisager les applications régionales de cette planification. C'est devenu l'évidence et pourtant, vous en conviendrez, c'est un point de vue récent.

Nous ne pouvons que nous en réjouir, mais il aura fallu, en fait, arriver à une situation inquiétante pour que, en haut lieu, on accepte enfin de considérer le problème.

Je ne veux pas rappeler ici les données des disparités régionales. Elles ont été maintes fois exposées et partout. Mais il importe, à mon sens, d'en dégager rapidement les redoutables effets.

C'est, d'une part, la dépopulation qui crée rapidement le désert humain et dont le danger vient encore d'être mis en relief par le dernier recensement. Dans quelques années, si l'on n'y prend garde, dans des régions entières de la Bretagne intérieure notamment, il ne manquera plus que l'essentiel, c'est-à-dire les hommes.

« Pour quoi accepterai-je d'engager les frais d'une construction scolaire neuve, disait récemment le maire d'une commune que je connais bien. Mon vieil immeuble me suffit car, avant longtemps, je n'aurai personne à y mettre. »

Depuis 1921, malgré une démographie en expansion, les départements de l'Ouest ont, en effet, perdu de 15 à 18 p. 100 de leur population, l'Ardèche 18 p. 100, le Lot 20 p. 100, l'Ariège 23 p. 100, la Haute-Loire 25 p. 100, la Creuse et la Lozère en ont perdu 32 p. 100.

D'autre part — et c'est la conséquence inévitable de ce dépeuplement — le sous-développement entraîne la précarité du niveau de vie et, partant, la pauvreté et parfois la misère.

En effet, si de 1955 à 1958 le revenu des particuliers s'est accru de près de 40 p. 100 dans la région parisienne, il n'a augmenté, pendant la même période, que de 26 p. 100 dans le Poitou et les Charentes, de 26 p. 100 également en Aquitaine, de 21 p. 100 dans le Limousin et de 19 p. 100 seulement en Bretagne.

Tel est, mesdames, messieurs, le résultat sur le plan humain, le seul qui compte en définitive, de ce qu'on appelle les disparités régionales, et c'est ainsi qu'une partie de notre pays se vide et s'appauvrit dangereusement, tandis qu'une autre partie se peuple et, souvent, se surpeuple et s'enrichit, par le simple jeu d'un déséquilibre trop souvent toléré mais gravement préjudiciable à l'intérêt général de la nation.

C'est plus que jamais le moment d'en débattre dans l'instant où notre Assemblée se penche sur un plan qui conditionne, pour une durée de quatre ans, l'ensemble de la vie économique et sociale du pays.

Aussi, je pose avec gravité la question : ce IV^e plan, qui nous est bien tardivement soumis, apporte-t-il des remèdes suffisants pour atténuer les disparités régionales et supprimer leurs déplorable conséquences ?

Tout d'abord, je fais une constatation qui, pour nous, représente un certain résultat.

Nous reconnaissons avec M. Sudreau que, pour la première fois, le plan a pensé la répartition des investissements, en fonction de la géographie et des économies régionales.

Le plan reconnaît donc l'existence du problème. C'est déjà quelque chose. Je cite : « Il existe quelques régions où la concentration industrielle et humaine risque de prendre des proportions excessives. Le déséquilibre que la politique régionale doit s'efforcer de réduire affecte le peuplement, l'emploi, le revenu et la croissance. L'objectif est de limiter à un taux raisonnable les migrations dues aux écarts régionaux prévisibles entre, d'une part, la demande d'emploi découlant de la démographie, de l'immigration et de la modernisation de l'agriculture, d'autre part, les offres d'emploi résultant de l'évolution de l'industrie et des services ».

Le problème étant ainsi posé, quelles sont les mesures proposées par le IV^e plan pour favoriser la croissance économique harmonieuse des différentes régions de France ?

L'ensemble de ces mesures constitue, mes chers collègues, ce que le plan appelle, pour les régions faibles, une politique d'entraînement — par contraste avec ce qu'il nomme, pour les régions fortes, une politique d'accompagnement.

Il s'agit, d'abord, dans la politique dite d'entraînement, de localiser des investissements publics par exemple l'enseignement, les communications, puis de provoquer un certain nombre d'incitations portant sur la politique tarifaire en matière de combustibles, d'engrais, d'énergie et de transports.

Il s'agit, enfin, de développer certaines zones dites de conversion, et singulièrement en Bretagne : Brest, Lorient, Nantes et Saint-Nazaire, en vue d'une industrialisation entraînant des créations d'emplois.

Force nous est de reconnaître, à notre regret, que ces mesures demeurent trop timides. Elles ajoutent peu de choses à l'ensemble des dispositions existantes et qui, précisément, n'ont pas suffi jusqu'à présent à redresser les disparités régionales.

On peut d'ailleurs se demander avec la plus vive inquiétude ce qu'il adviendrait de ces mesures elles-mêmes si le Gouvernement approuvait les nouveaux tarifs marchandises de la Société nationale des chemins de fer français, qui se traduiraient dans nos régions sous-équipées par une hausse d'environ 20 p. 100. Cette hausse serait purement et simplement catastrophique.

La seule innovation du IV^e plan en ce domaine de l'action régionale est l'institution de tranches opératoires. Celles-ci détermineront, pour la durée du plan, les principales opérations à réaliser dans chaque région et les investissements publics correspondants.

C'est ici, mes chers collègues, que je voudrais appeler particulièrement votre attention.

Nous avons vu dans les dernières années le Gouvernement nous proposer des lois de programme dans les domaines les plus divers, la loi de programme étant un acte qui engage les pouvoirs publics à réaliser un ensemble cohérent de mesures dont l'échéancier d'exécution est déterminé et dont les crédits sont ainsi assurés.

Les départements d'outre-mer ont bénéficié à leur grand avantage, de cette procédure et le district parisien également, ce dont, je le souligne, nous nous félicitons. Mais pourquoi refuse-t-on de déposer des lois de programme pour les régions sous-équipées et pourquoi a-t-on inventé ce succédané qui ne nous apporte pas de garanties et qu'on a désigné, sous un vocable à consonance chirurgicale, du nom de « tranches opératoires » ?

Avec M. Roger Millot, rapporteur de cette question au Conseil économique et social, je crains fort qu'il ne s'agisse là d'une simple opération administrative de répartition de crédits budgétaires. M. Bertrand de Maud'huy, également membre du Conseil économique et social, a lui-même précisé : « Les tranches opératoires ne peuvent être qu'un ordre de priorité, établi régionalement dans les programmes d'investissement élaborés à l'échelon national ».

Purement indicatives, comme le plan lui-même, ces tranches n'apportent à nos régions aucune garantie d'exécution.

Mes chers collègues, j'ai dit tout à l'heure que nous aurions apporté, mes collègues du C. E. L. I. B. et moi-même, des suggestions que nous croyons valables. Nous pensons sincèrement, en effet, que la proposition que je vais faire en leur nom est susceptible, si elle était retenue, de redresser la situation de nos régions sous-développées, de rétablir l'équilibre rompu, de revitaliser les terres qui meurent.

Au lieu de nous proposer des tranches opératoires, dont nous ne méconnaissons pas, bien sûr, qu'elles traduisent un progrès, nous vous demandons, monsieur le ministre, de prendre l'enga-

gement d'établir pour les régions désignées comme critiques dans le IV^e plan de véritables lois de programme. Ces régions ne sont d'ailleurs pas si nombreuses puisqu'elles se chiffrent à quatre.

Certes, une loi de programme n'est pas, nous le savons bien, une panacée, mais elle nous donne une sécurité que les tranches opératoires ne nous apportent pas, car celles-ci n'ont qu'une valeur indicative et peuvent être remises en cause à chaque discussion du budget.

La loi de programme, au contraire, nous fournit, dans l'état actuel de la législation, la meilleure des garanties. Elle nous assure, avec infiniment plus d'efficacité que les tranches opératoires, la réalisation des investissements essentiels, des investissements de base, sans lesquels nous ne parviendrions pas à l'équilibre recherché. Elles peuvent être vraiment, à notre sens, les lignes de force d'une politique de redressement pour nos régions faibles et créer cette dynamique de l'équilibre dont M. Marc Jacquet parlait en d'autres temps. Elles permettent l'exécution garantie d'un plan pluri-annuel, déterminé en fonction des besoins d'une région donnée, que l'on peut poursuivre avec logique et cohérence et dans le cadre duquel on peut prévoir, construire et progresser.

Je m'appuie d'ailleurs pour vous présenter cette demande sur l'avis exprimé dès juin dernier — au moment de l'agitation paysanne en Bretagne — par M. le président du Conseil économique et social et renouvelée, le 21 mai dernier, sous sa signature, dans l'éditorial du quotidien *Combat* :

« Certes, écrit M. Emile Roche, l'idée que la Bretagne, ainsi que d'autres régions sous-développées, puissent bénéficier d'une loi-programme analogue à celle des départements d'outre-mer ou de la région parisienne et insérée dans le IV^e plan à titre expérimental heurte encore certains esprits. Pourtant, si la notion de tranches opératoires, qui n'est qu'indicative, peut convenir à la situation de régions équilibrées, celle de loi-programme, à caractère d'engagement de l'Etat pour ce qui la concerne, paraît mieux adaptée aux régions en déséquilibre ou retardées. D'où le vœu de diverses autorités locales et l'adhésion que j'ai moi-même donnée à cette idée, et que je renouvelle aujourd'hui ».

Tel est aussi, mes chers collègues, le sens de l'amendement sous forme d'article additionnel de M. le président Pleven, amendement que j'ai signé avec plusieurs collègues de diverses régions françaises touchées par la récession, et je ne pense pas que M. le commissaire général au plan soit fondamentalement hostile à cette formule puisque, à Rennes, répondant à une question posée, il manifestait, certes, sa préférence pour les tranches opératoires, mais ne condamnait pas cependant l'hypothèse de lois de programme.

Peut-être m'objectera-t-on que l'établissement de ces lois demandera plusieurs mois, car elles supposent une large consultation des organismes et collectivités intéressés. Peut-être pensera-t-on que le temps manque désormais pour le faire, puisqu'il s'agit dans ce débat d'approuver le IV^e plan déjà élaboré.

Je crois pouvoir répondre qu'il eût été assurément préférable de consulter le Parlement plus tôt et de ne pas le mettre ainsi devant une sorte de fait accompli. Mais je précise aussitôt que les comités régionaux d'expansion ont une documentation constamment tenue à jour et qu'avec la collaboration des élus locaux l'établissement de projets de loi de programme régionaux serait certainement très rapide.

En ce qui concerne en tout cas la Bretagne, le problème ne se pose pratiquement pas. Notre projet de loi de programme est prêt et tous les articles en sont rédigés, définissant les investissements nécessaires dans tous les secteurs de l'activité régionale : transports, agriculture, industrie, artisanat, pêches maritimes, tourisme, commerce, équipements sociaux. Mes collègues parlementaires doivent dans quelques jours l'examiner définitivement. Ensuite, rien n'empêchera le Gouvernement, après l'avoir fait contrôler par les services du commissariat du plan, de déposer ce projet du C. E. L. I. B. et d'en faire, à titre expérimental, la première loi de programme régionale que vous pourriez ensuite, monsieur le ministre, étendre rapidement aux autres régions critiques.

Je souhaite vivement que cette proposition, que j'ai l'honneur de vous soumettre au nom de mes collègues bretons du C. E. L. I. B., soit entendue du Gouvernement. Je crois que son acceptation serait primordiale pour les régions que vous voulez « entraîner » vers une « promotion de progrès et d'égalité ». (Applaudissements au centre gauche.)

Il est d'autre part, monsieur le ministre, une série de mesures que non seulement le Gouvernement peut prendre dans l'immédiat, mais qu'il s'est engagé officiellement à prendre. Je veux parler des mesures concernant la zone spéciale d'action rurale

du Morbihan et des trente-deux cantons limitrophes des Côtes-du-Nord, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et de la Loire-Atlantique.

Cette zone a été instituée voici près d'un an. Hélas ! comme sœur Anne, nous ne voyons pas venir grand-chose. J'entends bien que M. le ministre de l'agriculture a amorcé un effort — et nous l'en remercions — mais les autres ministères semblent ignorer totalement une décision qui fut pourtant interministérielle.

Il devient donc urgent de dégager pour cette zone des crédits spéciaux, afin d'assurer la réalisation du programme prioritaire annoncé depuis plusieurs mois et d'engager réellement le processus d'accélération « entraînant » les régions les plus handicapées, selon les principes mêmes du IV^e plan en matière de développement régional. Cela représente, je le sais, une action différente de la loi de programme mais, à l'occasion de la discussion sur le plan, je pense qu'il était nécessaire de rappeler les engagements pris pour que soit enfin réalisée, par priorité, une expérience promise et qui pourrait servir d'exemple. (Applaudissements au centre gauche.)

De toute cette politique d'entraînement, si elle était bien menée, nous constaterions bientôt, j'en suis convaincu, les heureux résultats et l'effort demandé aux finances de l'Etat serait un placement très sûr, dont la meilleure rentabilité consisterait, pour nos régions sous-développées, en une prospérité humaine qui ne manquerait pas de rejai llir sur toute la nation.

Cet effort financier, la France le fait avec générosité pour certains pays en voie de développement. Nous n'en méconnaissons pas la nécessité, mais nos populations, si frustrées, souhaiteraient que cet effort se fit en tenant compte de leur propre situation.

J'entends bien, pour reprendre les termes de M. le Premier ministre, qu'il s'agit là d'une mission humanitaire à laquelle la France est traditionnellement attachée, que c'est son intérêt dans le sens le plus élevé du mot. Mais c'est aussi l'intérêt de la France, dans un sens tout aussi élevé, c'est aussi une mission d'humanité à son échelle que de se pencher avec au moins autant de générosité sur la situation de ses propres populations dont certaines vivent dans des conditions qui ne sont pas dignes d'un grand pays. (Applaudissements au centre gauche et sur plusieurs bancs à droite.)

Elles se demandent, ces populations, parfois avec amertume, pourquoi les milliards partent si facilement ailleurs alors qu'on leur marche pour le maintien de leurs moyens de travail et de vie — je pense, par exemple, aux Forges d'Hennebont — alors qu'on leur mesure souvent avec parcimonie, pour la voirie, pour l'eau, pour l'habitat, pour l'assainissement, pour l'énergie, en un mot pour les investissements nécessaires au strict micux-être, quelques milliards d'anciens francs.

Dans son exposé liminaire, M. le ministre des finances et des affaires économiques a dit que quatre grands défis sont lancés à l'économie française et, à travers cette économie, à la France elle-même. Parmi ces défis, deux s'appliquent particulièrement à nos régions en difficulté. Il s'agit, premièrement de créer des emplois pour la jeunesse, deuxièmement d'améliorer de façon constante et durable les conditions de vie de tous les Français à quelque catégorie et à quelque région qu'ils appartiennent.

Monsieur le ministre, nous espérons de toutes nos forces que ces défis seront relevés. Mais nous exprimons plus qu'une espérance. Nous affirmons une volonté : il faut que ces défis soient relevés. Sinon, c'est un cinquième défi qui serait lancé et il vaut mieux qu'il ne le soit pas : c'est celui qui s'adresserait à la patience de certaines populations.

Il importe donc de rendre vie à nos provinces, en insérant le plan dans les réalités de la politique économique française. Il importe d'organiser largement nos secteurs sous-équipés, en les rattachant aux grands axes nationaux et européens. Nous vous en proposons le moyen : donnez aux régions en retard des lois de programme, afin que leur avenir soit pleinement assuré et aussi, selon le mot de M. Georges Pillet sur la région parisienne, mais que nous appliquons, nous, à nos régions désertées, afin que leurs lendemains se mesurent en joie de vivre, c'est-à-dire, pour le plus grand bien de tous, en influence civilisatrice. (Applaudissements au centre gauche et à droite.)

Mme la présidente. La parole est à M. Courant. (Applaudissements à droite.)

M. Pierre Courant. Mesdames, messieurs, ce n'est pas pour reprendre l'examen du plan de modernisation et d'équipement dans son ensemble que je monte à cette tribune mais, hélas ! pour en aborder quelques aspects. En effet, il serait trop long et hors du pouvoir d'un parlementaire de reprendre même la synthèse de ce magnifique document.

Qu'il me soit seulement permis d'exprimer ici à M. le commissaire général du plan ce que j'ai eu l'occasion d'écrire dans un organe de grande diffusion la semaine dernière, à savoir le bonheur que j'ai éprouvé en constatant que le plan avait été élaboré grâce à la conjonction de toutes les bonnes volontés du pays, par de nombreuses commissions qui ont recueilli des avis autorisés.

A la différence de quelques-uns, je pense que le choc des idées est le propre des démocraties quand ces idées sont exprimées avec courtoisie. Je crois encore que ce projet est l'épreuve même du régime libéral. Notre régime, libéral en principe, mais corrigé par la conscience d'une organisation nécessaire, ne démontrera son efficacité que s'il oppose au dirigisme forcé du bloc communiste une organisation planifiée sur la base de l'acceptation volontaire, efficacité d'autant plus grande qu'elle incorporera dans ses chances de succès ce trésor que constitue l'initiative individuelle et le respect de la liberté.

Voilà, me semble-t-il, ce qui est en cause et c'est pourquoi le débat sur le plan offre un immense intérêt et pourquoi le plan lui-même conditionne l'avenir du pays.

Cela étant, j'aborderai trois questions, de détail sans doute, mais aussi d'importance.

La première concerne les ports maritimes. On ne s'étonnera pas que je la pose. Il est permis d'envisager dans tous ses aspects l'avenir économique du pays et l'évolution des ports maritimes, si elle n'intéresse peut-être que quelques parlementaires, conditionne toutefois, à mon sens, l'avenir durable de l'économie française.

Combien j'approuve, monsieur le ministre, M. le rapporteur général d'avoir, à propos de la politique portuaire, employé l'expression d'« excessive timidité » !

Si ce plan est, en effet, conçu en termes excellents, il n'en a pas moins sur certains points freiné l'effort, tandis qu'il développait sur d'autres. Je vais essayer de montrer qu'en ce qui concerne les ports de mer le plan de modernisation et d'équipement ne correspond pas au développement nouveau du pays et qu'il faudra y porter remède dans le prochain plan.

Je dis tout de suite — ce sera d'ailleurs ma conclusion dans un instant sur ce point — qu'il faudra veiller à exécuter complètement le plan en cours, sans quoi le pays marquerait une totale incompréhension de ses besoins et de ses destinées.

Je représente ici un grand port de mer que je prendrai comme exemple, non pas pour lui-même ni pour en faire une démonstration intéressée, mais parce qu'il me semble, étant donné son importance, constituer un test de ce qu'est la politique portuaire de la France. Le port du Havre est le débouché du bassin parisien sur la mer et sur l'Amérique. Or, le dernier plan d'extension de ce port remonte à 1909. Depuis, le Havre est resté ce qu'il était au temps de M. Fallières ou de M. Méline. Cependant, le port a doublé ses exportations et si la France était, au début du siècle, un pays assez sclérosé, vivant sur elle-même, elle est maintenant d'une activité trépidante et tournée de plus en plus vers les échanges extérieurs. En fait, ce port sur l'Atlantique correspond à la conception de l'époque de M. Fallières.

Je sais que les commissions du plan ont dégagé un programme d'agrandissement, mais je ne saurais oublier non plus que le budget de l'année en cours — première année d'application du plan — ne porte aucune trace du désir d'exécuter ce programme d'agrandissement.

La commission des finances, après avoir entendu M. le ministre des travaux publics, n'a obtenu du Gouvernement l'engagement formel d'inscrire un crédit de 1.200 millions de francs qu'en abandonnant une partie du crédit relatif aux dommages de guerre prévu cette année pour la réparation du port. De plus, paraît-il, cet engagement aura du mal à être tenu, bien qu'il ait été pris formellement par M. le ministre des travaux publics, en présence de M. le ministre des finances. Certains exécutants le discuteraient. Ce point de vue est-il raisonnable ?

On doit savoir qu'il est impossible d'offrir à un industriel étranger qui hésite entre le Havre, Anvers et Rotterdam, une place à quai au Havre pour l'installation de réservoirs de carburant, par exemple. Aussi cet industriel va-t-il à Rotterdam ou à Anvers.

Ce qui est troublant également, c'est que les réparations faites au port du Havre — qui fut, hélas ! le port d'Europe le plus détruit, au grand déplaisir de ses habitants dont cinq mille perdirent alors la vie — ne seront achevées qu'en 1965, alors que celles de Rotterdam l'ont été en 1949. C'est toute une politique qui est en cause.

Je citerai encore la petite Belgique, qui soigne son port d'Anvers et voudrait le développer, bien que depuis trois ans le trafic n'y soit pas en augmentation et qu'elle ne soit donc pas en présence d'une activité en puissance correspondant à des

besoins économiques certains. Pour ce port, elle dépense en investissement autant que la France pour l'ensemble de ses ports de mer. C'est un autre fait très troublant.

Au fond, il s'agit de savoir ce que nous voulons. Tenons-nous à ce que le trafic français passe par des ports étrangers ? Déjà transitent par le port d'Anvers quatre millions de tonnes de marchandises françaises, dont une partie considérable provient du bassin parisien. J'admets parfaitement que les marchandises de Lorraine aient une certaine tendance à aller vers Anvers, port le plus proche. Cela est déjà contestable pour les marchandises venant de Suisse ou d'Alsace, régions plus proches du port du Havre. Mais cela devient extraordinaire pour les marchandises en provenance du bassin parisien qui vont chercher à Anvers un débarquement sur la mer, sans s'arrêter à Dunkerque ou au Havre. Elles le font parce que, paraît-il, certaines conditions qui ne se trouvent remplies que dans les grands ports existent à Rotterdam ou à Anvers.

Il y a là une raison de plus pour soigner nos ports et pour s'efforcer de les rendre concurrentiels.

Voilà, monsieur le ministre, une série d'observations et de renseignements dont je ne crains pas qu'ils soient contredits par quiconque. Je tenais à vous en faire part.

En l'état actuel des choses, le Gouvernement a une option à faire. Je sais que la France est surtout une nation terrienne. Elle a le bonheur d'avoir plusieurs façades maritimes qui pourraient lui donner une chance exceptionnelle à l'égard des autres pays, mais elle n'a jamais su, à vrai dire, les utiliser.

Depuis Colbert, ceux qui se sont efforcés de donner à notre pays une vocation maritime y ont épuisé leurs forces et ne sont arrivés qu'à de maigres résultats. Mais n'appartient-il pas au Gouvernement d'apprécier les devoirs et les besoins actuels et de s'efforcer de donner à une France dont l'attitude est nouvelle et l'économie vivante depuis un certain nombre d'années, des ports qui, par leur activité, puissent rendre à l'économie du pays les services qu'on doit attendre d'eux ?

Voilà, monsieur le ministre, les réflexions que je vous livre. Je sais qu'on ne peut pas demander l'augmentation des crédits portuaires au cours de l'examen du plan. Mais j'insiste pour que l'attention du ministère des finances soit attirée sur la nécessité d'exécuter le plan. Je rappelle, à cet égard, que le plan précédent n'a été exécuté qu'à concurrence de 62 p. 100. Un retard aussi considérable a été très préjudiciable à l'économie puisque le Havre, je le répète, n'est pas en état de lutter contre la concurrence internationale, de fournir des terrains, des terrains ou des réservoirs à ceux qui choisissent, non pas entre les ports français et les petits ports, mais entre Anvers ou Rotterdam et le Havre, parce que ces ports ont la même vocation.

Voulons-nous abandonner nos chances ? Voulons-nous, au contraire, les défendre ? Voulons-nous être les hommes d'aujourd'hui capables de lutter sur tous les fronts et de faire respecter dans tous les domaines nos chances actuelles ? Il n'en coûterait pas beaucoup de milliards et ce n'est pas là une opération ruineuse qui risque de mettre en péril l'économie du pays. Cette opération, de toute façon, est limitée dans son ampleur.

Nous insistons donc pour que le plan soit respecté. Nous demandons ensuite — nous nous adressons à cet égard à M. le commissaire général du plan — que les efforts rudimentaires envisagés dans ce plan soient complétés dans le prochain plan, par exemple par la construction d'une écluse permettant l'accès du port nouveau et par la réalisation d'installations modernes à la mesure des besoins du pays.

Si je prends l'exemple du port du Havre, c'est parce que je connais particulièrement la question et que cet exemple se prête fort bien à ma démonstration. Mais d'une façon générale, ce que je demande, c'est que l'enveloppe des crédits portuaires soit augmentée dans le prochain budget.

Tel est le premier point de mon intervention.

Je dirai maintenant quelques mots sur deux autres questions.

La première concerne la voie d'eau, maintenant considérée comme un moyen essentiel pour l'établissement des rapports économiques. On en parle beaucoup et les parlementaires rejoignent à son sujet un abondant courrier. De nombreux comités se sont formés. De nombreux experts affirment leur compétence. De nombreux organismes travaillent et opèrent des démonstrations.

Quant à moi, je conçois parfaitement la nécessité de la voie d'eau, et je désirerais qu'une notion fût dégagée et soit acceptée par l'ensemble du pays. En effet, si ce débat prend l'aspect d'une bataille entre deux parties du pays, les conséquences en seraient mauvaises et néfastes. D'ailleurs, le succès même de l'opération sera compromis et sans cesse remis en question par le fait même qu'il ne résultera pas d'un consentement général.

De nouvelles voies d'eau doivent être créées, mais raisonnablement, après des études qui devront être bien conduites.

Par exemple, il est un point sur lequel j'aimerais bien être renseigné, car il est l'objet d'affirmations tout à fait opposées et la question me paraît importante. Sous la plume d'un de nos éminents collègues, dans le rapport de la commission de la production et des échanges, nous trouvons l'indication qu'il faut se hâter de réaliser un axe médian européen et que, si ce projet n'était pas rapidement mené à bien, l'habitude serait prise de transporter par la mer les marchandises de la mer du Nord à la Méditerranée. Cela signifie, en langage clair, que l'axe qui traverserait l'Europe serait emprunté, de bout en bout, par des marchandises allant de la mer du Nord à la Méditerranée.

Je dois vous avouer n'avoir pas d'opinion personnelle sur le sujet, n'ayant aucune compétence en la matière. Mais j'ai posé la question à nombre de gens qui pratiquent la voie maritime et leur opinion s'est immédiatement traduite par un étonnement voisin du scandale. Ils m'ont dit que jamais personne ne songerait à envoyer par voie d'eau une marchandise de la mer du Nord à la Méditerranée. Etant donné la lenteur des ascenseurs et des écluses et compte tenu des frais entraînés par toutes ces opérations, une telle éventualité est véritablement extraordinaire. Jamais cela ne sera.

Je voudrais donc savoir qui a raison ; j'aimerais qu'une étude fût faite par les techniciens au-dessus de tout soupçon en vue de déterminer, pour nous, parlementaires, où est la vérité et où réside l'erreur. Après quoi, nous rechercherions en commun une solution.

Vous concevez, monsieur le ministre, l'importance de ce débat et la nécessité qui s'impose à nous, si nous avons quelque désir de faire œuvre utile, de savoir au juste à quoi nous en tenir.

Cela étant, qu'il y ait intérêt à enfoncer profondément l'arrière-port de Marseille dans son hinterland, j'en suis parfaitement convaincu et nous pourrions très bien trouver là un lieu de rencontre, car un intérêt français et non pas seulement marseillais est ici en cause.

Mais je désirerais également que les bassins de la Loire, de la Seine et de la Garonne soient reliés à un axe nouveau européen s'il en existe et qu'un travail d'ordre et de méthode permette de coordonner toutes les liaisons de façon que la France entière, et non pas seulement quelques régions, soit vraiment desservie par la voie d'eau. Je pense que les services du plan peuvent facilement s'occuper de ce problème et qu'ils ne manqueraient pas de le faire.

Monsieur le ministre, mes dernières observations porteront sur un sujet d'ordre plus général, mais aussi fort important, la construction. En raison de mes fonctions de rapporteur de la commission des finances pour les questions relatives à la construction, je dirai quelques mots de ce qui est contenu à ce sujet dans le plan et dans les rapports.

Mes propos ne contrediront rien, car, ce qui a été fait me paraît bon ; les études effectuées en accord avec les techniciens sont fécondes.

M. le ministre de la construction nous soumettra, paraît-il, prochainement des propositions nouvelles quant à la construction sociale.

Il y a beaucoup à dire sur ce sujet, car depuis la loi de 1953, que je connais bien, certaines mesures ont été prises qui ne répondent plus du tout à la pensée du législateur d'alors. Mais ce n'est pas de cela que je veux parler ; j'en aurai l'occasion lorsque les propositions viendront en discussion.

Je regrette que M. le ministre de la construction ne soit pas présent, mais je suis certain que mes propos lui seront rapportés. Je le salue au moment où il prend ses difficiles fonctions. Je lui souhaite bonne chance une nouvelle fois. Mais je voudrais faire observer qu'à mon avis le sort de la construction française, dans les vingt années à venir, n'est pas affaire de construction proprement dite, mais avant tout affaire de réservation de terrains.

Ce qui provoque actuellement un début de crise dans la construction française, c'est une certaine anarchie dans la politique des terrains. Il n'existe pas de terrains préparés. Or il va falloir construire de nombreux logements pour les foyers de la génération nouvelle. Il faut donc établir des prévisions à longue échéance, aménager des terrains à bâtir plusieurs années à l'avance et les réserver un plus grand nombre d'années encore à l'avance.

J'ai lu il y a quelques jours que, dans un discours officiel, M. le ministre de la construction avait déclaré que les mesures récemment prises par le Parlement permettraient d'augurer favorablement de la politique de construction et que la question lui paraissait à peu près réglée.

Je veux le mettre en garde : à mon avis, elle ne l'est pas du tout.

La loi votée par le Parlement, qui prévoit les Z. A. D. après les Z. U. P. et je ne sais trop quoi après les Z. A. D. est, à mon avis, d'une application difficile, étant donné qu'il s'agira de convaincre des gens qui sont légalement propriétaires d'un terrain qu'ils doivent le céder pour un prix inférieur de moitié peut-être à la valeur d'un terrain semblable, situé à égale distance du centre de la ville où ils se trouvent, mais de l'autre côté. Les maires se heurteront à des résistances acharnées, appuyées par certains qui sont peut-être des néophytes de la défense de la propriété mais qui ne seront pas les moins acharnés ; vous savez à qui je fais allusion. Je crois donc que l'application de ces mesures sera extrêmement difficile.

Je crois très sincèrement, monsieur le ministre, qu'à cet égard une seule mesure serait bonne : c'est l'achat de terrains à l'avance par les collectivités.

Mais cette politique des réserves foncières me paraît nécessaire pour que mon pays puisse disposer de terrains à bâtir en grand nombre dans les prochaines années. Cependant, cette politique ne peut être faite que si elle est prise en charge et encouragée par le Gouvernement, car les collectivités ne peuvent emprunter à 6 ou 7 p. 100 pour acheter des terrains qui ne seront vendus et viabilisés que dans sept ou dix ans.

Sans l'aide de l'Etat ce serait une tâche impossible, il faut donc que le Gouvernement les aide, ce qui pose un problème de crédit et un problème d'intérêt.

Pour résoudre le premier problème, il faut que le Gouvernement accepte de dépenser quelques dizaines de milliards pour en gagner beaucoup plus par la suite, car, après tout, c'est lui qui paie une très grande partie de la construction et lorsqu'il s'agira de construire sur des terrains qui auront été réservés huit ou dix ans auparavant, la différence de prix de revient de l'ensemble immobilier sera immense...

M. Paul Coste-Floret. Très bien !

M. Pierre Courant. ... et l'Etat fera une affaire merveilleuse parce qu'il aura été prudent et précautionneux, qu'il aura su prévoir, au lieu de pratiquer, si je puis dire, la politique de l'autruche.

Voyons maintenant le problème des intérêts. Ce ne serait pas la première fois que le Gouvernement accorderait des bonifications d'intérêt. Ne serait-il pas logique qu'il déclare aux représentants des départements et des communes : Si vous faites des réserves foncières sages dans le cadre des indications du plan et correspondant aux projets de construction, je vous donnerai, moi, chaque année une partie des intérêts que vous aurez à payer. Ensuite, vous n'aurez plus besoin d'avoir recours aux centimes additionnels et ainsi l'Etat fera une bonne affaire quelques années après. En effet, il n'aurait plus à verser sa participation aux constructions d'H. L. M. que pour la moitié de l'opération au lieu de le faire pour l'ensemble.

Ce serait très raisonnable. Mais il faut s'en occuper. Des fonds pourraient être dirigés vers ces placements à condition d'accorder des bonifications d'intérêt.

Je vous signale, monsieur le ministre, que les capitaux et fonds de réserve des caisses d'épargne n'iront pas vers ces placements, parce que le revenu qu'on offre aux caisses d'épargne est bien meilleur, si le Gouvernement ne fait pas un effort de bonification d'intérêt. Mais si le Gouvernement faisait cet effort, je suis convaincu que ces fonds de réserve pourraient être consacrés à ces placements, ce qui permettrait de féconder cette politique de réservation de terrains. Et quel bonheur serait celui des administrateurs locaux s'ils pouvaient pratiquer cette nécessaire politique de réserves foncières, que la plupart d'entre eux désirent faire, que quelques-uns font timidement dans la mesure de leurs moyens, que d'autres ne peuvent pas faire du tout faute de moyens.

Après cela, bien sûr, il faudrait se préoccuper de la viabilité. Il faudra mettre des terrains en état de viabilité à la disposition des offices d'H. L. M. et des sociétés privées de construction, lesquelles doivent bénéficier d'une partie de l'effort pour que la construction soit suffisamment nuancée et profite à toutes les catégories de la population.

Je suis persuadé que les intéressés paieront le prix pour ces terrains. Alors, personne n'aura fait une mauvaise affaire, si ce n'est le spéculateur qu'on a vu trop souvent acheter des terrains dès qu'est annoncée l'extension d'une ville, qui peut alors, pour ainsi dire sans aucun risque, acheter les terrains et réaliser ensuite le double, le triple, parfois le décuple, comme cela s'est produit dans la région parisienne, de sa mise de fonds.

Je voudrais personnellement que cette administration des finances, qui est si grande et pour laquelle j'ai gardé une si profonde affection, voulût bien provoquer des rencontres communes avec le ministère de la construction et s'efforcer réelle-

ment, non pas dans l'intérêt immédiat et comptable des finances publiques surtout cette année, mais dans l'intérêt certain des finances publiques appréciées sur dix ans, de faire cette politique de bonifications d'intérêts et de réserves foncières qui me semble indispensable à l'avenir de la construction française si nous voulons loger les jeunes générations.

Monsieur le ministre, j'ai achevé les modestes observations que je voulais vous présenter.

J'ai remercié M. le commissaire général du plan. Je ne le ferai pas de nouveau bien que j'aie presque la tentation de réitérer.

Je crois vraiment que toutes les observations qui seraient présentées au cours de ce débat, si elles ne sont pas de nature à réunir un très nombreux auditoire, sont fort importantes pour l'avenir de la France; et les indications qu'apporteront dans cette discussion les députés faisant état chacun de leurs connaissances particulières, devront être relues ensuite à tête froide par les responsables du plan.

J'espère qu'ils y trouveront la manifestation d'un sincère désir de promouvoir le pays dans tous les domaines. J'espère au moins que, pour ma très modeste part, j'y aurai contribué. (Applaudissements à droite et au centre gauche.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pleven. (Applaudissements sur certains bancs à gauche.)

M. René Pleven. Mesdames, messieurs, s'il était possible, au moment où va démarrer le IV^e plan, de prendre un vuc aérienne de l'ensemble du territoire français, je crois que tous les géographes, tous les économistes, tous les sociologues seraient d'accord aujourd'hui pour reconnaître que la division classique qui distinguait, dans notre pays, deux parties politiquement, économiquement, démographiquement bien distinctes: la France du Nord et la France du Sud de la Loire, est aujourd'hui complètement périmée.

Les distinctions démographiques se font maintenant entre le centre de la France, relativement peu peuplé, et le pourtour du pays qui l'est davantage. Economiquement, le contraste n'est plus entre le Nord et le Sud de la Loire mais entre l'Ouest et l'Est d'une ligne le Havre—Marseille. Ce contraste, au moment où le IV^e plan est soumis à l'approbation du Parlement, est extrêmement marqué.

Démographiquement, l'Est de la ligne le Havre—Marseille, qui couvre à peine plus de la moitié de la France, héberge les deux tiers de la population, occupe 66 p. 100 des travailleurs, crée 72 p. 100 du revenu national. Sa production est, en moyenne, supérieure de 30 p. 100 à celle de la zone Ouest.

En classant les départements français en fonction de la valeur ajoutée par travailleur — la valeur ajoutée étant égale à la somme des salaires, des charges sociales, des amortissements, des bénéfices d'exploitation et des impôts indirects — M. le professeur Courtin, dans un ouvrage tout récent, constate qu'à l'Ouest de la ligne le Havre—Marseille un seul département a une valeur ajoutée supérieure à la moyenne nationale, alors que trois départements sur quatre y ont une valeur ajoutée inférieure de plus d'un quart à la moyenne nationale.

A l'Est, au contraire, plusieurs départements dépassent la moyenne nationale de plus de 25 p. 100.

Si l'on examine, comme l'a fait l'Institut national de la statistique, la répartition de l'ensemble des revenus et qu'on établit, pour ce faire, un indice par tête d'habitant, on constate que, la moyenne française étant de 100, l'indice de l'habitant de la région parisienne est de 160. En dehors de cette région, il n'y a que trois régions qui soient au-dessus de la moyenne nationale: la Haute-Normandie avec 104, le Nord avec 102, la Lorraine avec 101. Les régions où l'indice par habitant est le plus bas sont le Limousin, avec 72,6, le Poitou-Charente avec 69,9, la Bretagne avec 68,7.

Ce déséquilibre entre les revenus, qui illustre, en particulier, la faiblesse du revenu agricole compte tenu des effectifs employés dans l'agriculture, est un phénomène que tout le monde aujourd'hui s'accorde à reconnaître comme malsain.

Depuis 1954, des efforts incontestables ont été faits pour le corriger et je serai certainement le dernier à nier qu'ils aient eu quelques résultats. Il est exact, comme notre rapporteur et comme le commissaire général du plan l'ont souligné, que, par exemple, de 1954 à 1960, le pourcentage des nouvelles surfaces industrielles créées est passé de 66,7 p. 100 à 80 p. 100 en province, tandis que dans la région parisienne il fléchissait de 33,3 p. 100 à 19,1 p. 100. Mais, tous ceux d'entre nous qui s'intéressent particulièrement à ces problèmes le savent bien, c'est dans une couronne autour de Paris, dans un rayon de deux cents kilomètres de la capitale, c'est-à-dire dans huit départements relativement très proches de Paris, reliés à la capitale par des moyens de communication très rapides qui

font de ces départements une sorte d'extension de la région parisienne, que se sont produits les plus nombreux transferts ou créations d'usines. Ces départements sont l'Orne, l'Eure, la Somme, le Loiret, le Loir-et-Cher, l'Oise, la Seine-et-Marne et l'Aisne.

C'est ainsi que, au moment où commence le IV^e plan, il est incontestable que l'industrie française demeure essentiellement concentrée dans certaines régions.

26 p. 100 des usines sont dans les trois départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, 13,5 p. 100 dans le Nord et le Pas-de-Calais, 8 p. 100 en Lorraine et en Alsace, 10 p. 100 dans le Rhône, l'Isère, la Loire et les Bouches-du-Rhône. En tout, plus de 57 p. 100 des usines françaises sont situées dans quatorze départements.

Nous savons fort bien qu'une telle situation ne peut être modifiée profondément ni en un jour ni même sur la durée d'un plan.

Le précédent Premier ministre saisissait d'ailleurs toutes les occasions de rappeler aux régions faibles qu'elles ne devaient pas être envieuses des régions fortes, qu'il fallait d'abord maintenir et accroître la prospérité des régions prospères pour pouvoir élever progressivement les activités et le niveau de vie des régions qui le sont moins. Et, dans son remarquable exposé, M. le commissaire général du plan nous exprimait, il y a quelques jours, à peu près la même idée en nous disant qu'aider les zones fortes à développer une prospérité générale était nécessaire pour disposer de plus de moyens d'aider au développement des zones faibles.

Nous n'en avons jamais disconvenu mais nous avons toujours souligné aussi que cette vérité n'était qu'une vérité partielle. Il faut la compléter par l'observation qu'en vertu d'une sorte de loi d'airain les investissements publics et privés ont une tendance naturelle à se porter bien plus vers les zones fortes que vers les zones faibles. La richesse va à la richesse comme les rivières vont à la mer. Ayant une tendance à se dépeupler ou, au mieux, à présenter une démographie stagnante, leurs habitants ayant, comme je vous l'ai montré, un pouvoir d'achat beaucoup plus bas que celui des habitants des régions fortes, il est fatal que les zones faibles attirent moins les entreprises que les zones fortes dont la population en accroissement rapide constitue un marché particulièrement attrayant pour toutes les productions.

L'un des objectifs de la planification doit être de corriger cette tendance.

L'exigence minima, je ne dis pas des zones faibles, mais de l'intérêt national, est que la politique économique de la nation et, par conséquent, le plan qui l'orientent en lui donnant un cadre soient conçus et appliqués de telle manière que l'écart actuel entre les revenus par habitant, les indices d'activité et de richesse des zones fortes et des zones faibles ne s'aggrave pas, ne s'accroisse pas.

Ce n'est pas une ambition contraire à la raison et même à la « rationalité », pour employer une expression du commissaire général du plan, que de demander à la même politique, au même plan, de permettre une réduction progressive des écarts actuels dont l'importance est telle qu'elle aboutit aux phénomènes d'exode que vous savez et à la préparation de déserts français. (Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre gauche et sur divers bancs.)

L'exigence minima que j'énonçais il y a un instant — pas d'aggravation de l'écart considérable existant entre les régions dites fortes et les régions dites faibles — a-t-elle été satisfaite au cours de la période 1954-1962 et singulièrement pendant la période d'exécution du troisième plan? Malgré les quelques résultats enregistrés, je réponds non et mon opinion est entièrement corroborée par une autorité hautement compétente, celle du Conseil économique et social. Celui-ci, en juin dernier, approuvait un rapport présenté, au nom de sa section de la conjoncture et du revenu national, par M. Jacques Dumontier qui s'exprimait en ces termes:

« Le développement des régions fortes et la stagnation ou même le recul des régions faibles se sont poursuivis en 1961 dans une indifférence quasi générale ».

Et, dans une autre partie du même rapport, M. Dumontier exprimait sa crainte que « aux disparités existant entre les différentes catégories de bénéficiaires de revenus ne s'ajoutent des disparités régionales de plus en plus fortes et de mieux en mieux perçues ».

Si nous y réfléchissons un instant, les conclusions de M. Dumontier ne peuvent nous surprendre.

Lorsque, après beaucoup de patience et d'efforts, au prix de grands sacrifices financiers et avec l'aide toujours disponible et efficace — que je tiens à souligner — du commissariat général du plan, une région faible obtient l'implantation d'une usine,

nous nous réjouissons tout naturellement mais nous cublions que, dans le même temps, des usines plus nombreuses, plus importantes se sont créées, se sont agrandies dans les régions fortes, que le secteur tertiaire y a également progressé rapidement, que l'infrastructure y a été améliorée et que l'écart entre les régions, ce que nous appelons les disparités, ne s'est pas rétréci.

Il est regrettable que nous devions discuter du IV^e plan sans connaître les résultats du dernier recensement ; bien qu'on ait changé les règles suivies pour les recensements précédents, ces résultats viendraient corroborer encore l'opinion du Conseil économique.

Il est nécessaire de rappeler ce passé qui est si proche qu'il se confond avec le présent pour porter un jugement sur le IV^e plan que nous discutons aujourd'hui. Nous devons, en effet, nous demander s'il nous permet raisonnablement d'escompter qu'il va apporter un stimulant assez puissant pour renverser la tendance, c'est-à-dire pour corriger sensiblement et durablement les disparités, ainsi qu'au cours de tant de débats antérieurs on nous l'a fait espérer.

Jamais, je le souligne, les circonstances n'ont été aussi favorables pour la réanimation de cette partie de la France qui s'étend à l'Ouest de la ligne le Havre—Marseille et comprend notamment tout le Sud-Ouest du pays, le Sud du Massif Central et la Bretagne.

Le commissaire général du plan en a mentionné quelques raisons : l'évolution des techniques de fabrication qui gagnent en finesse, qui font que la matière pèse moins et compte moins, que s'atténuent les handicaps des localisations excentriques.

Ces raisons sont parfaitement valables mais il s'y en ajoute d'autres qui méritent d'être rappelées à l'esprit. Cette moitié de la France possède, comme l'a rappelé notre collègue Courant, un immense front côtier. Or, dans le monde entier, on observe aujourd'hui que l'industrie moderne a tendance à se porter vers le littoral où peuvent arriver aisément, avec de faibles frais de transport, le charbon, les minerais venant de tous les continents et où les matières premières, transformées en produits finis ou semi-finis, peuvent être facilement rembarquées vers les marchés extérieurs.

Pendant longtemps, on a pu opposer à ces régions littorales que leur dépérissement était conforme à des lois économiques inexorables parce que l'industrie devait aller où était le minéral, où étaient les ressources hydroélectriques, où était le charbon.

Maintenant, à condition que la politique officielle des prix du charbon, par exemple, ne prive pas arbitrairement — comme c'est le cas pour notre seul pays alors que tous les autres signataires du Marché commun ont une politique diamétralement opposée — les régions littorales de leur avantage naturel, à condition que les tarifs de la S. N. C. F., service public, ne soient pas discriminatoires pour les régions où les investissements publics au profit des chemins de fer ou des routes ont été depuis tant d'années négligeables ou nuls (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.* — *Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs à l'extrême gauche et à droite*), ce sont les lois de l'économie contemporaine qui poussent à la résurgence d'un grand nombre de zones dites faibles et ces lois nouvelles peuvent en quelque sorte aider le plan à corriger les disparités régionales.

C'est parce que nous avons conscience non seulement de l'importance actuelle de ces disparités mais aussi du fait que la roue tourne, qu'une grande chance peut se lever, que nous attendions avec une impatience ardente ce que nous apporterait le IV^e plan auquel, pendant les dernières années, on nous a toujours renvoyés quand nous demandions pour les régions faibles une meilleure infrastructure, c'est-à-dire plus d'écoles et de centres de formation professionnelle et technique, des routes nationales capables de supporter le trafic, des chemins de fer modernisés, des télécommunications qui permettent à la France de ne plus être, quant à la densité téléphonique, la 18^e dans le monde, la 12^e en Europe, la 5^e parmi les six pays du Marché commun. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.* — *Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs à l'extrême gauche et à droite.*)

M. Eugène Claudius-Petit. Très bien !

M. René Fievan. C'est donc dans cette attente que nous avons étudié le IV^e plan. Qu'y avons-nous trouvé ?

L'expression de bonnes intentions dont je donne acte bien volontiers à ses auteurs et, surtout, un vocabulaire nouveau.

Les régions fortes seront servies par « une politique d'accompagnement », les régions faibles par « une politique d'entraînement » et chaque année — mais ce ne sera pas en 1962, première année du plan qui est déjà fortement entamée ni, je le crains, en 1963 dont le budget doit être imprimé et distribué pour la

première semaine d'octobre — on nous promet des « tranches opératoires » dont vient de nous parler M. Ihuel, tranches dont le montant reste inconnu et dont le contenu fera l'objet de lentes et lourdes procédures de consultation au sein, d'abord, de commissions départementales d'équipement, puis de conférences interdépartementales. Ces commissions commencent juste à se mettre en place. Leur rôle, en l'absence de toutes indications chiffrées sur le montant des crédits qui seront réservés aux tranches opérationnelles, consistera essentiellement, pour 1962, à dresser des inventaires.

Quant à ces mots très abstraits, « accompagnement », « entraînement », « tranches opératoires », je me demande si, vraiment, ils pourront inspirer l'enthousiasme du pays, répondre à l'élan dont sont animés ces comités d'expansion régionale qui, dans toutes nos provinces, sont comme l'expression de la volonté de vivre.

Quelles perspectives vraies vont nous offrir ces mots que je viens de rappeler ?

J'avoue franchement que, jusqu'à maintenant, j'en ai surtout aperçu deux qui s'appellent la lenteur et l'imprécision ; la lenteur, alors que nous devons gagner une course contre la montre, mais une montre dont l'aiguille va s'accélérer du fait de l'inéluctable transformation des structures agricoles, artisanales, commerciales, qui va libérer des milliers et des milliers de familles au cours des prochaines années et provoquer leur déplacement hors de leurs secteurs d'activité traditionnels, et l'imprécision, alors qu'il faudrait créer des certitudes pour amener les chefs d'entreprises à prendre des risques, à investir en sachant qu'à une certaine date certains travaux auront été réalisés, que certains objectifs auront été atteints.

Au cours des deux dernières années, on nous a dit que le IV^e plan marquerait le point de départ d'une action très vigoureuse pour corriger les disparités régionales. Maintenant que le plan est là, nous constatons que ce qu'il annonce ne commencera à exister qu'en 1964 et, avec sa grande probité intellectuelle, le commissaire général du plan a admis que l'un des problèmes essentiels, celui de la limitation de la croissance de la région parisienne, ne pourrait être effectivement traité que dans le V^e plan.

Dans ces conditions, que va-t-il se passer pendant ces quatre années qui viennent ?

Sans doute à peu près ceci : nous allons d'abord travailler dans le cadre d'un plan incomplet, parce qu'il laisse de côté, comme l'a si justement souligné l'un de nos rapporteurs, M. Le Theule, l'énorme partie prenante qu'est la défense nationale. Le retour prochain en métropole d'une très forte proportion des 400.000 hommes qui servent en Algérie, même dans la perspective d'une réduction du service militaire, demandera un nombre important de dizaines de milliards pour la construction de casernements, le logement des cadres, pour l'installation ou l'extension des terrains d'exercice. L'effort d'armement nucléaire exigera des recherches et des investissements industriels et autres dont le coût se calculera en centaines de milliards. Simultanément, nous devons faire face aux dépenses de réinstallation et sans doute d'indemnisations partielles de beaucoup de nos compatriotes d'Algérie qui n'auront pas accepté de ne plus vivre sous le drapeau de la patrie.

Lorsque tous ces besoins dont je ne discute pas le caractère prioritaire auront été satisfaits, il faudra servir par préciput les régions qui ont été jugées dignes d'une loi-programme, c'est-à-dire la région parisienne et les départements d'outre-mer. Il faudra satisfaire celles pour lesquelles des engagements internationaux précis ont été pris. C'est le cas, par exemple, de tous les nouveaux Etats africains. Il faudra aussi prélever les crédits nécessaires pour atteindre les objectifs qui ont été jugés assez importants pour bénéficier, eux aussi, de la procédure de lois spéciales, très proches des lois-programmes. C'est le cas, par exemple, des milliards destinés à la sauvegarde d'un certain nombre de nos plus grands monuments historiques.

Nous avons donc le droit de nous inquiéter du montant qui restera disponible pour les fameuses tranches opératoires, pour la politique d'accompagnement ainsi que pour la politique d'entraînement.

Je ne plaide pas pour une région particulière. Dans cette discussion générale, je me suis interdit d'évoquer la province qui m'envoie siéger au Parlement. Nous sommes députés de toute la France. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*) Je connais l'urgence des besoins du Sud du Massif central, de ceux du Sud-Ouest, de ceux, de nature différente, du Nord et du Pas-de-Calais. Je suis simplement guidé par la conviction que, la France devant compter, dans vingt ans, dix millions d'habitants de plus, sa santé, son équilibre et, j'ajouterais, sa beauté exigent que cette population se répartisse plus harmonieusement qu'aujourd'hui sur la totalité du territoire français. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Or, à mon avis, le IV^e plan ne pourra apporter à cet objectif majeur qu'une contribution trop faible et trop lente. Un temps qui ne pourra pas être rattrapé va être perdu. Il serait injuste de faire grief aux auteurs du plan de n'avoir pu prévoir, lors de son élaboration, les charges qui résulteraient, par exemple, du dénouement du drame algérien.

En revanche, je crois qu'il est équitable de leur faire deux critiques fondamentales.

La première, c'est que l'un des objectifs que le plan devait s'assigner étant la correction des disparités régionales, qui ne sont qu'un aspect de l'inéquitable distribution des revenus, les auteurs du plan ont étudié ou reporté ce qui était une des conditions essentielles de tout aménagement plus raisonnable de l'activité sur l'ensemble du territoire, la détermination des dimensions dans lesquelles il fallait chercher à contenir la région parisienne.

La seconde, puisqu'ils ne pouvaient donner une assurance quelconque sur le montant des investissements publics qui permettraient de réduire cette cause fondamentale des disparités régionales qu'est le développement trop inégal de l'infrastructure, c'est de n'avoir pas proposé des mesures plus vigoureuses que celles qui existent jusqu'ici pour compenser les handicaps qui en résultent et vaincre ainsi les hésitations des chefs d'entreprise à s'installer spontanément dans les régions dites faibles.

J'évoquerai d'abord très succinctement le cas de la région parisienne.

J'affirme que ce n'est pas nuire à Paris mais, au contraire, l'aimer que de souhaiter mettre un terme à l'hypertrophie qui fait qu'un cinquième de la population française et une proportion beaucoup plus importante des ressources de la France sont concentrés dans un espace où la pollution de l'atmosphère, la congestion des rues, le prix des terrains atteignent les niveaux que vous savez, qui fait aussi que trois millions d'heures par jour sont consacrées par la seule population de Paris à ses déplacements, plus des deux tiers de ces heures étant passées dans l'autobus ou dans le métro.

La région parisienne avait atteint, en 1960, environ huit millions d'habitants. L'intérêt de cette région, comme l'intérêt national, commandait de chercher à la stabiliser à ce chiffre ou, tout au moins, de freiner assez vigoureusement son accroissement pour le limiter à celui qui résulterait de l'excédent des naissances sur les décès. On ne l'a pas fait.

Les plans actuels sont prévus officiellement pour neuf millions d'habitants, en réalité pour dix et certains parlent de douze.

La croissance de la région parisienne continue donc, et risque de continuer, au même rythme que par le passé, ce qui montre l'insuffisance des méthodes de freinage jusqu'à présent utilisées.

Je me suis réjoui, au début de cet exposé, que la proportion des nouvelles surfaces industrielles créées à Paris au cours des dernières années ait diminué par rapport à ce qu'elle était autrefois. Mais nous ne pouvons oublier que, malgré cette baisse intervenue entre 1959 et 1960, si 561 autorisations d'installation ont été refusées, 1914, soit quatre sur cinq, ont été encore accordées. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

En 1959, si 60.000 mètres carrés de plancher industriel ont été refusés dans la région parisienne, 527.000 mètres carrés ont été encore autorisés.

La première conséquence, ce n'est pas moi qui la tire, c'est le conseil supérieur du ministère de la construction : les prévisions d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne devront être fondées, au cours des prochaines années, sur les besoins d'une population dont la croissance sera, au minimum, dans dix ou quinze ans, égale à celle de tout le reste de la France. Or, à cause de la congestion de la région parisienne et des conditions générales qui y règnent, les aménagements y sont infiniment plus onéreux qu'en province. Les milliards y ont des résultats beaucoup moins apparents que dans toutes nos provinces. Le seul programme d'investissement de la R. A. T. P. est huit fois supérieur à celui de tous les investissements relatifs aux transports urbains de toutes les villes de France hors de Paris. (*Applaudissements sur de nombreux bancs, de l'extrême gauche à la droite.*)

L'aménagement de la région parisienne prélèvera donc sur les ressources une part énorme, au titre sans doute de la politique dite d'accompagnement. Rien dans le plan ne permet de prévoir ce qui sera disponible pour la politique dite d'entraînement au profit des régions faibles.

J'estime donc que l'initiative aurait dû être prise par les ministres responsables du plan de renforcer les moyens de décourager systématiquement les nouvelles extensions ou installations d'industries dans la région parisienne et que, conformément, les encouragements à la décentralisation des usines

vers les régions faibles, vers les régions les plus éloignées de la capitale, auraient dû être très substantiellement accrus.

Si l'industrie continue, dans de nombreux cas, à s'accrocher à Paris, c'est que, tout compte fait, de nombreuses entreprises estiment — et je crains qu'elles ne se trompent pas — que les handicaps, les charges que leur impose une installation provinciale, notamment des frais de transport plus élevés, ne sont pas suffisamment compensés. Le projet de nouvelle tarification de la S. N. C. F. qui ferait payer les usagers d'autant plus cher qu'ils empruntent des lignes moins modernes et moins bien équipées — comme si les usagers y étaient pour quelque chose! — porterait un coup mortel à toute la politique de décentralisation s'il n'était profondément remanié. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Combien d'industriels avons-nous tous rencontrés qui, après avoir eu des velléités de décentralisation, y ont renoncé après avoir dressé le bilan de l'opération? Si nous arrivons parfois à les faire revenir sur leur recul, c'est, vous le savez bien, parce que les collectivités locales, prises à la gorge par le souci de l'avenir, par le spectacle de l'exode des jeunes, leur consentent, sous forme de cession de terrains, de construction de bâtiments, par des efforts de toutes sortes, des avantages supplémentaires, parfois très supérieurs à ceux que consent l'Etat.

Je ne demande pas qu'on favorise des actions antiéconomiques. Je ne demande pas davantage qu'on fasse aux industriels des cadeaux. Les pays étrangers qui nous entourent ne sont certainement pas plus disposés que nous le sommes à entrer dans une telle voie. Cependant, comparez les avantages qu'ils consentent à la décentralisation avec ceux que nous accordons nous-mêmes!

On a souvent évoqué, à cette tribune, l'exemple italien et celui de l'Allemagne de l'Ouest, où des dégrèvements fiscaux, des réductions de 50 p. 100 sur les tarifs ferroviaires, sur les transports des matières premières et des produits finis sont consentis aux sociétés qui créent des usines décentralisées. Je n'y reviendrai pas, mais, au cas où ceux d'entre vous qui le soir lisent le journal *Le Monde* ne l'auraient pas aperçue, je signale une fort intelligente publicité qui a été faite à maintes reprises par le service officiel chargé du développement industriel de la République d'Irlande. J'ai sous les yeux ce petit placard publicitaire.

Dans la partie Sud-Est de l'Irlande, les subventions peuvent atteindre deux tiers pour l'achat du terrain et la construction d'usines, et un tiers pour l'installation et l'équipement des mêmes usines; une totale exemption fiscale de dix années est consentie sur les bénéfices d'exportation.

Dans la partie Nord-Ouest de l'Irlande, les subventions peuvent aller jusqu'à 100 p. 100 pour l'achat du terrain et la construction des usines, jusqu'à 50 p. 100 pour l'installation et l'équipement, jusqu'à 100 p. 100 pour la formation des ouvriers.

Comment être surpris, dans ces conditions, qu'on lise dans la même publicité qu'un important industriel français vient d'annoncer sa décision d'installer en Irlande une importante usine d'aéronautique moins de dix-huit mois après avoir créé une première usine de radiateurs à huile! Comment être surpris de lire, quelques jours plus tard, dans une publication officielle, qu'une cinquantaine de firmes françaises seraient actuellement en pourparlers avancés avec le Gouvernement de la République d'Irlande pour créer dans ce pays des usines!

Nous offrons, nous, une prime maxima de 20 p. 100 sujette à reprise par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux à concurrence de 50 p. 100. Mais, cette prime maxima, combien de fois a-t-elle été accordée, sauf dans les très rares villes déclarées zones spéciales de conversion?

M. Jean Poudevigne. Très bien!

M. René Plevin. Oh! je sais, messieurs, beaucoup d'entre vous croient que la Bretagne a bénéficié à cet égard d'une sorte de traitement de la nation la plus favorisée. S'il en était ainsi, je me demande alors quel eût été le traitement des autres régions! Car en Bretagne, ainsi qu'en font foi des statistiques officielles publiées par *La Revue administrative* dans son numéro de février dernier, le taux moyen des primes d'équipement, calculé sur la période du 1^{er} janvier 1955 au 31 décembre 1961, soit sur sept années, a été de 12,57 p. 100 pour l'ensemble des quatre départements de la région de programme Bretagne. Le coût moyen de la prime par emploi créé y a été de 2.618 nouveaux francs. Même si ce taux avait été doublé, l'Etat y aurait largement trouvé son compte quand on pense à ce que coûte aux finances publiques l'installation de chaque couple migrant de province dans la région parisienne surpeuplée.

J'estime donc que, pour que nous puissions croire à l'efficacité du plan en ce qui concerne la correction des disparités régio-

nales « de plus en plus importantes et de mieux en mieux perçues », pour reprendre l'expression du Conseil économique et social, la loi qui nous demande l'approbation du plan, faute de pouvoir nous donner la moindre précision sur les tranches opératoires, aurait dû comporter des articles majorant très sensiblement les avantages consentis en faveur de la décentralisation dans tous les départements situés à l'ouest de la ligne Le Havre-Marseille.

La législation actuelle est insuffisante, elle est beaucoup trop timorée et j'en donnerai encore une preuve en citant la dernière en date des mesures annoncées.

Pourquoi, je vous le demande, limiter à deux villes seulement la possibilité d'encourager la venue des industriels par l'offre d'usines préfabriquées qui leur seraient louées ou éventuellement cédées ?

Ce n'est pas une idée nouvelle. Elle est de pratique courante en Angleterre depuis des dizaines d'années par le système des *trading estates*. Est-ce vraiment vouloir s'attaquer aux disparités régionales que d'interdire la généralisation de cette formule dans toute la partie de la France qui a besoin d'être revitalisée ? (Applaudissements sur certains bancs au centre.)

Je suis sûr que nous y viendrons comme, après avoir refusé la notion de région critique que nous proposons au Gouvernement il y a dix ans, on y est venu après avoir essayé le système des petites zones critiques qui conduisait à des effets absurdes. Mais ces hésitations coûtent beaucoup de temps pendant lequel, comme le constatait encore tout récemment le Président de la République au cours de son voyage, le malaise s'aggrave, le mal devient plus profond parce que, avant de s'engager, d'aller de l'avant, les entreprises privées, comme les entreprises publiques d'ailleurs, veulent savoir ce que seront les moyens d'instruction et de formation professionnelle, ce que seront les transports, ce que seront les logements. Je demande, en effet, au Gouvernement d'y songer.

Qu'attend-on d'un plan dans ce domaine ? Non seulement des expressions d'intention, non seulement des indications, mais des objectifs à atteindre pour une certaine date, et vous n'agissez pas autrement quand vous fixez les buts que vous assignez à la production dans chaque secteur. Mais l'amélioration de l'infrastructure, les travaux sans lesquels ne seront pas corrigés les handicaps que les primes ont pour objet de compenser provisoirement, vous ne dites pas quand ils seront financés, quand ils seront terminés ; vous refusez même de les inscrire dans une loi de programme.

Devant cette fluidité, cette absence d'engagement, même sous condition suspensive, comment voulez-vous que les initiatives puissent s'épanouir ? L'incertitude est un des plus grands obstacles au développement des actions régionales. Or les seules localisations connues sont celles qui intéressent la région parisienne. Pour elle, on sait que 100.000 logements lui seront réservés sur l'objectif national de 350.000 logements inscrits au plan.

M. Eugène-Claudius Petit. Trente pour cent !

M. René Pieven. C'est pour dissiper un peu de ces incertitudes, de ces imprécisions que, le moment venu, nous soutiendrons, avec un grand nombre de collègues de toutes les régions, l'article additionnel au projet de loi dont parlait M. Ihuel.

Mais le plan, mesdames, messieurs, n'a pas comme seul objectif — bien qu'il soit essentiel — la correction des grandes disparités régionales. J'ai fait entendre à cet égard certaines critiques, et il est fatal que les auteurs du plan en entendent beaucoup quand leur ouvrage touche à tous les secteurs de la vie nationale est soumis à l'examen d'une assemblée qui représente toutes les parties et toutes les opinions de la nation.

Mais ces critiques — nous l'avons prouvé lors du vote sur la question préalable de nos collègues socialistes — s'accompagnent d'un grand souci d'objectivité pour les difficultés d'une tâche dont nous connaissons par expérience la très grande complexité. C'est cette objectivité qui nous fait vous féliciter du tournant amorcé par le IV^e plan vers des objectifs supérieurs à celui de l'accroissement pur et simple de la consommation individuelle.

Les trois premiers plans visaient essentiellement — il ne pouvait en aller autrement étant donné la période qu'ils couvraient — l'augmentation de la production, puis celle de la productivité, puis celle de la consommation.

L'originalité du IV^e plan est incontestablement de reconnaître que la finalité d'une société moderne ne peut se limiter à l'élévation pure et simple du niveau de vie. Concurrément avec cette élévation, il faut reconnaître que le bien-être des hommes et la satisfaction de leurs aspirations les plus hautes sont liés au développement d'équipements collectifs qui constituent l'infrastructure de la vie sociale, qu'il s'agisse de l'enseignement, de l'urbanisme ou de la santé. Et ce sera, j'en suis sûr, l'honneur de

planificateurs français d'avoir, à l'occasion de ce IV^e plan, marqué une orientation originale en reconnaissant que dépenser toujours davantage pour ses besoins individuels ne pourrait être à long terme un objectif — donne satisfaction à l'être humain.

Il est courageux de marquer une telle orientation, alors que la consommation des particuliers a été en 1961 en retard de cinq points sur l'objectif que s'était fixé le III^e plan. Mais je ne crois pas que les Français reprochent jamais aux auteurs du plan d'avoir proposé qu'en 1965 — la consommation de 1961 constituant la base 100 — l'indice de la consommation privée soit fixé à 123 alors que celui de la production nationale serait de 124, à condition toutefois qu'ils soient sûrs que le prélèvement de 1 p. 100 sur la production a bien été affecté aux équipements collectifs que vous avez énumérés.

Personnellement, je crois que vous auriez peut-être pu aller même un peu plus loin dans cette voie afin d'accroître la part des ressources, à mes yeux tout à fait insuffisante, que, dans la répartition que vous avez choisie, vous avez assignée aux routes et aux télécommunications.

Ce sont là deux points très faibles du IV^e plan. De nombreux collègues, je le sais, parleront de l'inadaptation de nombreuses routes nationales au trafic actuel et de notre retard en autoroutes. Je n'y insisterai donc pas. Mais comme l'avaient fait les trois premiers plans, le quatrième continue à traiter les télécommunications comme un des parents pauvres de l'économie nationale alors qu'elles sont le système nerveux d'une économie qui doit soutenir le rythme de vie de la société moderne, alors que les industries spécialisées dans leur équipement sont précisément de celles dont la technique évolue le plus vite, demande rarement l'emploi de produits très pondéreux, incorpore aux produits finis le maximum de matière grise et d'habileté, et qu'elles peuvent être de grandes sources d'exportations.

Je crains vivement que l'abatement des investissements destinés aux postes et télécommunications ne provoque une détérioration rapide de ce grand service public dont le fonctionnement pouvait, jusqu'à ces derniers mois, être donné en exemple.

C'est maintenant sur deux observations de caractère plus général que je conclurai mon intervention.

J'ai été surpris que ni dans les exposés des ministres ni dans celui du commissaire général du plan il n'ait été fait mention des conséquences inéluctables que doit comporter pour l'élaboration et l'exécution d'un plan français l'existence du fait européen et de l'avènement du Marché commun.

Je ne crois pas que les esprits soient mûrs, en Allemagne et aux Pays-Bas notamment, pour accepter déjà l'idée d'un plan européen, fût-il conçu à la française, c'est-à-dire comme un document simple, et même d'un plan national tout court. Cependant, les économies modernes sont trop dévoreuses de capitaux, ceux-ci sont nécessaires dans trop de directions à la fois pour qu'aucun des six pays soit assez riche pour soutenir longtemps le luxe d'investissements superflus faisant double emploi, risquant de provoquer dans certains secteurs un suréquipement dont les effets seront aussi dangereux sur le plan économique que sur le plan social. C'est pourtant le spectacle qu'offre aujourd'hui l'Europe.

Dans des branches aussi importantes que l'industrie automobile et l'industrie chimique, l'absence de toute coordination européenne des investissements peut entraîner demain des situations qu'il serait de l'intérêt bien compris de tous d'éviter.

Simultanément, les domaines se multiplient où les énormes budgets de recherche, nécessaires dans certains secteurs, devraient devenir de plus en plus des budgets européens. (Applaudissements sur certains bancs à gauche.)

Et les plans d'action régionale eux-mêmes gagneraient beaucoup, dans les régions frontalières, à être conçus et exécutés sans tenir compte des frontières politiques des Etats.

Sans avoir à trancher les différends qui nous opposent quant à la nature d'une union politique européenne, la France ne devrait-elle pas prendre l'initiative d'inviter les institutions européennes existantes à proposer des mesures concrètes qui permettraient au moins des consultations sur la coordination des investissements ?

J'espère qu'avant le vote qui clôturera ce débat, et conformément aux promesses faites par M. le Premier ministre et par M. le ministre des finances et des affaires économiques, nous pourrions savoir dans quelle mesure le Gouvernement tiendra compte des avis qui lui seront venus des membres de l'Assemblée. Pour notre part, mes amis et moi, nous avons apprécié la déclaration liminaire du Premier ministre rappelant que le plan est une œuvre de caractère national qui se situe au-dessus des factions et des partis, parce qu'il intéresse tous les Français et qu'il lie les gouvernements successifs.

Nous partageons aussi cette opinion. Nous savons que les hommes qui ont élaboré les plans, qu'il s'agisse de M. Jean

Monnet, de M. Hirsch, de M. Massé ou de ceux qui siègent dans les commissions de modernisation, n'ont jamais fait œuvre de classe ou de parti.

C'est dans cet esprit que nous avons examiné le plan, dans cet esprit qu'après les réponses des ministres et compte tenu du sort qui sera réservé aux divers amendements, nous souhaitons pouvoir apporter notre approbation au IV^e plan français de modernisation et d'équipement. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Van der Meersch.

M. Eugène Van der Meersch. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le IV^e plan a été établi dans des conditions de travail satisfaisantes et, au fond, les critiques qu'il appelle ne sont pas de caractère fondamental. En revanche, si l'on songe à ce que pourrait être l'élaboration d'un V^e plan, on se sent un peu plus embarrassé.

Effectivement, en même temps que la France fait partie d'une communauté économique, elle entend agrandir la proportion de son commerce extérieur par rapport à la totalité de son produit national. En face du Marché commun et de l'intégration économique qu'il représente, il est certain que lorsqu'on abordera le problème d'un V^e plan, il faudra pouvoir se livrer à une certaine concertation des économies des six pays dans le but d'éviter des duplications d'investissements.

Cette concertation, quelles que soient les différences présentes de la gestion des économies des six pays, ne paraît pas inconcevable. Déjà, au sein de la communauté, existe une commission de la conjoncture. Des échanges ont déjà eu lieu sur les méthodes budgétaires. Tous ces éléments devraient concourir à quelque chose de plus élaboré.

Le vice-président de la commission du Marché commun s'est d'ailleurs déclaré en faveur d'une planification européenne non autoritaire et a précisé qu'« il ne s'agissait pas dans son esprit d'un plan autoritaire défini au niveau de l'entreprise, mais d'un acte d'intelligence et de volonté au niveau de l'Etat et des organisations professionnelles, déterminant l'avenir de l'Europe et des nations qu'elle comprend ».

En ce qui concerne le commerce extérieur avec les autres pays du monde, le problème sera sans doute plus délicat. Un V^e plan devra s'efforcer de connaître les intentions économiques des autres pays et arrêter des hypothèses d'exportations et d'importations aussi compatibles que possible avec celles-ci. Il faudra rechercher des complémentarités économiques pour éviter des duplications, source de conflits. Il y aura une stratégie du commerce extérieur à établir.

En ce qui concerne l'énergie, dans la période considérée le marché est supposé se développer comme suit par rapport à 1960.

ENERGIES PRIMAIRES	EQUIVALENT tonnes charbon.		POURCENTAGE	
	1960	1965	1960 P. 100.	1965 P. 100.
Electricité hydraulique et nucléaire	16.200.000	18.400.000	12,5	11
Gaz naturel.....	4.500.000	8.400.000	3,5	5
Charbon	70.400.000	79.400.000	54	48
Pétrole	39.000.000	60.000.000	30	36
Total énergie primaire.	130.100.000	168.200.000		

Les consommations totales n'appellent pas de remarque particulière. Elles s'accroissent dans les mêmes mesures que l'économie, c'est-à-dire à un taux un peu supérieur à 5 p. 100.

Voici quelques traits caractéristiques des différentes sources d'énergie.

Charbon.

Comme on le voit dans le tableau que je viens de lire, les consommations de charbon sont supposées s'accroître. Cela provient, outre un accroissement général de chaque secteur de consommation, d'un accroissement caractérisé des besoins en fins à coke. Les mines françaises subviendraient à ces besoins pour environ 55 millions de tonnes, contre des possibilités actuelles d'environ 60 millions. Cela permettrait de maintenir le coût de production à un niveau sensiblement égal à ce qu'il est maintenant et de maintenir ainsi le prix de l'énergie à un niveau qui permettrait à l'ensemble de l'économie française d'avoir des prix de revient compétitifs avec les autres écono-

mies. Le complément sera fourni par des importations, en majeure partie en provenance de la C. E. C. A.

Ce programme satisfait les Charbonnages et, en particulier, en ce qui concerne le Nord dont la production actuelle est de 28 millions de tonnes; ce chiffre serait maintenu à ce niveau en 1965.

Gaz naturel.

Pour le gaz naturel, on sait que le régime de production du gaz de Lacq est actuellement de l'ordre de 5 milliards de mètres cubes par an et que les réserves exploitables du gisement sont de l'ordre de 200 milliards de mètres cubes.

On peut se demander alors ce qu'il adviendrait de l'économie gazière dans le futur si l'on tentait de forcer un peu le rythme actuel, courant ainsi le risque de se trouver un jour à court de gaz. En fait, si on regarde au-delà de 1965, on s'aperçoit que les travaux de la commission de l'énergie ont admis une ressource en gaz extérieur à Lacq d'environ un milliard de mètres cubes par an disponible à partir de 1967-1968.

C'est une hypothèse de nature statistique, mais ce qu'on sait maintenant des possibilités techniques d'exploitation d'Hassi R'Mel et de l'existence d'un gisement en Hollande permet de penser que ce milliard se trouvera disponible et qu'on ne court pas le risque en orientant l'énergie française vers le gaz naturel, de manquer un jour de matière première, la ressource future paraissant assurée.

Energie nucléaire.

En ce qui concerne l'énergie nucléaire, il est prévu, pour 1965, une production de l'ordre de 700.000 tonnes d'équivalent charbon, très petit chiffre qui correspond à la production des trois centrales de Chinon.

Si, comme il est nécessaire dans tous les problèmes économiques, on regarde au-delà d'un terme précis c'est-à-dire, dans le cas présent, au-delà de 1965, on peut dire que l'électricité nucléaire présente les caractéristiques suivantes.

Il est possible que vers 1970 on puisse produire des kilowatts-heure qui, à un taux d'amortissement normal d'environ 7 p. 100, ne coûteront pas beaucoup plus que quatre francs, ce qui peut être considéré comme compétitif mais cela ne veut pas dire que l'engineering sera capable, à cette époque, de construire des centrales atomiques sur une grande échelle.

Il existe un autre problème : l'uranium, qui paraissait rare, est maintenant considéré comme abondant et son prix a baissé. Cependant, cette abondance pourrait être trompeuse et si l'on voulait un jour produire des quantités abondantes de kilowatts-heure à partir de l'uranium tel qu'il se présente, on risquerait de se trouver à court.

Certaines personnes pensent, dans ces conditions, qu'il ne faudrait pas produire à une échelle importante l'électricité nucléaire selon la technique actuelle, mais qu'il faudrait attendre de savoir utiliser des piles surgénératrices, ce qui se fera sans doute, mais dont on ne peut pour l'instant donner la date de réalisation.

Pétrole.

Enfin, en ce qui concerne le pétrole, on pense que de 1960 à 1965, la production passerait de 39 millions équivalents-charbon à 60 millions, soit un taux d'accroissement de 9 p. 100; ces besoins représentant, en pétrole brut, 26 millions et 40 millions.

Dans l'optique du marché commun, ces quantités peuvent poser une question. On peut, en effet, se préoccuper de savoir s'il aurait été souhaitable ou non de maintenir une certaine protection du raffinage. En fait, dès maintenant, l'économie française est exportatrice de produits pétroliers, puisque sa capacité de raffinage dépasse 40 millions de tonnes et qu'elle devrait atteindre en 1965 environ 54 millions de tonnes.

L'industrie française du raffinage, bien équipée techniquement, au niveau des meilleures industries mondiales, est donc susceptible de se défendre par sa propre compétitivité et, dans ces conditions, il n'apparaîtrait pas opportun de vouloir maintenir une protection de raffinage qui risquerait de provoquer, de la part des pays vers lesquels la France désirerait exporter, des réactions de défense qui lui seraient finalement nocives, en même temps qu'elles nuiraient à la souplesse générale de l'industrie mondiale du pétrole.

L'industrie française du pétrole est régie par la loi de 1928. Dans le cadre du traité de Rome, cette loi n'a plus de raison d'être et ne peut subsister dans sa forme actuelle. De même, le système anarchique italien devra être amendé. Il nous faut prévoir et nous adapter aux circonstances. Le prix de l'essence automobile doit et peut baisser. Un des moyens est de rendre

la liberté des prix, de laisser les trusts pétroliers se battre entre eux au profit des consommateurs et, de plus, alléger une fiscalité injuste et contraire aux intérêts français.

Nous avons chacun des soucis dans nos régions respectives. Je parlerai du Nord parce qu'il s'agit de ma petite patrie, mais, comme le président Pleven, j'ai conscience d'être avant tout député français.

L'économie du Nord est en ce moment en perte de vitesse et j'espère que ce n'est que momentanément. L'organisation de l'aménagement du territoire est nécessaire sur le plan français, mais aussi sur le plan européen et dans le cadre du Marché commun. Les coordinations qui s'imposent, les études sérieuses qui doivent être de rigueur subissent des assauts démagogiques ou inconsidérés qui deviendront insupportables. Ceux qui n'ont rien à perdre n'attachent généralement aucune importance aux préoccupations des autres, que ce soit sur le plan régional ou national.

Les résultats du Marché commun sont satisfaisants, mais il faut toujours prévoir les possibilités de crise. L'exemple de l'Allemagne de l'Ouest est là. Le docteur Erhard et ses compatriotes admettaient des progressions annuelles d'exportations de produits manufacturés de 100 ou 200 p. 100. Etait-il sage de croire cela et de vouloir rendre permanentes des augmentations de production, de ventes et d'exportations de cet ordre ?

Notre seul souci dans le cadre du IV^e plan doit être d'adapter l'économie française aux luttes d'intérêt que nous devons prévoir, même dans le cadre du Marché commun. Les Allemands restent des Allemands et les Italiens des Italiens, lorsqu'il est question de leur stabilité monétaire, des problèmes de production et de main-d'œuvre, de l'épargne et de leur confort. Restons français dans le même sens, tout en dominant les problèmes pour l'organisation, le *leadership* d'une Europe non pas velléitaire, mais solide et durable. Notre conception des « plans humains, économiques et sociaux » fait l'admiration du monde entier.

Mon département, ma région ont besoin d'être armés et défendus, car nous subissons depuis la création du Marché commun des assauts souvent discutables du Bénélux et de l'Allemagne. La théorie est une chose, la pratique en est une autre.

Les éléments de base et d'avenir de l'économie du Nord sont le port de Dunkerque, la modernisation des canaux entre Dunkerque, Lille et Valenciennes avec une antenne sur Bauvin et Marquette, l'autoroute Dunkerque-Lille-Valenciennes et l'extension du port fluvial de Lille.

Comme M. Courant, je dirai que notre politique portuaire me semble faible. Malgré les travaux en cours dans le port de Dunkerque, il y aura insuffisance de moyens dans quatre ou cinq années. Ce port, qui a l'avantage d'être directement à la mer, ce qui n'est pas le cas d'Anvers et de Hambourg, devra être étendu jusqu'à Grand-Fort-Philippe et Gravelines. Nous disposons d'ailleurs d'une batellerie sérieuse, organisée, qui pourrait doubler, voire tripler son rendement.

Je demande dès à présent au Gouvernement et à M. le commissaire général du plan l'inscription de ces travaux d'extension au V^e plan. Il y va de la reconversion de notre industrie, de l'avenir de nos salariés, de notre jeunesse et de nos familles.

Le complexe sidérurgique d'Usinor sera inauguré en fin d'année. L'implantation d'ateliers de constructions mécaniques et des industries de transformation sont à prévoir en bordure de la voie d'eau avec prolongements possibles vers l'Est.

Quant à la branche fluviale Bauvin—Marquette, elle n'a été retenue par le IV^e plan qu'en tranche optionnelle. Je vous prie de revoir la question pour un financement rapide, car tout plaide pour cette réalisation.

J'attire l'attention du Gouvernement sur ce qui semble, pour moi, être des incohérences de la C. E. C. A. Usinor était la compensation du trafic métallurgique lorrain perdu pour le port de Dunkerque du fait de la canalisation de la Moselle. La C. E. C. A. a d'abord autorisé l'implantation d'un nouveau complexe sidérurgique à Rotterdam et, maintenant, à Gand, c'est-à-dire à moins de 50 kilomètres de Dunkerque. Cette concentration ne se justifie pas. Il eût été plus logique d'installer un complexe sidérurgique sur les côtes de l'Atlantique et un autre dans la région marseillaise.

M. Pascal Marchetti. Merci.

M. Eugène van der Meersch. L'avenir du Nord dépendra, dans une proportion importante, de ses industries métallurgiques. Nous disposons d'une main-d'œuvre qualifiée. Nous en aurons de plus en plus besoin dans l'avenir et nous accueillerons avec grande sympathie la main-d'œuvre nord-africaine.

Il est vraiment inopportun d'annoncer la suppression de 1.200 emplois, soit 46 p. 100 du personnel, aux ateliers de Fives-Lille pour le mois de septembre prochain. Dans l'indus-

trie lourde, la répartition des commandes dépend plus des banques que des entreprises. Il est inadmissible que Schneider-Le-Creusot ait deux ans et demi de commandes en portefeuille alors que le carnet de Fives-Lille ne serait couvert que jusqu'au 14 juillet.

Nos salariés ne doivent pas faire les frais de combinaisons financières et je mets en garde le Gouvernement contre les conséquences de cette situation car les ouvriers et les syndicats ne resteront pas passifs. Des troubles sociaux sont à prévoir et le sang ne doit pas couler.

L'exercice de votre contrôle pour assurer une répartition normale des commandes de la sidérurgie, de l'industrie lourde s'impose.

Il vous appartient, puisqu'il existe à la base, je le répète, des problèmes financiers et de crédit, de faire virer des commandes sur Fives-Lille. Je tiendrais d'ailleurs le même langage si les positions étaient inversées.

Je souhaiterais, pour nos ouvriers, que la pratique des salaires mensualisés soit généralisée avec contrats de travail d'au moins trois mois si ce n'est d'une année. Cela obligerait nos employeurs à prévoir comme leurs homologues américains.

La faïencerie de Ceranord de Saint-Amand-les-Eaux ferme ses portes le 30 juin prochain et 600 ouvriers seront licenciés. Il importe de définir les causes, les responsabilités et de prendre toutes décisions adéquates. Un directeur d'entreprise défaillant doit être censuré au même titre qu'un ouvrier congédié pour faute.

Créer des emplois dans d'autres régions pour en supprimer chez nous n'est pas une bonne méthode. La décentralisation industrielle est mal conduite. Malgré certaines affirmations contraires, dans le quadrillage qui couvre mon département, les deux tiers disposent de main-d'œuvre et de possibilités d'implantation d'usines et d'ateliers, de 7 à 12 kilomètres de Lille : c'est le cas de Templeuve, Seclin, Gondecourt, Cysoing et d'autres petites villes de ma circonscription.

Est-il humain d'obliger des ouvriers à se lever chaque jour à cinq heures du matin, de rentrer tard le soir et de passer aussi plusieurs heures pour se rendre sur le lieu de travail ? Mes observations rejoignent sur ce point celles que vient de formuler le président Pleven.

Voilà où nous en sommes alors que quelques industries disséminées dans nos campagnes leur rendraient la vie plus agréable. Elles fourniraient également un travail d'appoint pour des personnes âgées, en bonne santé, et pour nos petits agriculteurs.

Il nous faut, dans le Nord, des usines de pétrochimie, de carbochimie ; il nous faut produire des matières plastiques, voire du caoutchouc synthétique. De nombreux produits de base se trouvent sur place, grâce à la proximité des mines de charbon.

Nos ouvriers et ouvrières du textile sont aptes à tous les travaux d'électronique et à la fabrication des lampes les plus compliquées ; leur habileté à manipuler des fils très fins les qualifie pleinement.

Il nous faut créer des milliers d'emplois pour les jeunes qui montent.

Les prévisions du IV^e plan nous rassurent théoriquement sur l'avenir immédiat de notre production charbonnière. Il ne faut pas que l'admission de l'Angleterre dans le Marché commun bouleverse tout ce qui est établi et entraîne la fermeture de nos puits. Les drames passés, ceux de l'année dernière, ne peuvent se reproduire.

Les Etats-Unis s'apprennent aussi à venir concurrencer la production charbonnière européenne. Nous devons non seulement être vigilants, mais prévoir la neutralisation de ces courants d'affaires qui risquent de faire capoter le Marché commun. Le plus bel exemple est l'installation, dans la région de Hambourg, d'un centre de construction d'automobiles de type européen. Les grands trusts américains consacrent, pour commencer, 200 milliards d'anciens francs à cette opération. *Quid* de Renault, Simca, Volkswagen et de l'avenir des industries connexes françaises et du Nord ?

Il nous faut rendre impossibles des kraechs financiers qui entraîneraient la ruine, l'échec de l'Europe économique et le chômage chez nous.

Une coordination officielle ou officieuse s'impose sur le plan européen — je le répète. Il nous appartient de prendre des initiatives dans le sens d'une planification saine, coordonnée et librement consentie. Après avoir lancé avec succès le Marché commun, il nous faut donc déjà songer à le défendre de l'intérieur peut-être plus que de l'extérieur.

L'Angleterre joue sur les deux tableaux. Elle possède des usines de même nature chez elle et en Europe. Je prends l'exemple de Massey-Harris, de Dunlop, de la British Petroleum Company, de Singer, etc.

N'oublions jamais les menaces, les pressions de M. Maudling. On a changé d'homme, mais moins sûrement de politique. Restons prudents.

Je rappellerai le problème crucial des eaux industrielles et ma suggestion de l'année dernière pour la création d'une direction de l'hydraulique au ministère des travaux publics.

Une coordination des services est indispensable et l'action présente doit être plus dynamique. Les problèmes de formation technique se posent avec urgence et il serait souhaitable, qu'à l'exemple de la Hollande et de la Suisse, nous disposions d'une université par million d'habitants.

Après le collège technique de Pont-à-Mareq, je souhaiterais l'installation d'urgence de celui de Thumeries. Je souhaite la création à la faculté des sciences de Lille d'une chaire de génie chimique, d'une chaire de génie nucléaire et aussi la formation de calculateurs électroniques.

Mon intervention est limitée dans le temps. J'esquisserai donc le problème routier en souhaitant que les recettes du fonds d'investissement routier profitent intégralement à la route — c'est une question d'honnêteté publique et d'exemple moral — que la perte de recettes pour le budget général soit compensée par mille autres moyens que M. le ministre des finances, homme habile et plein d'imagination, pourrait trouver.

La suppression des zones de salaire s'impose autant dans le Nord qu'ailleurs. Les salaires publics ou privés doivent être ajustés. Il est impossible de justifier 5 p. 100 d'abattement de zone à sept kilomètres de Lille et de ne pas le subir à seize kilomètres !

La liaison Rhin—Rhône doit être étudiée et je comprends la thèse de nos compatriotes de l'Est. Il ne serait pas sage de s'y opposer systématiquement.

Je répéterai, comme je l'ai déjà dit à la commission des finances, que c'est là une question de priorité, de calendrier. Il nous faut défendre sainement notre existence sans l'aide de slogans. Je m'en rapporterai pour cela à la sagesse des techniciens du plan.

Je féliciterai le nouveau M. le commissaire général du plan, ses collaborateurs directs et les 3.137 personnes qui ont apporté leur concours bénévole pour cette œuvre du IV^e plan soit magistrale, sain, conforme aux intérêts de la France et de nos régions.

La liberté est un principe, le plan est une méthode disait M. Giscard d'Estaing. Avec lui je plaiderai la même cause : respect de la souveraineté des consommateurs quant à leur choix, liberté des épargnants pour le placement de leurs capitaux, liberté des entrepreneurs sérieux pour le choix de leur production et liberté des travailleurs pour le choix de leur emploi.

Ce ne sont pas seulement Peugeot et Citroën qui se trouvent en compétition avec Volkswagen et Mercedes mais également M. Giscard d'Estaing avec le professeur Erhard.

Je souhaite le triomphe de la jeunesse. Une politique économique de partis n'est désormais plus possible dans un pays adhérent au traité de Rome. Soyons optimistes.

Je souhaite le succès de la France, pour sa jeunesse studieuse, dans l'intérêt de l'Europe et du monde civilisé, avec une optique avant tout humaine.

Mesdames, messieurs, j'en ai fini et je vous demanderai maintenant d'excuser un homme du Nord de plaider la cause de ses amis corses, je suis en effet Corse d'honneur.

Je souhaite pour la Corse l'autonomie énergétique, l'exonération, pendant quelques années au moins, de toutes taxes sur les carburants liquides et solides, l'aménagement des ports de plaisance, la création d'une école hôtelière et l'ouverture de crédits hôteliers. Le Nord, le Midi et la Corse comme toutes les autres régions touristiques de France sont complémentaires pour tout ce qui donne un attrait, un charme à la vie. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Devaud. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Mme Marcelle Devaud. Mes chers collègues, l'audition d'une liste impressionnante de 120 députés constitue probablement une épreuve redoutable pour le Gouvernement et pour le commissaire général du plan, tenus d'assister à nos débats.

C'est peut-être aussi la preuve, pour eux, de l'intérêt que le Parlement attache à la discussion du plan et, pour lui, de la satisfaction avouée ou non qu'il éprouve à pouvoir en débattre avant d'être saisi, comme ce fut le cas dans le passé, des comptes rendus annuels d'exécution.

Je ne m'étendrai pas sur le caractère monolithique, bien que fort détaillé, du volumineux document qui nous a été remis et dont je me suis, bien sûr, appliquée à lire les 585 pages,

mais je voudrais, peut-être paradoxalement, marquer mon approbation du texte de loi qui accompagne ce document. Il est clair, précis et concis. Il a l'avantage de présenter fidèlement le plan tel qu'il doit être conçu.

Souvent, en effet, ici et là, le plan fait l'objet de critiques qui naissent généralement d'une méprise fondamentale sur son sens et sa portée. Or le projet de loi qui nous soumet le plan, le présente bien comme un cadre de références et un instrument d'orientation dont les applications principales pourront être périodiquement revues, en fonction des résultats acquis, notamment par ce qui pourrait être un dialogue entre le Parlement et le Gouvernement.

Pour le surplus, qui est d'importance, pour le cheminement vers les objectifs envisagés, certaines grandes modalités d'exécution ressortissent à la conjoncture, c'est-à-dire finalement à la politique.

Dans cette perspective, je voudrais apporter ici quelques réflexions tendant à rendre au plan juste ce qui lui est dû mais tout ce qui lui est dû.

La planification française, en effet, paraît parfois être préservée contre elle-même en raison de sa tendance à se gonfler... je me permets de le dire en dépit des dénégations de M. le commissaire général du plan. Sans nous exagérer le rôle éminent du plan, ne méconnaissons pas ce en quoi il est essentiel.

M. le rapporteur général de la commission des finances définit récemment notre planification comme un parti pris officiel pour le budget économique entendu comme le plus élevé possible dans un développement cohérent de toutes les branches de l'activité nationale. Il s'agit là essentiellement d'une option de fond politique qui nous a valu au cours de ces dernières années de ne pas sacrifier la croissance économique à une hypothétique défense de la monnaie, comme ce fut le cas dans les années 1930, et qui a permis de surmonter ou d'atténuer plusieurs facteurs de stagnation, notamment celle de notre population active, au cours de la période d'exécution des plans précédents.

Reconnaissons exactement ce grâce à quoi la planification française est efficace. Ses vertus les plus sûres résident dans son caractère indicatif, son empirisme, qui sont les gages de sa souplesse, ce qui explique la faveur dont elle jouit à l'étranger, y compris dans les pays de l'Est. On a souhaité au plan français une réelle démocratisation. Il n'est pas niable qu'une certaine démocratisation soit désirable au stade de la préparation du plan, bien que celle-ci doive demeurer l'œuvre des techniciens. Mais les grandes options qui doivent en déterminer les principales orientations, elles, sont de nature politique.

La démocratisation doit être aussi accrue dans le domaine de l'information et de nombreux collègues qui m'ont précédée à cette tribune, notamment les rapporteurs, ont marqué que pour susciter l'adhésion du pays à un effort de planification, pour soulever son enthousiasme, il est nécessaire de l'informer parfaitement.

La démocratisation peut également être élargie dans l'effort de contrôle qui reviendrait au Conseil économique, aux différentes commissions, et plus spécialement au Parlement, qui représente la nation.

Ces réserves étant faites et qui ne sont pas minces, il importe d'éviter que le plan ne devienne un enjeu si l'on veut qu'il reste un instrument efficace. Il doit être avant tout une synthèse de possibilités de progrès et non un catalogue des désirs de la nation, sous peine d'être livré à tous les assauts de la démagogie.

En outre, comment le concevoir comme l'expression des vœux de la nation, alors qu'il est si malaisé de définir ces vœux à terme, notamment en ce qui concerne, par exemple, la consommation finale, impossible à déterminer avec exactitude dans notre économie, qui est une économie de marché, et dans la mouvance de l'actuel progrès technique ?

Enfin, laisser fixer par les intéressés, au départ, d'une manière rigide, ce que sera la nature de la consommation au cours des quatre années d'exécution du plan, c'est peut-être offrir aux interlocuteurs, et singulièrement à la représentation des salariés, un contrat qui pourrait devenir un marché de dupes : liés par les décisions auxquelles ils auraient participé, il leur serait plus difficile ensuite de revendiquer.

Ces brèves remarques introductives me conduisent à présenter quelques observations que je grouperai sous cinq têtes de chapitre principales.

Et d'abord — et je suis navrée de ne pas être, sur ce point, entièrement d'accord avec ce qu'a dit M. Pleven dans sa très remarquable intervention — j'estime que la part réservée à la consommation des ménages est relativement insuffisante.

Je n'insisterai pas sur l'ironie que comportent des références à la nécessité d'une « idée moins partielle de l'homme » dans un pays où le salarié moyen ne gagne encore que quelques 600 NF par mois.

M. le commissaire général du plan a fait ressortir dans son exposé que cette consommation devait, en tout état de cause, rester inférieure au taux de croissance de la production, en raison d'un certain nombre d'impératifs sur lesquels nous reviendrons.

Il semble cependant qu'on a un peu négligé, ce faisant, le retard accumulé au cours de l'application du III^e plan — M. le commissaire général du plan l'a reconnu lui-même. Le taux de croissance par tête et par année a été environ de 2,5 p. 100, c'est-à-dire à peu près d'un quart en retard sur les prévisions, et cette réduction du taux d'accroissement de la consommation s'est vue aggravée par la politique qui a été pratiquée notamment en matière de prix agricoles et en matière d'échanges extérieurs.

Il est certain aussi, par ailleurs, que l'éventail des revenus s'est élargi et qu'en conséquence les satisfactions réservées aux revenus les plus bas ont été particulièrement minces. Un phénomène de rattrapage est donc inévitable.

La politique des salaires est d'ailleurs source d'inquiétude. Politique des salaires concertée, dit-on. Pour ma part je le veux bien, si l'on me définit exactement en quoi elle consiste.

Entendrait-on par là revenir sur la politique qui a découlé du vote de la loi du 11 février 1950 instaurant les conventions collectives et la libre discussion des salaires ? Si la politique concertée n'a que valeur indicative et globale, si elle est la politique de fixation d'un cadre à l'intérieur duquel les salaires pourront être débattus par branches d'activités, par entreprises, après ententes entre travailleurs et employeurs, c'est bien. Mais, si, au contraire, elle désigne un déterminisme rigide de ces salaires, je pense que les travailleurs pourraient être inquiets et qu'ils auraient quelque raison de l'être. Il y a d'ailleurs nécessité urgente à mettre de l'ordre dans l'incohérence actuelle des salaires dans la disparité choquante des rémunérations, dans la distribution des primes qui échappent à toute discussion syndicale et créent un malaise, source de tensions sociales.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. Madame, me permettez-vous de vous interrompre ?

Mme Marcelle Devaud. Je vous en prie, monsieur le secrétaire d'Etat.

Mme la présidente. Avec la permission de l'orateur, la parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement. Il est bien entendu que les indications sur la politique des salaires contenues dans le IV^e plan, et que Mme Devaud vient de rappeler, ne mettent et ne mettront en aucun cas en cause les conventions collectives.

Mme Marcelle Devaud. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette précision. Mon observation n'avait d'autre but que de vous permettre de me l'apporter, car les Français demeurent fort attachés à la politique des conventions collectives, et les indications du plan à ce sujet ont soulevé quelque émotion chez certains syndicats. Je souhaitais, par conséquent, qu'il fût dit publiquement que la politique des conventions collectives serait poursuivie dans notre pays.

Par ailleurs, le plan envisage une politique du contrôle des revenus. Personne n'y semble encore tout à fait prêt, pas plus en ce qui concerne les revenus salariaux que les autres revenus, et il y aurait intérêt, avant de promouvoir véritablement une telle politique, de clarifier le dialogue qui doit s'établir et d'essayer d'y adapter certaines structures.

Parlant des salaires, je ne peux m'empêcher de faire une rapide allusion au S. M. I. G. Ainsi que le précisent les considérants généraux du plan, le S. M. I. G. est resté assez en arrière, bien qu'en fait il ait suivi l'indice des 179 articles qui ont servi à sa détermination.

Mais il est évident que, si le S. M. I. G. a suivi l'évolution des prix, il n'a pas suivi l'évolution des besoins, et j'en arrive à présenter ici une observation sur ce que l'on pourrait appeler la politique des budgets familiaux.

Lors de l'établissement du S. M. I. G., sur lequel se prononce la commission supérieure des conventions collectives, on a trop négligé sa valeur humaine, son rôle de minimum vital. De ce fait, il est demeuré tout à fait artificiel, il ne correspond plus à rien et évolue mal.

Il serait nécessaire de reconsidérer la composition et la consistance des budgets familiaux et de connaître les critères de leur évolution — donc de leur révision — en fonction, notamment, du progrès technique.

Pourquoi les consommateurs, en tant que tels, ne participent-ils pas à l'étude de tels budgets ?

De la même manière, il est nécessaire d'envisager une politique nouvelle de transferts sociaux. Le plan y fait allusion, mais je regrette, pour ma part, que la commission Prigent, chargée des questions familiales, et la commission Laroque, chargée des questions de vieillesse, n'aient pas été intégrées dans les organismes du plan.

De même que je souhaitais, il y a un instant, la création d'une commission chargée d'étudier les budgets familiaux, je désirerais que ces deux commissions pussent faire partie intégrante des commissions du plan de telle manière qu'une politique de transferts sociaux soit rationnellement envisagée et que les travaux de ces commissions ne restent pas lettre morte, comme ils le sont à l'heure actuelle.

Le fait d'avoir augmenté les allocations familiales — ce qui est une bonne chose — ainsi que les allocations aux personnes âgées — ce qui est une autre mesure excellente — ne compense pas l'absence d'une politique ou de vues générales en matière de transferts sociaux.

Dans notre pays où le salaire indirect a une importance presque égale à celle du salaire direct, le problème est essentiel. Il n'en est pas de même dans les autres pays du Marché commun et je me permets à ce propos d'attirer tout particulièrement votre attention sur ce point à une époque où l'harmonisation des charges à l'intérieur des signataires du Traité de Rome risque de faire regresser la politique salariale en France.

Dans le même ordre d'idées, il n'est pas possible de ne pas envisager de solutions originales au problème trop négligé jusqu'à ce jour des personnes âgées ou dites âgées. Il est souhaitable que des solutions réalistes interviennent rapidement tant sur le plan économique que sur le plan social. Peut-être faudra-t-il un jour discuter d'une loi de programme concernant cette catégorie de notre population qui devient de plus en plus nombreuse et dont les problèmes doivent être réglés autrement que par des ravaudages ou des expédients provisoires.

Ma seconde critique porte sur l'incertitude assez grande qui paraît subsister quant aux perspectives de l'emploi. Les indications statistiques que nous possédons sont défectueuses. Les besoins et les ressources en ont été fixés d'une manière globale, sans qu'il soit tenu compte de la carte — inexistante — des déséquilibres régionaux, sans plan rationnel d'utilisation de la main-d'œuvre existante, de sa formation, de sa reconversion, sans étude concernant l'immigration.

De plus, des éléments nouveaux ont pu intervenir depuis l'élaboration du plan qui date de 1959, et les prévisions devront être sensiblement modifiées à la suite, d'une part, de la réduction de la durée du service militaire et en raison, d'autre part, du nombre de rapatriés d'Algérie vers la métropole.

Je reprends quelques chiffres, dont je ne garantis pas la valeur : l'accroissement de la population active s'élevait à 70.000 personnes en 1961 et il est prévu qu'il s'élèvera à 130.000 personnes en 1962 se répartissant entre les actifs disponibles, les travailleurs algériens — en augmentation de 30.000 — les travailleurs étrangers — en augmentation de 70.000 — et déduction faite de 90.000 enfants dont la scolarité a été prolongée.

Mais si nous ajoutons la fraction du contingent qui sera libérée et l'arrivée des rapatriés d'Algérie, nous pourrions atteindre au début de 1964 le chiffre prévu par le plan pour la population active au début de 1965. Il ne faudrait donc pas que nous soyons surpris par cette progression de la population active et il serait regrettable qu'au lieu d'en tirer profit, comme un certain nombre de pays, notamment l'Allemagne et l'Italie, nous risquions de nous trouver devant une crise de l'emploi et des menaces de chômage.

En effet, cette disponibilité en hommes représente un élément nouveau pour notre pays puisque depuis la Libération celui-ci a toujours souffert d'un manque de main-d'œuvre, notamment de main-d'œuvre qualifiée. Il faudrait qu'à l'exemple de l'Allemagne et de l'Italie cet investissement nouveau de main-d'œuvre nous soit bénéfique. Hier, un orateur soulignait l'enrichissement que pouvait provoquer dans notre pays l'arrivée de ces rapatriés d'Algérie qui, s'ils restent sur le territoire métropolitain, peuvent lui apporter une qualification certainement très utile.

Je prends un exemple à l'échelle de ma commune. J'ai dû embaucher dans ma mairie quatre ou cinq fonctionnaires municipaux qui sont des rapatriés d'Algérie. Ils sont parfaitement qualifiés et leur valeur professionnelle est incontestable. C'est

ainsi que dans ce petit cercle d'action j'ai pu bénéficier d'un apport d'hommes nouveaux venant suppléer heureusement des éléments impossibles à recruter. Il peut en être de même dans tous les domaines. Peut-être d'ailleurs avant la fin du IV^e plan sera-t-il bon de se saisir du problème de la durée du travail, actuellement éliminé. Autres éléments nouveaux susceptibles de bénéficier à l'exécution du plan : l'équilibre de notre balance des paiements, obtenu pour une fois sans faire appel à l'aide extérieure et sans contracter une dette importante, de même que l'actuel taux de change obtenu après la dévaluation de 1958 et la fin de la décolonisation, qui va lever quelques hypothèques. Cette constellation de chances neuves ne paraît pas avoir été appréciée à sa juste valeur par les auteurs du plan qui semblent plutôt avoir été conduits par les contraintes diverses d'un passé plus ou moins récent.

Puis-je enfin exprimer quelques réserves rapides sur ce que l'on a appelé les investissements sociaux. Je me réjouis, comme M. Pieven, que hors du cadre de l'individu, on ait pensé à favoriser la culture des masses et à donner à chacun une vie meilleure au-delà d'un meilleur niveau de vie.

Or certains investissements collectifs qui sont placés sous la rubrique des investissements sociaux semblent présenter un caractère social limité. Ce sont surtout des corollaires d'investissements économiques purs : telles sont par exemple, la construction d'autoroutes périphériques ou la réorganisation des abattoirs de la région parisienne, dues l'une et l'autre à la croissance démographique et au développement urbain.

Il est permis, d'autre part, d'émettre quelques doutes sur les conditions d'opportunité des grandes options et sur le choix des objectifs qui a été opéré.

En voulez-vous un exemple entre beaucoup ? Des observations ont été présentées à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à laquelle j'appartiens. Elles concernent la création d'un centre de formation d'animateurs de maisons de la culture à Paris, et pour lequel un crédit de 2.230 millions d'anciens francs serait prévu.

Je suis, autant que quiconque et peut-être même plus encore que beaucoup de mes collègues provinciaux, désireuse de voir Paris s'enrichir chaque jour d'édifices nouveaux et d'organisations nouvelles, mais j'ai été très surprise de l'importance de cette somme consacrée à un seul centre dont la création à Paris ne sera peut-être pas réalisée avant la fin du IV^e plan. Ce crédit pourrait être consacré plus utilement à l'aménagement de plusieurs maisons, soit en banlieue, soit en province, où elles seraient si nécessaires.

Quant aux conditions de réalisation et aux modalités de financement de ces objectifs, ils appellent un certain nombre de remarques.

Parlerais-je des inadmissibles reports de crédits, comme à l'éducation nationale ? Rappelerais-je la sclérose de nos administrations ?

On parle beaucoup de rénovation urbaine et de logements. Il est certain — trois mille logements seraient nécessaires dans ma propre commune — qu'il faut construire des logements et opérer la rénovation urbaine. Mais il serait alors souhaitable que l'on ne se heurte plus, sans cesse, à des services chaque jour plus complexes et souvent vieillissants, mêmes lorsqu'ils sont nouveaux, et qui n'ont d'autre but, semble-t-il, que de dresser des obstacles devant ceux qui désirent réaliser.

La structure administrative doit donc être revue et adaptée aux objectifs nouveaux.

Au début de cette séance, M. Courant a présenté quelques observations fort justes sur le financement de la construction des logements. Il est certes aisé de prévoir de nombreuses créations nouvelles en laissant aux collectivités locales le soin de les financer, alors que les budgets des collectivités locales sont tout de même limités et que l'effort fiscal du contribuable de ces mêmes collectivités a, lui aussi, des limites.

Il est inadmissible, par exemple, que la réforme de l'enseignement qui rattache maintenant les classes de sixième et de cinquième aux écoles primaires et aux cours complémentaires, contraigne les collectivités locales à assurer la charge de la création de ces classes alors qu'elles dépendaient autrefois des lycées financés par le budget de l'Etat.

De même, en matière d'opérations foncières, il est très facile de créer des zones à urbaniser en priorité, des zones d'aménagement différé ou des zones de rénovation urbaine. Mais si l'on n'accorde pas aux collectivités locales les moyens de procéder à des acquisitions foncières rapides, on trouble dangereusement le climat politique des communes, en immobilisant des terrains pendant des années, en empêchant les mutations, en stérilisant des propriétés, sans faciliter nullement la politique foncière des communes dont les ressources sont modestes.

Il est bien évident qu'en matière de logement, l'épargne privée pourrait relayer en partie l'effort public. Mais cela ne pourrait être obtenu que si l'Etat consent lui-même un effort en matière, par exemple, de bonifications d'intérêt qui constitueraient pour lui un moyen peu onéreux de renouveler son patrimoine immobilier.

Il me faut conclure. Puis-je dire que ce plan, qui a mille qualités et qui émane d'une équipe cohérente ayant déjà fait ses preuves au cours de l'élaboration des plans précédents, pêche cependant par un manque de vue réellement prospective concernant la civilisation de demain.

Cela tient peut-être à une certaine timidité au fait que nous sommes encore marqués par une sorte de malthusianisme, de conservatisme qui nous empêche d'être suffisamment hardis.

Ce manque d'imagination créatrice apparaît plus spécialement dans deux domaines. D'abord dans tout ce qui touche aux secteurs sur lesquels on veut cependant le plus insister : équilibres régionaux, équipements collectifs, moyens modernes de formation.

Ensuite pour tout ce qui situe l'évolution de notre pays dans le cadre européen où, qu'on le veuille ou non, nous place le Marché commun.

Nous ne pouvons plus, en effet, vivre aujourd'hui en milieu clos, et nous devons penser nos problèmes dans le cadre international qui commande leur solution.

Pussions-nous dans l'exécution de ce IV^e plan nous rappeler cette phrase d'un de nos meilleurs philosophes actuels, que je vous cite en conclusion :

« Ce qui est vrai, c'est qu'il est devenu impossible de s'endormir comme on s'endormait au temps où l'avenir ne différait pas sensiblement du passé.

« Les hommes ne peuvent plus céder à la tentation de considérer les idées de leur jeunesse comme le terme de l'histoire, ils sentent chaque jour davantage que la vérité temporelle ne participe à la vérité éternelle que dans l'élan de son ascension, et qu'on ne retrouve pas au réveil les vérités qui paraissaient acquises et auprès desquelles on s'était assoupi. Il faut toujours marcher. »

Le IV^e plan, instrument d'orientation économique et de progrès social, rythme nos pas, encore timides, vers le XXI^e siècle. Souhaitons que le V^e plan accélère cette promotion de l'homme pour laquelle, en définitive, sont édifiés tous nos plans. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Poudevigne.

M. Jean Poudevigne. Madame la présidente, mes chers collègues, depuis l'élaboration du IV^e plan, deux événements sont intervenus, qui me paraissent de nature à bouleverser les données de base du projet de loi soumis aujourd'hui à notre approbation.

Ces deux événements sont, d'une part, le passage à la deuxième phase du Marché commun et, d'autre part, le dégauchement en Algérie.

C'est si vrai que le Gouvernement, il y a quelques jours, a précisément déposé une lettre rectificative sur ce point.

Le premier de ces événements, c'est-à-dire le passage à la deuxième phase du Marché commun, était prévu et prévisible et il a été largement évoqué par les techniciens de la rue de Martignac où souffle — et je m'en réjouis — un salutaire esprit européen.

Le second événement, plus douloureux celui-là, c'est-à-dire le dégauchement en Algérie, était redouté mais, par pudeur ou par prudence, et comme il était du domaine réservé, il a été quelque peu négligé.

Or, malgré les déclarations encourageantes que nous avons entendues hier de la bouche de M. le Premier ministre, je pense que la politique de dégauchement suivie en Algérie dominera, par ses conséquences, l'exécution du IV^e plan, et c'est à ces conséquences que je veux brièvement m'attacher, en insistant plus spécialement sur deux points : d'une part, le rapatriement d'une partie de la population algérienne compromis à mes yeux les objectifs généraux du plan et, d'autre part, ce rapatriement fausse les prévisions de programme dans de nombreux secteurs.

Les objectifs généraux du plan, nous les connaissons : il y a les fins nationales et les fins individuelles.

Les fins nationales tendent, toujours suivant le plan, à une modernisation de l'armée, au développement des sciences et des techniques, à un effort de solidarité envers les catégories sociales et les régions les plus défavorisées, à l'assistance aux pays du tiers monde et, en particulier, à ceux de l'Afrique francophone.

Quant aux fins individuelles, elles insistent pour une amélioration des conditions de vie des citoyens, tant par l'augmentation de leur pouvoir d'achat que par le développement des services collectifs mis à leur disposition dans les domaines culturels et sociaux.

A cet égard, je pose la question de savoir comment, dans le cadre d'une même enveloppe financière, vous pourrez atteindre ces objectifs généraux du plan et comment vous pourrez atteindre ces objectifs, certes ambitieux, mais raisonnables, tout en faisant face à des dépenses de rapatriement qui, en ce qui concerne les seuls rapatriés d'Algérie, vont se chiffrer par des milliards de nouveaux francs.

Cela me paraît impossible et, à mes yeux, des choix s'imposent. Ou les crédits des rapatriés seront sacrifiés, et cela me paraît difficile à la fois sur le plan humain et sur le plan politique, ou les objectifs généraux seront amputés, et j'aurais souhaité que fussent indiqués dans le plan sur quels chapitres les prévisions seront modifiées.

C'est ce que je vais tenter à présent d'analyser devant vous.

En premier lieu, l'équilibre entre les différentes régions qui sont à développer me paraît menacé, et cela pour deux raisons, l'une d'ordre climatique, l'autre d'ordre géographique.

La raison d'ordre climatique est évidente. Les régions méridionales seront celles qui donneront aux rapatriés la moindre impression de dépaysement, et tout naturellement ils seront tentés de s'y fixer.

La deuxième raison est d'ordre géographique. Les régions méridionales, et plus spécialement la bordure méditerranéenne, constituent l'exutoire naturel des régions d'Afrique du Nord. Et comme, par ailleurs, les autres points d'importation de ces rapatriés sont constitués par les grands aérodromes et que ces grands aérodromes sont situés dans des régions qui ne sont pas spécialement celles qu'on voulait ranimer et réadapter, j'aperçois là une source de déséquilibre.

Mme Devaux a souligné il y a un instant que si cet exode malheureux avait pu être pensé à travers le plan de modernisation, il aurait pu être un élément actif d'une politique d'entraînement dans le cadre de cet aménagement du territoire.

M. Raoul Bayou. Très juste !

M. Jean Poudevigne. L'improvisation que nous connaissons gâche un atout qui représentait à mes yeux une valeur économique et humaine incontestable.

En second lieu, cette improvisation aura une conséquence dans le domaine de l'emploi, et cela pour deux raisons.

La saturation de certaines régions — j'évoquais il y a un instant la saturation des régions méridionales — ne permettrait pas de recaser rapidement les rapatriés dans des conditions normales.

D'autre part, la qualification de ces rapatriés va encore accroître le secteur tertiaire.

En effet, j'ai lu dans le plan que d'ici 1965, 930.000 emplois nouveaux devraient être créés, sur lesquels 290.000 environ seraient affectés au secteur industriel et 640.000 au secteur tertiaire. Or, la majorité des rapatriés relèvent précisément de ce secteur tertiaire, dans lequel nous allons constater un déséquilibre dont j'aurais aimé qu'on étudiat et les conséquences et, si possible, les remèdes.

En troisième lieu, le dégageant créera — et dans l'immédiat — des goulots d'étranglement dans les secteurs d'investissements économiques et sociaux. J'en retiendrai trois.

D'une part, le logement. Il ne suffit pas, en effet, d'affirmer, comme l'a fait M. le Premier ministre hier, qu'une priorité sera réservée, dans les logements H. L. M., aux rapatriés, si cette priorité ne porte que sur 10 p. 100 des logements. Grosso modo, on construit en France 100.000 logements H. L. M. par an. La priorité portant sur 10 p. 100, c'est 10.000 logements H. L. M. qui seront mis à la disposition des rapatriés. Je ne vois pas comment ces 10.000 logements pourront satisfaire à une demande nettement supérieure.

D'autre part, comment allons-nous réaliser les prochaines rentrées scolaires, alors que normalement elles doivent être difficiles ces prochaines années ?

Enfin, comment soignera-t-on les malades, les infirmes, comment hébergera-t-on les personnes âgées dans des établissements hospitaliers, déjà insuffisants en locaux et en personnel ?

J'aurais aimé, je l'avoue, que tout cela fût prévu, ne serait-ce qu'à titre prévisionnel, dans le plan.

Je terminerai en évoquant brièvement un problème limité, certes, mais qui intéresse en premier lieu la région que j'ai l'honneur de représenter, celui de la viticulture.

L'Algérie représente, vous le savez, bon an mal an, de 20 à 25 p. 100 des ressources françaises en vin. Le détachement de ce pays de la France métropolitaine va poser des problèmes, non seulement en matière de production — car nous ignorons quels sont les objectifs qui vont être assignés à la production viticole par le nouveau gouvernement algérien — mais également de commercialisation.

Vous le savez, la commercialisation du vin en France est soumise à une réglementation qui prévoit, en cas d'excédents, des charges de résorption. Jusqu'à ce jour, les viticulteurs algériens participaient aux charges de résorption au même titre que les viticulteurs métropolitains.

Or, dans les accords d'Evian, la décision a été prise de continuer à importer les mêmes quantités de vin que dans le passé, sans pour autant préciser si les charges de résorption seront appliquées ou non au vin qui sera importé d'Algérie.

A cet égard, je dois dire que le précédent de la Tunisie et du Maroc rend les viticulteurs français attentifs et méfiants, car, ces dernières années, les vins tunisiens et marocains ont été importés sans supporter aucune charge de résorption.

Le sujet est trop complexe et il serait trop long aujourd'hui d'entrer dans le détail. C'est pourquoi j'ai posé à M. le ministre de l'agriculture sur ce point une question oratoire avec débat. Je me permets d'insister auprès de M. le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement pour qu'il veuille bien demander à M. le ministre de l'agriculture que cette question soit rapidement évoquée devant nous. Elle intéresse, en effet, non seulement la région que je représente, mais également de nombreuses autres régions.

Pour conclure, j'évoquerai brièvement le problème qui, en fin de compte, domine toute l'économie et conditionne la réalisation de ce plan. J'ai cité le problème du financement.

Ce financement doit, à tout moment, être adapté aux besoins des maîtres d'œuvre. Si l'on examine les chiffres prévisionnels pour 1961, on s'aperçoit que grosso modo le financement des investissements était réalisé à concurrence de 25 p. 100 à partir des fonds publics, 25 p. 100 par des fonds fournis par les organismes spécialisés, les assurances ou le marché financier, 11 p. 100 en crédit à moyen terme et 39 p. 100 procuré par l'autofinancement.

Or le rapatriement, dont j'ai dit qu'il allait coûter quelques milliards de nouveaux francs, ne peut être, dans sa quasi-totalité, financé que sur des fonds publics. Et la question que je me pose, que je vous pose, monsieur le ministre, et qui je l'espère recevra une réponse à la fin de ce débat, est la suivante :

Comment le Gouvernement envisage-t-il la répartition entre les différents modes de financement des investissements qui, en tout état de cause, devront être réalisés ?

Ce sujet est d'importance, et je pense que dans sa réponse, à la fin de ce long débat, M. le ministre des finances voudra bien nous apporter les éclaircissements qui s'imposent. (Applaudissements à droite et sur divers bancs.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vidal. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. André Vidal. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues. Dix-huitième orateur, je me réjouis de trouver votre attention encore toute neuve. Après moi, il n'y a guère qu'une centaine d'inscrits. Je tâcherai donc d'user le moins possible cette patience précieuse.

Fort heureusement, je crois apercevoir qu'une sorte de roulement s'est organisé pour faire face à cette tâche, roulement dont le principe ne m'apparaît pas clairement.

Il est triste de constater qu'avec un grand sujet — le plan — et une noble institution — le Parlement — on nous a fabriqué ce débat qui n'honorera à coup sûr ni l'un ni l'autre.

J'ai toutefois trouvé — je vous propose de trouver — un motif de grand réconfort dans la qualité du rapport composé par M. Mare Jacquet avec l'aide de plusieurs de nos collègues de la commission des finances.

Ce rapport nous donne une idée de ce que pourrait être le travail parlementaire si nous savions en aménager les conditions.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Très bien !

M. André Vidal. Je crois vous l'avoir dit ici même : tant que nous ne prendrons pas sérieusement en main le destin du parlementarisme en France, personne d'autre ne s'en chargera, tout au moins avec des intentions avouables. Mais sans doute

faudra-t-il attendre encore avant que cette vérité d'évidence s'impose de manière insupportable.

A vrai dire, je ne sais comment les quatre cents collègues qui ne sont pas inscrits dans ce débat vont se débrouiller avec leur conscience ou avec leurs électeurs. Il est certain que chacun de nous a quelque chose à dire sur le Plan. Je tiens même pour certain qu'en additionnant ce que nous avons à dire sur le Plan, on obtiendrait une sorte de plan IV bis qui vaudrait bien celui qui nous est proposé. (Sourires.)

Vous me direz, mes chers collègues, que toutes nos petites visions particulières, limitées à l'horizon de chacun de nous, ne sauraient constituer l'indispensable synthèse.

Le plan de la rue de Martignac n'échappe pas à une critique du même ordre. Lisez la partie qui concerne le textile : « Production lainière, augmentation prévue, 116 p. 100 ; production cotonnière, 123 p. 100 ».

Vous imaginez naïvement deux lignes économiques parfaitement nettes dont l'une part du mouton et l'autre du cotonnier, pour aboutir à des produits finis parfaitement distincts.

Erreur, mes chers collègues ! En effet, continuez votre lecture : « bonneterie, 138 p. 100 ». Chacun sait que les bonnetiers tricotent à la fois de la laine et du coton, sans parler d'une quantité d'autres choses qui ne sont ni de la laine ni du coton.

Voilà que le plan nous dévoile l'une de ses faiblesses majeures. Dans ce secteur, notamment, il est l'addition des rêveries ou des intentions des syndicats patronaux dont chacun couvre une zone dans laquelle les différentes lignes économiques s'entremêlent de manière inextricable. Ajouter des rêveries de syndicats patronaux ou des options politiques de députés, je n'aperçois pas que la première méthode soit très supérieure à la seconde. (Rires.)

Bien entendu, il ne s'agit pas d'une querelle technique que j'esquisserai ici en direction du commissariat général du plan. La querelle sera pour tout à l'heure et sur un terrain moins facile à défendre. Je veux seulement noter que l'approche politique d'un problème de planification peut se classer honorablement parmi les différentes approches possibles. Mais ce n'est peut-être pas assez dire. « Politique d'abord », disait un écrivain dont vous vous souvenez et dont certains disciples ont eu une carrière assez brillante. « Politique d'abord », grand précepte, particulièrement adapté au cas de la planification.

Je pense que le plan qui nous est soumis est ce que l'un de mes maîtres appelait un « excellent mauvais travail », impressionnant par le volume, d'une belle ordonnance, sans faute de syntaxe ni erreur d'addition, et passant résolument à côté du problème ou de la solution. (Sourires.)

Cela, je m'empresse de le dire, n'est pas de la faute des auteurs. Du début à la fin, ils ont été en porte-à-faux, à la fois du point de vue politique et du point de vue technique. Comment ? Je vais essayer de le montrer.

Avant de développer ce point, je vous demanderai de méditer un instant sur la très grave question suivante : à quoi diable peut servir le fait que le plan nous est soumis et que nous ayons à en discuter ?

La seule réalité qui se cache derrière le mot « plan » est la suivante : deux mille à trois mille personnes, fonctionnaires, cadres du secteur nationalisé et cadres du secteur privé, auront à prendre au cours des prochaines années un certain nombre de décisions touchant à des matières concernées par le plan. Pour ces décisions, ils se référeront, plus ou moins inconsciemment, à quelques idées générales. Personne ne croit sérieusement ici que les décisions du comité n° 9 ou de telle direction de ministère seront alignées mot pour mot, chiffre pour chiffre et sous-préfecture pour sous-préfecture, avec ce qui aura été dit, écrit ou décidé à l'enseigne du IV^e plan.

Si nous avions fait notre travail, si nous avions organisé cette V^e République de manière telle que ce travail soit possible, c'est nous qui aurions élaboré les bases de cette sorte de conscience collective d'ordre économique, social et humain, qui aurions fourni aux cadres d'exécution une doctrine d'application issue d'une volonté politique. C'était la seule façon de donner vie et cohérence à ce qui va se passer au cours des prochaines années.

Bien entendu, il est beaucoup trop tard. Bien entendu, nous avons beaucoup trop négligé les problèmes institutionnels pour qu'il soit concevable d'émettre autre chose que des regrets. Mais si nous savions maintenant tirer les leçons de cet échec, peut-être n'aurions-nous pas complètement perdu notre temps.

Il est désespérant de voir la France perdre, sur le plan intellectuel, le peu d'honneur que lui ont laissé les sinistres aventures que vous savez. Pendant trois ans, le précédent Premier ministre nous a fait vivre une conception en quelque sorte essentielle

de l'Etat : un rayon de feu partant du séjour des dieux et des archétypes et passant à travers l'E. N. A. venait sanctifier les actes du moindre fonctionnaire, fût-il hostile, déloyal ou parfaitement idiot. Maintenant, nos concitoyens sont en passe de confondre le problème de l'Etat avec celui du mode d'élection du Président de la République. (Applaudissements sur plusieurs bancs.)

La vérité est que la France, comme tout autre pays moderne, n'est pas gouvernée par un homme, ni par une équipe ministérielle : elle est gouvernée par la structure psychologique commune aux 2.000 à 3.000 cadres dont je parlais tout à l'heure ; elle est gouvernée par les quelques dizaines d'idées générales et de systèmes de réaction que ces 2.000 à 3.000 cadres ont en commun. C'est cela l'Etat, et pas autre chose. (Applaudissements sur plusieurs bancs.)

Un pays est à plaindre quand cette structure toute puissante s'y édifie au hasard, à la merci de tous les intérêts et de tous les snobismes. Un pays n'est gouverné que si le pouvoir politique, par une sorte de rayonnement, donne en quelque manière une pensée commune à ces cadres. Là est la seule réalité politique. Il y a quelque chose de dérisoire à nous occuper de ce fastidieux volume intitulé IV^e plan, alors que les choses sont ce que vous savez en ce qui concerne cet aspect fondamental du problème institutionnel.

Je n'ai personnellement aucune agressivité à l'égard de ces cadres, dont je fais d'ailleurs partie. Je les plains d'avoir à prendre des décisions en étant si pauvrement reliés à la conscience collective de la nation et à l'expression politique de cette conscience. Je les trouve attendrissants quand ils laissent paraître leur désarroi de se sentir aussi isolés. Car c'est bien ce désarroi qui s'observe dans la timidité avec laquelle le plan prend, comme furtivement, certaines options politiques.

Par exemple, nos planificateurs s'orientent vers les équipements collectifs et refusent la société de consommation. Ils savent bien que personne de responsable n'en a ainsi décidé. Avec une louable réserve, le commissaire général présente dans des articles de revues des listes d'options possibles : civilisation du gadget, civilisation de la puissance, civilisation du don. Le commissaire du plan a tout à fait raison de se borner à ces suggestions : ce choix n'est pas de sa responsabilité.

De même, le plan accepte en passant et comme par hasard les idées actuellement admises sur l'aide aux pays sous-développés. Il faudra bien teut de même qu'un jour une autorité politique indiscutable dise pourquoi il nous faut aider tel ou tel pays plutôt, par exemple, que d'utiliser nos ressources pour développer notre équipement ou résister à la colonisation économique qui est un des phénomènes les plus caractéristiques et les plus préoccupants du monde actuel. Mais si personne ne traite ces problèmes ou ne fait semblant de croire qu'ils soient traités, comment inscrire un chiffre dans un plan ?

On n'en finirait pas d'énumérer les lignes qui trahissent la position inconfortable de nos planificateurs. Quelquefois, ils suggèrent certaines mesures de nature proprement politique, par exemple des mesures fiscales. Le plus souvent ils conservent une réserve d'autant plus marquée que le sujet est plus compromettant. A la limite ils sont totalement muets — et ils ont bien raison de l'être — sur le problème fondamental qui est celui de savoir comment monter une planification dans le cadre d'une économie libérale, comment, sans toucher aux traditions du libéralisme, édifier la stratégie qui permettrait de jouer au mieux la partie de la France dans un monde marqué essentiellement de deux signes : la mutation des structures ; la colonisation par les investissements d'une part, les idéologies d'autre part.

Si j'étais planificateur de mon état et que j'entende un député me traiter de la sorte, je répondrais que mes difficultés ne sont que le constat de la carence du pouvoir politique et singulièrement du Parlement. C'est vrai.

M. Raymond Boisdé. Non.

M. André Vidal. Il est permis de se demander pendant combien de temps nous réussirons à esquiver le problème. Il vaudrait mieux, pour le pays, ne pas trop tarder à l'affronter. Je voudrais vous en persuader en vous présentant une idée qui n'a pas, me semble-t-il, la diffusion qu'elle mérite.

Un de nos plus brillants fonctionnaires, qui, lui aussi, satisfait son besoin d'un port d'attache idéologique en écrivant dans les journaux, a fait remarquer que, si les taux d'expansion actuels sont maintenus pendant 300 ans, l'humanité manufacturera chaque année, à cette époque, la masse totale du système solaire.

C'est dire que le phénomène d'expansion auquel nous assistons en ce moment est un simple épisode, une transition entre deux

paliers. Toute la question est de savoir comment nous sommes actuellement placés par rapport à tel ou tel palier.

Il est évident qu'à chaque palier correspond un certain mode d'organisation de l'économie. Il est d'un extrême intérêt de savoir où se trouve le palier auquel nous pouvons prétendre dans le cadre de nos méthodes actuelles.

Personnellement, je suis persuadé que nous atteignons le plafond de ce que l'on peut faire dans le désordre propre au libéralisme. Je pense que des progrès supplémentaires très importants pourraient être faits par des approches nouvelles, favorisant certaines mutations des structures industrielles et commerciales, notamment dans une perspective d'optimisation de l'utilisation des équipements. Je pense enfin qu'il faudra en passer par là, car c'est là que se trouve la seule réponse valable au marxisme.

Je ne suis pas seul à penser ainsi. Vous n'avez pas été sans remarquer qu'un fonctionnaire du plus haut rang a fait récemment, devant des industriels, une conférence assez surprenante où il a été souhaité que devienne légale l'expropriation des entreprises pour cause de mauvaise gestion. Tant d'audace intellectuelle ne m'a pas scandalisé. J'ai écrit déjà depuis longtemps, et dit à cette tribune même, qu'il n'y a pas d'autre solution au problème de l'évolution du libéralisme que la formulation et la prise en conscience d'une éthique d'entreprise.

M. Raymond Boisdé. Et même de plusieurs.

M. André Vidal. Personne ici n'est scandalisé par l'idée, mais il faut considérer comme bien regrettable qu'une des meilleures formulations de ce problème qui ait été présentée depuis la naissance de la V^e République l'ait été par un fonctionnaire et non par quelque responsable politique. Si le plan est en porte-à-faux du point de vue politique, c'est bien plus à cause de la stérilité des pouvoirs politiques que pour toute autre raison. Libre à vous d'imaginer, mes chers collègues, la belle chose que serait la discussion d'un plan qui serait d'abord, pleinement, loyalement, explicitement, l'expression d'une pensée politique cohérente, celle de l'exécutif responsable devant vous. Il est permis de rêver à cela ; c'est l'article 20 de la Constitution.

Je vous étonnerai peut-être davantage, mes chers collègues, en prétendant que le plan est également en porte-à-faux du point de vue technique.

On s'attendrait à ce que nos planificateurs soient irréprochables de ce point de vue, cette supériorité étant en somme la compensation de ce vilain nom de technocrate dont ils sont affublés. Hélas ! Ce serait trop simple.

Le monde moderne évolue avec une rapidité telle qu'il n'y a plus de technicien qui puisse prétendre ne pas être dépassé, sinon pour quelques instants. Le moment n'est pas loin où, dans chaque domaine, le spécialiste sortant d'un stage de formation sera le seul à être réellement dans la course. Il y a déjà longtemps que les dirigeants d'entreprises ont renoncé à connaître autre chose que la philosophie des techniques qu'ils manipulent. Les dirigeants des syndicats patronaux sont loin derrière. Les dirigeants de syndicats ouvriers sont encore plus loin, ou nettement à côté. Quant aux fonctionnaires...

Le cas des fonctionnaires mérite une attention particulière. De notre temps, les Républiques peuvent mourir par la stérilisation de leurs cadres politiques, elles peuvent mourir aussi par la sclérose technique de leurs administrations. La gestion d'un pays est une sorte de dialogue entre une pensée politique et le réel.

Ce dialogue passe par les administrations. Cela suppose que leur culture technique reste homogène à celle des milieux professionnels. Pendant longtemps, les fonctionnaires ont été très en retard sur les milieux professionnels, du point de vue de la technologie générale. Il n'en est plus de même aujourd'hui. Certains fonctionnaires ont une compréhension du monde moderne qui peut être considérée comme d'avant-garde par rapport à celle de certains industriels. Mais on en rencontre des foules d'autres dont la culture n'est absolument pas à l'échelle des problèmes qu'ils doivent affronter. Il en est de même de cette variété de fonctionnaires de la production que sont les cadres syndicaux, patronaux ou ouvriers. Le plan se ressent regrettablement de ces insuffisances. En voici des exemples.

Les auteurs du plan insistent sur la difficulté, selon eux spécifique, du problème de la planification dans un pays aux frontières ouvertes. Ils se trompent, car c'est un faux problème. Douanes et contingentements ne sont qu'éléments, entre bien d'autres, de ce que pourrait être une stratégie exportatrice nationale. La question, connexe, de la stratégie exportatrice individuelle des entreprises, n'est qu'effleurée, mais de travers. Cette question n'a rigoureusement aucun sens d'ordre général ; elle se pose notamment de manière totalement différente selon le volume et la structure de la firme.

En différents points, le plan traduit une attitude de passivité devant certains déclins, qui n'est que la méconnaissance des techniques modernes de gestion. Je ne suis pas député de Saint-Junien, mais c'est de la folie de s'incliner devant le déclin de la ganterie de Saint-Junien. Mais j'ai tort de m'indigner : il est naturel que les gens considèrent comme inévitables les processus dont ils connaissent mal les lois.

D'une manière plus générale, les vues du plan en matière de productivité sont véritablement élémentaires. Tout ce qui concerne les méthodes dites d'optimisation est passé à peu près sous silence. Il en est de même de l'immense question du complexe « coût et efficacité », appliqué aux circuits de distribution.

Mes chers collègues, si l'on considère que le plan n'est pas ce gros volume, ni le commissariat, ni ce défilé à cette tribune, mais aussi l'extraordinaire prolifération d'organismes de tous ordres qui vont avoir le plan comme domicile intellectuel, comme raison de vivre ou comme alibi — et dont chacun va être à la recherche d'un substratum politique inexistant et d'une cohérence technique inaccessible — on ne peut se défendre du sentiment qu'un des problèmes majeurs de la France d'aujourd'hui a été pris à l'envers ou, si vous préférez, en dépit du bon sens.

Je ne vous ai pas parlé du contenu du plan. Je suis obsédé, je l'avoue, par l'aspect institutionnel des choses. C'est pour cela que, depuis le début de la législature, je ne décolère pas. Comme nous aurons peu créé ! Comme nous aurons peu construit !

Je tiens à avoir dit ici, pour je ne sais quel tribunal de l'avenir, qu'il aurait fallu d'abord penser le plan comme institution et comme axe de formation. Et c'est une très mauvaise action de l'avoir amené ici sous cette forme, d'avoir mis au contact une technique d'avenir, mais qui est à penser complètement, avec une technique très ancienne, le parlementarisme, qui est visiblement à repenser de fond en comble. (Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs.)

Mme la présidente. La parole est à M. Ebrard.

M. Guy Ebrard. Mesdames, messieurs, nous avons eu loisir d'exprimer dans nos travaux de commission un certain nombre d'observations. Les unes concernaient les rapatriés d'Afrique du Nord. Mais la lettre que M. le Premier ministre a bien voulu déposer à cet égard nous évitera de revenir sur ce douloureux problème.

Me plaçant donc sur le terrain des autres préoccupations, je me bornerai, au nom de mes collègues du groupe de l'entente démocratique, à évoquer certains aspects relatifs à l'aménagement du territoire et au développement de certaines zones industrielles. En particulier, j'insisterai sur la nécessité de ne concevoir la création de grands complexes industriels que dans la mesure où le Gouvernement prévoira parallèlement des crédits d'équipement, dans tous les domaines, en faveur des communes intéressées par ce développement.

Nous suggérons au Gouvernement de bien vouloir repenser les critères d'attribution des primes d'équipement. En effet, s'il procède à un examen méthodique de celles qui ont été attribuées jusqu'ici, il constatera que certaines zones sont particulièrement défavorisées par rapport à d'autres et qu'apparaît ainsi une inéquité qu'il convient de corriger.

Mais c'est essentiellement le problème des dispositions tarifaires de la S. N. C. F. que je traiterai aujourd'hui devant vous. A cet égard, M. le ministre des finances, qui est au banc du Gouvernement, n'a pas manqué de nous rappeler que sans doute de telles modifications ressortissaient au pouvoir réglementaire. Mais il a bien voulu que s'instaure ici même un débat, de telle sorte que le Gouvernement puisse en faire lui-même son profit et examiner ensuite les dispositions susceptibles d'être prises quant à l'application des mesures actuellement soumises à l'homologation.

Il eût été, en effet, impensable que le Parlement puisse être invité, en temps utile, à voter des crédits en vue d'équilibrer le fonctionnement de cette grande entreprise nationale qu'est la S. N. C. F. et qu'au moment même où elle modifie l'ensemble de sa politique commerciale, avec toutes les répercussions sociales, économiques et humaines qui peuvent en découler, toute compétence nous fût refusée.

Puisque tel n'est pas le cas — nous remeierions à cet égard le Gouvernement — nous nous permettons de lui rappeler que, dans le chapitre consacré à la politique tarifaire des transports, le IV^e plan indique que cette dernière doit, comme les investissements, rechercher un équilibre, équilibre à concilier avec les impératifs financiers des entreprises. Le plan ajoute que cette réforme doit éviter les conséquences contraires à la politique de développement régional et ménager les tran-

sitions. C'est évidemment parce que nous craignons qu'elle s'inscrive à l'encontre de cette décentralisation que nous intervenons. Quant aux transitions qu'elle doit ménager, nous serions très désireux de les connaître en détail.

Qu'existe-t-il actuellement ? Les transports, en France, sont assurés par trois sortes de moyens — c'est un truisme — le chemin de fer, la route, la voie d'eau. La S. N. C. F., à l'activité de laquelle chacun rendra hommage — nous n'entendons pas faire son procès systématique — accomplit sa besogne. Elle l'accomplit bien. Sans doute certains regretteront-ils que les charges globales de son exploitation contraignent le contribuable à participer à leur résorption pour un montant approximatif de 200 milliards de francs ; je ne dis pas 200 milliards de francs de déficit.

Sans doute nous fera-t-on remarquer que des économies pourraient être réalisées. Mais c'est surtout parce que le Parlement a conscience de l'importance du service public assumé par cette grande entreprise qu'il ne lui a jamais, jusqu'ici, refusé le concours financier de l'Etat.

Quant à la route et à la voie d'eau, il n'est pas aujourd'hui dans notre intention de faire ressortir toutes les incidences des mesures envisagées sur ces entreprises ; mais il est certain qu'elles sont intéressées au premier chef.

Si nous interprétons bien les intentions de la S. N. C. F., elle entend, en effectuant cette réforme tarifaire, ajuster le prix du transport au prix de revient. Faut-il voir là l'application du décret de 1949 qui prévoyait une coordination et une harmonisation des moyens de transport de façon à assurer l'utilisation par l'usager du mode de transport entraînant pour la nation le coût de production réel minimum ? Faut-il y voir un souci de saine gestion et, dans ce cas, nul plus que nous ne saurait l'en féliciter ?

Ce qu'il nous appartient d'examiner, au regard de ces louables préoccupations, c'est d'une part si la S. N. C. F. atteint bien son but et si, d'autre part, il n'en découle pas des répercussions par trop graves.

Les études spécialisées aboutissent à des conclusions précises qui n'ont pas été laissées à l'improvisation et qui figurent dans des documents importants qu'il serait sans doute fastidieux de rapporter à cette tribune, tant serait long l'exposé des arguments techniques et des paramètres utilisés.

Ceux-ci tiennent compte de nombreux facteurs dont nous avons pris connaissance et parmi lesquels nous relevons : le matériel, la traction, le triage, les frais fixes, les dépenses de personnel dont la ventilation ne paraît pas très aisée.

Nous n'ignorons pas les difficultés que représente pour un organisme aussi complexe que la S. N. C. F., la détermination exacte de ses prix de revient ; et nous sommes en droit de nous demander — nous soumettons cette réflexion au Gouvernement — si les hypothèses sur lesquelles s'est fondée la S. N. C. F. constituent une base de travail indiscutable.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Absolument pas !

M. Guy Ebrard. Le Gouvernement pourrait-il nous affirmer que les prix de revient tiennent compte du trafic réel qui est, pourtant, un élément du prix du transport ?

Pourriez-vous nous affirmer, monsieur le ministre, que ces prix de revient reflètent l'intégralité des prix de revient de la S. N. C. F. ?

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Certainement pas !

M. Guy Ebrard. Est-il exact, comme certains l'affirment, que ces hypothèses tiennent compte d'une traction qui aurait été modernisée en totalité et que la charge des trains a été évaluée au maximum des possibilités de traction pour un parcours considéré ?

Tant que vous ne nous aurez pas donné ces précisions — et vous voyez quelle est leur incidence — nous serons en droit de penser que les chiffres retenus ne correspondent pas exactement au prix de revient réel.

Ce sont là quelques critiques très générales sur la conception tactique ou technique, de la tarification en elle-même. Mais quelles sont ses répercussions ?

Sans doute allez-vous améliorer, sur les lignes à grand trafic, le prix de transport. Nous ne le contestons pas, encore que cette amélioration soit inégale. Mais qu'advient-il des autres lignes ferroviaires, d'une part, et des autres moyens de transport, d'autre part ?

Sur les lignes ferroviaires autres que celles à grand trafic, par le double effet de la pondération des distances et de la modification des barèmes, l'usager verra le prix des transports augmenter dans des proportions très sensibles. Cela, vous ne pouvez pas le nier ; les exemples en sont éblouissants et multiples. Il me paraît superflu d'en citer de nombreux.

Une importante entreprise venue, sur l'incitation du Gouvernement, installer son centre de production de tracteurs et de machines agricoles au centre de la France verra ses frais de livraison s'accroître de 4 à 33 p. 100 selon ses relations. Comment pourra-t-elle lutter avec ses concurrents demeurés dans la région parisienne ou établis dans des zones plus favorisées ?

Une autre entreprise, située dans la Loire-Atlantique, fabrique également du matériel agricole. Elle a calculé que les nouveaux tarifs marchandises lui occasionneront une hausse moyenne de 20 p. 100 pour ses expéditions au détail et de 25 p. 100 pour ses expéditions par wagons de trois tonnes. Comment soutiendra-t-elle la concurrence des pays du Marché commun, alors que ses frais de transport pour Rouen et Nantes, ports par lesquels elle effectue principalement ses exportations, seront fortement majorés ?

On pourrait citer également l'exemple d'une grosse meunerie de la Vienne, livrant dans la Loire et le Gard et qui devrait supporter une telle majoration de frais qu'elle serait fatalement conduite à la fermeture.

Je n'ai, jusqu'à présent, cité aucun exemple de mon propre département. Mais au moment où vous avez, monsieur le ministre, le souci de promouvoir l'essor des forges du Boucau, où 1.500 personnes sont menacées de chômage, au moment où des villes entières comme Oloron, Mauléon, Arudy se trouvent menacées de chômage, quand le Gouvernement se préoccupe d'accroître la prospérité, escomptée d'un complexe industriel voisin, quelles seront les incidences sur ces économies régionales ?

Vous allez aboutir à ce paradoxe que les transports situés en dehors des grands axes seront si chers ou connaîtront de telles variations qu'il en résultera des conséquences désastreuses sur l'économie. Vous appliquerez des correctifs, nous dites-vous, mais vous devrez en prévoir de si différents et de si nombreux que toutes les entreprises situées en dehors des grands axes pourraient s'y trouver concernées.

Sur les grandes lignes elles-mêmes, vous aurez sans doute à abaisser vos prix. Mais quelles vont être les conséquences directes ? Sans doute allez-vous favoriser l'utilisation de ces lignes par des usagers qui empruntaient d'autres modes de transport, la route ou la voie d'eau, mais avez-vous mesuré les répercussions économiques, sociales et humaines qui vont en résulter ?

Si votre mécanisme prend corps et si les grandes lignes qui desservent le territoire métropolitain voient leur trafic s'accroître et leur prix baisser sur la base des hypothèses, par ailleurs contestables, que vous avez choisies, pouvez-vous nous affirmer qu'il n'y aura pas, dans le domaine des transports routiers, des conséquences aussi désastreuses que la mise en chômage, la diminution du trafic, les répercussions sur l'industrie automobile ?

Quelles mesures avez-vous prévues pour y remédier ?

Personne, je le crains, n'est à même de mesurer les répercussions sur le trafic routier et les désordres qui en résulteront pour cette profession.

Quant aux lignes secondaires, il est au fond dans vos intentions — et ce sont peut-être les plus contestables — de les supprimer, car elles n'intéressent pas la S. N. C. F. qui ne s'en cache d'ailleurs pas.

C'est ainsi que vous laisseriez le transport routier face à des responsabilités auxquelles il n'est pas préparé. Si vous demandez à la route d'assurer un véritable service public, vous ne pourrez alors lui refuser ce que vous avez accordé à la S. N. C. F., c'est-à-dire l'ajustement de son prix de transport à son prix de revient et c'est, en définitive, une nouvelle fois l'usager qui en fera les frais.

Qu'à prévu à cet égard le Gouvernement dans le IV^e plan ?

Nous propose-t-il, en même temps qu'il définit les obligations nouvelles du transport routier sur les axes secondaires, un programme d'aménagement routier susceptible de permettre la redistribution du trafic de la voie ferrée sur la route ? Jusqu'à présent, le Gouvernement ne l'a pas fait.

Ainsi, votre réforme nous conduit à affirmer que, ou bien l'usager qui concourt déjà à la couverture du déficit global de la S. N. C. F. sera pénalisé par l'augmentation des tarifs — s'il utilise les lignes secondaires, il sera alors pénalisé deux fois — ou bien, s'il utilise la route il paiera des augmentations là aussi inévitables et il contribuera en plus à couvrir le déficit de la S. N. C. F.

Ainsi, dans ces deux hypothèses, nous pouvons affirmer que l'usager fera les frais.

Le véritable problème n'est-il pas, à dire vrai, dans une conception de l'aménagement du territoire ? Regrettons que ce ministère mort-né, qui avait été si heureusement promu, n'ait duré que l'espace d'un matin, car il eût joué un rôle utile en étudiant ce problème qui intéresse toutes les économies régionales.

Il y a, sans doute, deux manières de décentraliser. La première est de concevoir la formation de zones industrielles ou de complexes industriels sur les lignes à grand trafic et, à cet égard, il est exact que votre projet soit un facteur de décentralisation puisqu'il réduit le prix des transports. Mais cela, c'est une décentralisation linéaire qui, à mon avis, a le grand inconvénient de zébrer la France de zones inertes et d'organiser elle-même les déserts régionaux.

La deuxième conception de la décentralisation consiste à considérer cette décentralisation à partir des régions elles-mêmes. C'est le seul moyen qui vous permettra de susciter l'implantation de petites entreprises en milieu rural ou en milieu suburbain et c'est le seul moyen qui sera à votre portée pour ranimer les économies régionales. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

De cette double conception, naissent sans doute bien des ambiguïtés. Nos planistes et les plus distingués, dans un souci peut-être trop simplificateur, et nos financiers, dans un souci peut-être trop sélectif, se dirigent plus volontiers vers des conceptions géométriques et des conceptions d'ensemble.

Il est sans doute plus facile de raisonner ainsi, mais je pense, pour ma part, qu'en les suivant le Gouvernement sacrifie délibérément la réalité géographique et humaine de notre pays.

Devant quel choix sommes-nous ainsi placés ?

Si nous acceptons que soit mise en vigueur cette tarification, nous allons nous associer à la désorganisation délibérée de nos économies régionales et nul ne sait les conséquences qui pourront en résulter sur le marché du travail.

Venez, messieurs, sur place voir les difficultés des entreprises qui fonctionnent loin de Paris. Venez étudier les répercussions catastrophiques qui en résulteront.

Ou bien les industriels devront faire supporter à leurs marchandises une augmentation de prix qui risque de ne plus les rendre compétitives dans le cadre du Marché commun, ou bien certains seront contraints de fermer leur établissement.

Ce seront là en tout cas — et la S. N. C. F. ne le nie pas — des difficultés devant lesquelles seront placées toutes les petites et moyennes entreprises qui produisent et transportent du matériel lourd.

N'oubliez pas également que l'ouverture du Marché commun, auquel je faisais allusion, place un certain nombre de régions françaises dans des difficultés particulières. Qu'il s'agisse du Sud-Est, du Sud-Ouest ou du Centre, ce n'est pas le mirage de l'entrée, encore hypothétique, de l'Espagne dans le Marché commun qui nous rapprochera du centre de gravité de ce Marché commun.

Je peux, monsieur le ministre des finances, vous citer l'exemple précis d'une bourgade de 2.000 habitants qui connaît actuellement, à trente kilomètres d'un grand complexe industriel, un chômage de deux cents personnes, par suite de la fermeture de deux entreprises qui n'ont pu supporter les coûts de transport qui leur étaient imposés. Comment envisager leur reconversion et comment demander à d'autres industriels de prendre leur suite ?

Votre tarification — plutôt la tarification qui nous est proposée, car je veux croire que ce n'est pas la vôtre, monsieur le ministre, étant donné les réserves que vous avez bien voulu formuler à cet égard — n'aura comme seule justification intellectuelle que celle de permettre à certains statisticiens, avec d'ailleurs tous les aléas qui s'attachent à l'interprétation de leurs chiffres, de nous apporter des ajustements de prix sur certaines grandes lignes. Pour le reste, le bilan nous paraît trop aléatoire pour que nous puissions nous engager dans cette voie.

Nous avons le même souci que la S. N. C. F. de la voir rentabiliser ses opérations, mais certainement pas au prix de difficultés nouvelles pour un certain nombre de régions françaises, qui en connaissent déjà suffisamment.

Les conséquences de cette réforme ne laisseront plus à certains que le dilemme de la fermeture ou de l'exode, et le remède sera pire que le mal.

Mais, me direz-vous, comment concilier le refus d'un aménagement des tarifs ferroviaires avec une critique du déficit de la S. N. C. F. ? Il y aurait là, sans doute, une contradiction, si le Parlement lui refusait les crédits. Je pense, pour ma part, que, dans la mesure où la gestion de cette entreprise nationale est assez rigoureuse, la notion de service public ne se dissocie pas et il n'est pas concevable que la S. N. C. F. choisisse le trafic à sa convenance et délaisse celui qui, pour elle, a un moindre intérêt économique. C'est précisément pour compenser de telles difficultés que la collectivité lui accorde une aide financière.

D'ailleurs — c'est par là que je terminerai — quel sera le bénéfice de cette réforme, et y en aura-t-il un ? Nous connaissons toutes les perturbations qui vont être apportées à l'économie

régionale, mais nous savons aussi que cette réforme sera blanche, qu'elle ne rapportera strictement rien. La légère plus-value de recettes escomptée, 1,5 p. 100 environ, se trouvera entièrement absorbée par les correctifs apportés soit par la S. N. C. F., soit par le Gouvernement lui-même pour remédier aux inconvénients les plus graves de cette tarification.

Cette opération ne procurera pas un sou d'économie. Dans l'avenir, le solde bénéficiaire paraît devoir demeurer limité. Sous réserve des prévisions, il sera de 3 p. 100. Ainsi, pour un avantage dérisoire, que les nécessaires ajustements de salaires des cheminots ne manqueront pas d'annuler, vous aurez causé très inutilement un tort considérable à l'économie de certaines régions, d'autant que vous allez être contraint à une hausse générale des tarifs, sans rapport avec cette réforme et dont les effets vont s'ajouter à ses propres incidences.

Alors, vous nous direz : la S. N. C. F. est décidée à étudier des correctifs régionaux. J'estime que votre délai d'enquête de six mois est insuffisant.

Avant de lancer l'économie des régions excentrées et sous-développées dans une voie irréversible, vous devez être prudent et parfaitement informé et je ne pense pas que vous le soyez complètement.

J'ose prétendre que vous n'avez pas pu, que la S. N. C. F. n'a pas pu, en six mois, mesurer sur toutes les entreprises les conséquences de cette réforme et mettre en place tous les correctifs.

En tout cas, les petites et moyennes entreprises, celles d'ailleurs que d'aucuns verraient volontiers disparaître et qui concourent pourtant puissamment à la vie économique du pays, ne sont pas, elles, toutes informées du risque qui pèse sur elles, car seules les grandes entreprises ont pu, avec leurs services techniques, nouer l'indispensable dialogue avec la S. N. C. F.

Je vous demande donc, monsieur le ministre des finances, m'inspirant ici des réserves que vous avez vous-même exprimées en commission et devant cette Assemblée, de bien vouloir inviter votre collègue M. le ministre des travaux publics à laisser au Gouvernement un délai de réflexion supplémentaire, six mois ou un an. Associez à ce travail qui intéresse les économies régionales les conférences interdépartementales des préfets, les comités d'expansion économique, les élus et je ne pense pas qu'ainsi vous aurez perdu votre temps.

Personne, pour l'instant, n'est préparé à ce bouleversement. L'intérêt général vous fait un devoir impérieux de surseoir à cette mise en application. Sinon — et je le crains pour l'économie française et pour tout ce qui en découle — vous risqueriez fort d'en goûter bientôt les fruits amers. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Boisdé. (*Applaudissements à droite.*)

M. Raymond Boisdé. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je souhaierais qu'à l'issue de cet ample débat nul ne partageât entièrement l'opinion exprimée par un éminent économiste qui siégea d'ailleurs, naguère, sur ces bancs, avant de siéger à l'Institut de France, et qui déclarait qu'un tel débat était offert à l'Assemblée nationale par le Gouvernement à titre d'« occupation à la fois honorable et inoffensive ».

Honorable, certes, je le souhaite, et tout ce que nous entendons ici le démontre. Inoffensive ? Bien sûr, il n'est pas question de donner un caractère agressif aux remarques que nous présentons, ni même de chercher quelque difficulté au Gouvernement ou de provoquer quelque trouble supplémentaire dans les esprits.

Je pense tout de même que, de notre débat, devraient se dégager certaines suggestions positives et, surtout, que nous devrions obtenir que celles-ci soient accueillies favorablement par le Gouvernement.

Je ne veux pas non plus ajouter quelques cas particuliers à l'ample catalogue déjà déroulé devant vous et dont vous entendrez encore l'exposé. Cette espèce de revue de détail n'est certes pas inutile et je ne minimise nullement la valeur de toutes les observations ainsi présentées.

Si je me laissais moi-même tenter, je pourrais, à l'occasion de l'examen des programmes de logements, donner un certain nombre d'exemples soit de retards imputables à des formalités administratives et dont la conséquence a été une augmentation de prix, soit d'une insuffisance injustifiable de moyens ou de crédits mis à la disposition des collectivités, particulièrement des collectivités locales, et parfois aussi de chambres de commerce désireuses d'utiliser leurs facultés propres d'emprunt.

Certes, je pourrais aussi parler en long et en large, si j'ose dire, étant donné les dimensions du sujet, de l'aménagement du territoire et des procédés optimums de la vitalisation nécessaire des régions, sans oublier, d'ailleurs, à titre de provincial, d'évo-

quer au passage la structure de la région parisienne en vue de définir, un jour, comme M. le président Pleven le demandait tout à l'heure, à la fois le rôle et l'espace à accorder à cette région parisienne que, naturellement, il ne s'agit pas de dépouiller, mais qu'il faut rendre à son rôle d'animateur des éléments nationaux et non point persister à encourager à absorber toute l'activité nationale.

Enfin et surtout, nous pourrions nous étendre longuement sur la promotion sociale et sur la façon dont le IV^e plan a disposé un nombre fort insuffisant de processus et de moyens pour la réaliser. Nous en aurons d'autres occasions, notamment lors de la discussion du budget du ministère du travail.

Je me bornerai donc à parler brièvement, à cette heure, non pas du « désert français », qui semble étendre quelques séquelles au sein de notre hémicycle (*Sourires*), mais de la planification française ou, plus précisément, comme je souhaiterais qu'on le dise un jour, de la planification à la française. Car je crois que c'est un des grands mérites des auteurs du plan — et je joins mes félicitations à celles qui ont été déjà apportées à cette tribune à leur intention — c'est un élément particulièrement important que de signaler le caractère original du plan français. Si bien qu'il me semble que se dessine petit à petit dans l'esprit de beaucoup ce que nos dirigeants devraient appeler avec une ambition légitime « planification à la française ».

Je sais bien qu'une autre expression rencontre actuellement beaucoup de faveur, c'est celle de la « planification démocratique ». Je suis de ceux qui s'évertuent à trouver une signification, un contenu à ces termes. Peut-être y parviendrons-nous un jour.

En tout cas, la planification à la française, pour être démocratique, doit correspondre avec bonheur au caractère libéral de notre société et de notre économie. Il s'agit, certes, d'un libéralisme moderne, adapté aux phénomènes universels du moment, et qui a peu de chose de commun avec l'ancien libéralisme classique, mais qui est tout de même un libéralisme en ce sens qu'il continue de comporter essentiellement pour les agents de l'économie la liberté des choix et l'obligation des consentements.

En ce point, la synonymie est parfaite entre la définition de la démocratie en matière économique et ce libéralisme actif et moderne, en ce sens qu'une planification édictée par l'Etat, c'est-à-dire promulguée par le Gouvernement après avoir été approuvée par le Parlement, est parfaitement, en l'état actuel des activités économiques et surtout en raison de l'évolution des techniques, compatible avec la liberté des choix et la nécessité du consentement des parties contractantes, cette dernière condition étant pour nous un impératif à la fois philosophique — si j'ose dire — et d'ordre pratique, c'est-à-dire qu'il est la condition de l'efficacité et le moteur de la productivité.

En bref, je voudrais, pour donner tout son sens à cette planification à la française, qui cherche sa forme définitive, et pour satisfaire à la définition que je viens de donner de la démocratie en matière économique, je voudrais retrouver certains caractères dans les différentes phases du plan, à savoir : la fixation des objectifs, l'élaboration, l'exécution et enfin le contrôle.

Quels caractères ? Ceux d'une intervention d'essence démocratique.

Or, d'abord, pour la fixation des objectifs, il est clair que le IV^e plan n'a pas été démocratiquement élaboré. C'est pourquoi, d'ailleurs, en conclusion, je parlerai d'un article additionnel que j'entends présenter à l'issue du débat. Il convient, en effet, que le choix des objectifs, ce que l'on appelle le tri des grandes options, qui est à l'évidence du domaine de la politique, reste de la compétence des institutions politiques et, sur ce point, je rejoins M. Vidal.

Le IV^e plan est l'aboutissement des travaux qui se sont déroulés au sein des administrations, je ne dirai pas des bureaux, travaux d'une haute technicité à laquelle je rends d'ailleurs hommage. Mais aucune organisation d'essence représentative n'a été amenée à prendre position au moment où l'on a choisi, aux dépens de certains autres, quelques grands objectifs. Déjà, j'ai eu l'occasion de citer des exemples de choix qui vous ne retiendrez pas car ils ne peuvent faire l'objet, justement, d'option : secours à la vieillesse ou encouragement à la jeunesse ; logements individuels ou équipements collectifs ; voies fluviales, voies ferrées ou route. Un de nos collègues vient d'attirer notre attention sur ce dernier problème.

Vous pouvez imaginer d'autres options plus vraisemblables.

J'en citerai une : la délimitation, la structure, la vocation des régions, l'analyse de leurs besoins comme de leurs possibilités, n'ont jamais donné lieu à aucune consultation de quelque corps élu que ce soit et — ce qui est fâcheux — pas plus à l'échelon départemental ou régional — conseils généraux, comités parl-

taires d'expansion, organismes syndicaux ou professionnels, qui représentent les forces vives de la nation — qu'à l'échelon national, je veux parler du Parlement dont le rôle essentiel serait évidemment de traiter ces problèmes.

Telles sont les lacunes qui, selon moi, caractérisent la fixation des objectifs du IV^e plan. Or, ce plan, dont l'application est commencée depuis près d'un an et qui se poursuivra encore un peu plus de trois ans, cédera bientôt la place au V^e plan, dont la phase de conception est sans doute déjà commencée.

Ne devrait-il pas être admis, dans ces conditions, que, l'expérience nous enseignant que plusieurs années sont nécessaires à l'élaboration complète d'un plan, il est grand temps de mettre au point, tout d'abord, la procédure générale et permanente des objectifs, puis, par voie de conséquence, celle qui succède à la période d'élaboration et d'exécution. Le chantier devrait bientôt s'ouvrir.

Certes, j'ai relevé pour le IV^e plan certains modes de collaboration préparatoire dont on a bien voulu dire qu'ils constituent une ébauche de cette fameuse économie concertée que, pour ma part, je trouve fort incomplète et dont le véritable épanouissement serait pour moi une réelle économie contractuelle, qui consisterait en la recherche d'un accord positif, éventuellement même écrit, en tous les cas catégorique, entre les différentes parties appelées à se concerter, puis à contracter, c'est-à-dire à s'engager. Là encore, élaboration et exécution du plan s'effectueraient par voie de contrat dont nombre de transactions actuelles entre de grandes professions, voire entre administrations et professions ou même entre Etats, nous donnent des exemples féconds. Dans un tel système, démocratie économique et responsabilité politique iraient de pair.

Je ferai cependant observer que mon intention n'est pas de charger les instances politiques de besognes techniques. Ce n'est pas leur rôle. Il m'apparaît même que le Conseil économique et social, composé de délégations de professionnels, a une autre vocation, plus ample, que celle d'étudier les problèmes techniques comme doivent le faire les techniciens, supposés objectifs, indépendants, neutres et impartiaux, qui exécutent, d'après les consignes qui leur sont données, telles études qu'on leur propose, consignes et études devant émaner précisément d'instances politiques, conseillées par les instances économiques et sociales.

Après la fixation des objectifs, l'élaboration du plan et son exécution. Cette dernière, échappant au dilemme de la contrainte ou de la licence, serait obtenue et réalisée efficacement par le jeu des contrats. Enfin, nous ne pouvons négliger le contrôle. On ne peut en effet laisser un plan déboucher sur le vague ; il importe de se préoccuper de savoir comment ses dispositions ont été satisfaites dans la pratique et à quel résultat elles ont abouti.

Le contrôle n'est d'ailleurs pas uniquement un mode de répression. Il s'en faut. C'est un moyen de vérification, puis, souvent, de correction. Il comporte, par conséquent, des enseignements féconds pour mieux aménager l'avenir.

Je voudrais que là aussi l'Etat donnât l'exemple.

Certes, il y a un corps des contrôleurs de l'Etat. Mais, ici, je voudrais rendre attentif M. le ministre des finances à ce qui se passe parfois et je pourrais — je m'en excuse — citer des cas extrêmement précis. Le contrôle, qui est du ressort du ministère des finances comme il convient, sur les ministères dépeniers, ne se traduit pas uniquement par des corrections, non pas uniquement non plus par des retards qui, je le crains, sont du domaine de la fatalité, mais bel et bien par des dépenses supplémentaires. Certains dossiers, par exemple, concernant des établissements d'intérêt collectif à mettre en chantier d'abord, pendant des mois, été transmis d'administration en administration, ou sont restés « gelés », puis ils ont été *in extremis* rejetés, certaines normes ayant été jugées un peu trop ambitieuses. Le résultat, c'est que l'exécution des travaux a été remise d'un ou deux ans. Les plans, amputés, du chantier ainsi différé ont finalement donné lieu à des dépenses plus élevées que ne l'eussent fait les plans initiaux dépassant légèrement les normes. Au surplus, l'équipement ainsi finalement réalisé s'est révélé insuffisant, si bien que, pour plus d'argent, on a construit un établissement plus petit, inadapté aux services que l'on attendait. Je suis sûr que nombre de mes collègues ont connaissance d'autres exemples de ce genre. (*Très bien ! très bien ! sur certains bancs à gauche.*)

J'ajouterai que l'Etat, qui se préoccupe beaucoup de l'application du plan par les entreprises privées, ne devrait pas non plus négliger de faire honneur lui-même à ses propres décisions et, surtout, devrait tenir à honneur de tenir ses propres engagements en tenant compte de tous les éléments qui prennent place dans le cadre qu'il a lui-même fixé.

J'en ai terminé avec les considérations purement quantitatives que je voulais évoquer devant l'Assemblée et j'aborde maintenant, sans en faire d'ailleurs grief à ses auteurs, ce qui me semble constituer la lacune la plus grave du IV^e plan.

En effet, un certain nombre de phénomènes aberrants se sont produits dont les responsables du plan ne pouvaient pas tenir compte.

Le premier de ces phénomènes, c'est évidemment l'évolution des techniques qui veut que les dispositifs d'aujourd'hui soient périmés demain ou après-demain et que le matériel apparemment le plus perfectionné sera très vite dépassé. Les méthodes mêmes, les produits parfois comme les besoins, évoluent aussi de façon profonde et rapide. Les situations relatives elles-mêmes, de profession à profession, de région à région, et même de ville à ville, changent dans un court laps de temps.

Pour parer aux accidents inhérents à cette évolution, il me semble qu'une ligne de conduite permanente pourrait servir de garde-fou. Si, en effet, les processus, les matériaux, les machines, toutes les données matérielles changent, les principes demeurent. Et le principe que l'on peut considérer comme permanent en économie sociale est celui qui fait prévaloir les éléments qualitatifs sur les éléments mesurables, les éléments quantitatifs.

Je m'excuse de cette observation abstraite mais, si je la transpose sur le plan de l'aménagement du territoire, voici comment je puis l'illustrer : on peut, pour développer telle activité, choisir certaines villes, ou pour délimiter certaines régions se baser sur les inventaires du passé ou les statistiques du présent, d'après des données relatives à la population, à la démographie, aux distances et aux transports d'aujourd'hui. On peut en tirer des conséquences et décider certaines affectations ou implantations. Mais la vocation de certaines villes, de certains départements ou de certaines régions peut apparaître comme surgissant beaucoup plus sûre, plus forte, plus durable de l'histoire ou de la géographie et susceptible ainsi de ne pas souffrir des adaptations nécessaires, découlant de modifications d'ordre matériel probables tenant précisément au mode de travail, aux équipements, voire à l'accélération des transports et aux transferts de population. Autrement dit, une vue prospective me paraît plus que jamais nécessaire à l'intérieur d'un plan dont les dispositions précises ne s'accommodent, certes, d'aucun flou, mais dont on doit envisager les modifications fatales et les adaptations.

Le ne *variatur*, le définitif, n'ont à l'évidence pas de sens lorsqu'on fait un plan qui est destiné, non pas à perpétuer la réalité présente, mais à façonner l'avenir proche ou lointain.

M. Robert Szigeti. Très bien !

M. Raymond Boisdé. Ainsi, le IV^e plan serait mieux à l'abri de l'irruption de ces phénomènes aberrants dont j'ai parlé, de ces nouveautés qui, pour être actuellement imprévisibles dans leur état exact et futur, n'en sont pas moins certaines. Le drame, en effet, c'est qu'on ne peut pas les prévoir mais que, cependant, on est obligé de faire comme si on pouvait les prévoir.

D'autres phénomènes, en tout cas, sont sûrs et prochains ; ce sont ceux de la concurrence et, en particulier, de la concurrence internationale.

Les chiffres d'aujourd'hui du IV^e plan, basés sur l'état actuel d'une concurrence considérée comme statique, risquent d'être bouleversés profondément par une évolution que l'on ne peut, aujourd'hui, qu'ébaucher. Le transfert des capitaux et des hommes, par exemple, peut troubler l'équilibre de l'économie française. Mais également des investissements au profit de puissances étrangères — et je ne parle pas de nos partenaires du Marché commun — peuvent modifier gravement les moyens et, par conséquent, l'équilibre de l'économie française.

Il est bien d'autres voies encore, dont je ne parlerai pas ce soir, susceptibles d'apporter la compétition, ou de la modifier, et de changer, par conséquent, les données de base du plan.

Je m'excuse auprès de mes collègues de l'aridité de cette esquisse, surtout à cette heure, mais je ne l'ai faite que pour insister sur le rôle que, à mon sens, le Parlement devrait jouer dans les différentes phases de l'élaboration de la planification à la française.

Pour le parlement moderne d'une démocratie moderne, la tâche, loin d'être mineure, mes chers collègues, est bel et bien majeure. Encore faudrait-il que le Gouvernement nous donne l'exemple et nous montre qu'il prend conscience de l'importance que nous souhaitons attacher, les uns et les autres, à l'élaboration et à la discussion du plan.

Tout à l'heure, M. Vidal nous a adressé un reproche : Le Parlement, a-t-il dit, n'a pas rempli son rôle. Mais quand et comment a-t-on invité le Parlement à remplir un rôle quelconque ? (Applaudissements sur certains bancs à gauche.)

En effet — et j'en reviens à ma remarque liminaire — si le débat est honorable, il revêt évidemment un caractère d'inefficacité qui est de nature à nous troubler tous, à décourager les assidus et laisser l'attention de chacun.

Que nous dit-on, en effet ? Que nous devons nous prononcer sur le texte du projet de loi, réduit à deux brefs articles-cadres, mais que, peut-être, le Gouvernement acceptera certains articles additionnels, à condition toutefois qu'ils ne mettent pas en cause les dépenses, de quelque ordre qu'elles soient, soit en plus soit en moins, et qu'ils ne soient pas condamnés par tels ou tels interdits.

Je souhaite, monsieur le ministre, que, à tout le moins, quelques uns des articles additionnels qui seront présentés ne se heurtent pas à une hostilité délibérée et ne tombent pas sous le couperet de tel article du règlement ou de la Constitution. Je pense aux amendements qui proposent que le Parlement soit associé à la fixation des objectifs, à l'élaboration, à l'exécution, au contrôle du prochain plan, s'il est impossible de remanier profondément celui qui est déjà en cours d'application.

Je demande également que les instances départementales et régionales soit associées, elles aussi, à ces travaux de préparation par l'entremise, bien entendu, des corps constitués et des élus.

Je pense que nos collègues seront soucieux que, pour la première fois en l'occurrence, le Parlement puisse user de ses prérogatives, non que ses vues doivent toujours prévaloir, mais afin qu'elles puissent au moins être exprimées et prises en considération. Telle me paraît être la vocation des représentants du peuple souverain dans un état démocratique. Ce débat nous offre l'occasion de nous faire entendre.

Pour la première fois, en effet, les conceptions ayant évolué, nous sommes en présence d'une possibilité d'intervention de la représentation démocratique dans l'élaboration prochaine du V^e plan faute d'avoir pu intervenir dans les phases antérieures du IV^e plan.

M. le Premier ministre et M. le ministre des finances ont pris, à cette tribune, des engagements. Je demande qu'ils soient, non pas solennellement répétés, mais concrétisés et qu'ils deviennent la charte de l'Etat. Ils doivent être inscrits dans un texte législatif que le Gouvernement doit s'engager à nous présenter.

Ainsi et ainsi seulement, serons-nous enfin, nous aussi majeurs pour faire face à une tâche que nos gouvernants eux-mêmes qualifient de majeure. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Mme la présidente. La parole est à M. Sallenave.

M. Pierre Sallenave. L'intérêt de ce débat est, bien sûr, de permettre un examen d'ensemble du développement économique et social de notre pays dans ses rubriques les plus générales mais la place qui est faite dans le IV^e plan aux aspects régionaux de ce développement autorise, me semble-t-il, les élus de province à aller du général au particulier et à alerter sans hésitation le Gouvernement sur tel problème local qui s'inscrit dans le cadre de l'important document soumis à notre discussion.

Je me sens d'autant plus encouragé à formuler cette interprétation que M. le commissaire général du plan, dans son intervention du 29 mai à cette tribune, a dirigé tout particulièrement ses projecteurs sur deux régions françaises dont l'une, le Sud-Ouest, est l'objet de mes préoccupations. C'est, en effet, de la situation de l'emploi dans le Sud-Ouest, et très précisément dans l'extrême Sud-Ouest, que je voudrais vous entretenir très brièvement.

Parlant de l'économie de ce secteur, M. Massé nous a dit que « le mal y est moins aigu que dans l'Ouest, mais qu'il est ancien ». Et, après avoir souligné la nécessité de « revivifier le tissu industriel et le tissu urbain » et de provoquer « des effets multiplicateurs autour du pôle nouveau de Lacq », il nous a annoncé qu'avec le concours d'experts hautement qualifiés s'accomplissait la synthèse de toutes les études précédemment effectuées afin de proposer d'abord des mesures d'urgence ensuite un programme d'ensemble.

Je demande instamment, monsieur le ministre des finances, que le problème de l'emploi soit inscrit en tête du programme définitif comme des mesures d'urgence.

Quelle est donc la situation à cet égard dans un département du Sud-Ouest, celui des Basses-Pyrénées ? L'expansion économique y est officiellement affirmée et il n'est pas contestable que certains indices en apportent la confirmation. Mais la situation de l'emploi, loin de s'améliorer dans le même temps, s'y est dégradée. Des fermetures d'industries sont intervenues. Des fonds de chômage ont été créés. Le nombre des demandes d'emploi non satisfaites en 1962 — environ 2.600 — est supérieur à celui de 1961.

Sans doute, le fait de Lacq a-t-il eu, dans la dernière décennie, un effet bénéfique sur ce point. Pendant la période de construction des installations industrielles, d'innombrables entreprises sont venues transformer le territoire en fourmillière humaine. Mais ce stade est révolu et il ne subsiste définitivement sur place qu'environ 4.000 emplois. Ce chiffre ne paraît pas à l'échelle des investissements considérables qui ont été opérés et qui représentent plus de 150 milliards d'anciens francs.

D'autre part, les industries nouvelles ne sont pas des industries de main-d'œuvre. La part d'investissement par emploi créé est de l'ordre de 50 millions d'anciens francs pour l'usine de gaz et de 70 millions pour le complexe chimique, tandis que, dans une fabrique moderne de chaussures, elle n'est que de 800.000 anciens francs.

L'exploitation du gisement de Lacq n'a donc pas eu, du point de vue de l'emploi, les conséquences spectaculaires qu'elle a engendrées dans d'autres domaines.

Pendant cette même période, les industries traditionnelles ont périçité et nombre d'entre elles ont fermé leurs portes. Si la suppression des forges du Boucau n'avait pas été retardée de deux ans, on aurait constaté que, pendant la seule année 1961, la perte des emplois pour le département équivalait au gain accompli en dix ans grâce à Lacq.

Cela m'amène à vous dire, monsieur le ministre, qu'il faut sans doute prendre toutes dispositions de nature à favoriser l'installation dans le Sud-Ouest d'industries nouvelles, d'industries de transformation en particulier, mais qu'il convient avant tout de sauvegarder le potentiel des industries traditionnelles qui, dans bien des cas, sont en situation précaire, notamment dans le textile, le meuble et les dérivés du cuir.

Je n'évoquerai pas tout le clavier des mesures à prendre en de telles circonstances : équipement de terrains, exonérations diverses, prix préférentiel pour une énergie produite sur place. Je rappellerai simplement deux composantes essentielles : d'une part, une tarification des transports en fonction de la distance, dont nous subissons le double handicap pour le transport des matières premières et l'expédition des produits finis, aggravé par le déplacement vers l'Est du centre de gravité de l'économie française qu'impose notre participation au Marché commun ; d'autre part, l'absence d'attribution, depuis l'origine jusqu'à ce jour, de toute prime du fonds de développement économique et social aussi bien aux industries à reconvertir qu'à celles qui pourraient être créées.

Enfin, je signalerai que si les activités du bâtiment et des travaux publics soutiennent encore l'emploi d'une façon, relative-

ment satisfaisante, les perspectives de l'avenir immédiat s'obscurciraient si les investissements publics ou les interventions publiques dans les investissements privés n'étaient pas à l'avenir plus importants. Ce disant, je pense à l'équipement rural, aux constructions scolaires, aux H. L. M. et aux primes à la construction, pour lesquels les crédits sont très limités.

Cet effort s'impose plus encore en un moment où la vitalité démographique de cette région ne fléchit pas, où la reconversion des exploitations agricoles libérera inéluctablement de la main-d'œuvre, où la clémence du climat appelle sous notre ciel des rapatriés qui sont déjà au nombre de cinq mille familles.

A huit cents kilomètres de la capitale, le Sud-Ouest bas-pyrénéen n'a pas été sans observer que les provinces qui bougent provoquent, bon gré mal gré, la sollicitude des pouvoirs publics. Pour ma part, je crois plus sage de me borner à rappeler à ceux-ci une vérité qui concilie les intérêts de tous, gouvernement et administrés : faisons en sorte que le grand corps de notre pays ne connaisse pas ce signe morbide et de mauvais augure qui résulterait du refroidissement définitif de ses extrémités. *(Applaudissements à droite.)*

Mme la présidente. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour.

Suite de la discussion du projet de loi (n^{os} 1573-1728) portant approbation du plan de développement économique et social (rapport n^o 1712 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan ; avis n^o 1707 de MM. Maurice Lemaire, Boscardy-Monsservin, Devemy, Duvillard et Pillet, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n^o 1714 de MM. Fréville, Chapuis et Debray, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

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

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

(Le compte rendu intégral de la 2^e séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)