

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ÉTRANGER : 40 NF
(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

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 — 37^e SEANCE

1^{re} Séance du Mardi 19 Juin 1962.

SOMMAIRE

1. — Rappel au règlement (p. 1775).
MM. Catayée, le président.
2. — Cessation de mandat (p. 1776).
3. — Remplacement d'un député (p. 1776).
4. — Démission d'un député (p. 1776).
5. — Demande de levée de l'immunité parlementaire d'un membre de l'Assemblée (p. 1776).
6. — Frais de justice dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. — Adoption sans débat d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 1776).
7. — Plan de développement économique et social. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1776).
Discussion générale (suite) : MM. Voisin, Lavigne, Var, Rivain, Regaudie, Jaillon, Hostache, Charret, Denvers, Ruais, Cattaillaud, Charvet.
Renvoi de la suite du débat.
8. — Ordre du jour (p. 1780).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. Justin Catayée. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Justin Catayée. Monsieur le président, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous témoigner ma profonde reconnaissance pour la sympathie que, tous, vous avez témoigné pour la cause que j'ai toujours défendue ici et qui est éminemment une cause française.

Aujourd'hui, je solliciterai de la part de M. le président une extrême bienveillance à mon égard. Je ne dirai absolument rien qui puisse enfreindre le règlement.

Je veux simplement solliciter de vous une aide afin de faire cesser une situation dramatique et éviter en Guyane de nouveaux déboires.

Monsieur le président, je m'étais déjà adressé à vous pour vous demander de m'aider dans ma tâche de parlementaire. Vous avez fait ce que vous avez pu. Or ne voilà-t-il pas qu'au moment où je parlais à la tribune de l'Assemblée nationale, le sang coulait en Guyane française.

Voilà pourquoi, monsieur le président, je sollicite votre bienveillante intervention...

M. le président. Monsieur Catayée...

M. Justin Catayée. ...et je fais appel aux sentiments de solidarité de mes collègues de l'Assemblée...

M. le président. Monsieur Catayée, c'est moi qui préside. Veuillez m'écouter.

M. Justin Catayée. C'est peut-être la dernière fois que j'interviens dans cette Assemblée. Je veux avoir la possibilité de défendre la cause de mes compatriotes. Tous les leaders politiques de la Guyane sont en prison. Il faut que ma voix s'élève...

M. le président. Si vous poursuivez, monsieur Catayée, vos paroles ne figureront pas au *Journal officiel*.

Vous avez des moyens réglementaires de vous faire entendre dans cette Assemblée.

Je vous demande donc de bien vouloir les utiliser. Si vous désirez que le président de l'Assemblée nationale facilite votre tâche, ce qui est son devoir, il le fera bien volontiers. Mais ce n'est pas en ayant recours à un rappel au règlement, parfaitement fallacieux, que vous obtiendrez satisfaction.

Venez me voir dans mon cabinet. Je vous donnerai les avis et, le cas échéant, les conseils que vous souhaitez. Mais l'Assemblée nationale ne doit pas être saisie d'un sujet qui ne figure pas à son ordre du jour, par le biais d'un rappel au règlement qui, je le répète, est parfaitement artificiel.

M. Justin Catayée. Une première fois, monsieur le président, vous m'aviez dit...

M. le président. Monsieur Catayée, vous n'avez plus la parole. Je vous l'ai retirée.

— 2 —

CESSATION DE MANDAT

M. le président. J'informe l'Assemblée qu'en application de l'article 23 de la Constitution et de l'ordonnance n° 58-1099 du 17 novembre 1958 portant loi organique pour l'application de l'article 23 de la Constitution, et notamment son alinéa 1^{er}, j'ai pris acte de la cessation, le 16 juin 1962, à minuit, du mandat de député de M. Raymond Marcellin, nommé membre du Gouvernement par décret du 16 mai 1962.

M. Paul Coste-Floret. Le pauvre ! (*Sourires.*)

— 3 —

REMPLACEMENT D'UN DEPUTE

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de l'intérieur, le 16 juin, une communication faite en application de l'article 32 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 de laquelle il résulte que M. Raymond Marcellin est remplacé jusqu'au renouvellement de l'Assemblée nationale par M. Léonce Franco, élu en même temps que lui à cet effet.

— 4 —

DEMISSION D'UN DEPUTE

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Michel Vincent, député de Seine-et-Marne (4^e circonscription) déclare se démettre de son mandat de député.

Acte est donné de cette démission qui sera notifiée à M. le Premier ministre.

— 5 —

DEMANDE DE LEVEE DE L'IMMUNITE PARLEMENTAIRE D'UN MEMBRE DE L'ASSEMBLEE

M. le président. J'ai reçu de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, une demande de levée de l'immunité parlementaire d'un membre de l'Assemblée.

Cette demande sera imprimée sous le n° 1767, distribuée et renvoyée, en application de l'article 80 du règlement, à une commission ad hoc.

Les candidatures à cette commission devront être remises à la présidence demain mercredi, avant 18 heures, et l'Assemblée sera appelée à fixer la date de nomination, sur proposition de la conférence des présidents du même jour.

— 6 —

FRAIS DE JUSTICE DANS LES DEPARTEMENTS DU BAS-RHIN, DU HAUT-RHIN ET DE LA MOSELLE

Adoption sans débat d'un projet de loi adopté par le Sénat.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux frais de justice dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle (n° 1520, 1738).

Je donne lecture du projet de loi :

« Art. 1^{er}. — Les dispositions de l'article 121 de la loi locale du 6 décembre 1899 modifiée, relative aux frais de justice, maintenue en vigueur par le décret du 22 mars 1920 ratifié par la loi du 30 mars 1922, sont applicables aux litiges portés devant les tribunaux d'instance et concernant les différends nés à l'occasion du contrat de travail ou du contrat d'apprentissage entre les patrons ou leurs représentants et les employés, ouvriers et apprentis qu'ils emploient. »

« Art. 2. — Dans les cas où les greffiers sont autorisés à délivrer des copies des documents déposés au greffe, les droits d'écriture sont égaux aux émoluments alloués par le tarif général des greffiers en matière civile et commerciale pour les copies. »

« Art. 3. — Pour les recherches effectuées dans les registres de l'état civil, à la demande de particuliers, lorsque ces recherches ont trait à des actes ne concernant pas des personnes unies aux requérants par un lien de parenté ou d'alliance, il est perçu un droit de 3 nouveaux francs.

« Si les recherches durent plus d'une demi-heure, ce droit est augmenté de 3 nouveaux francs par chaque nouvelle demi-heure.

« Toute demi-heure commencée est comptée comme entière. »

Je mets aux voix le projet de loi.

(Le projet de loi, mis aux voix, est adopté.)

— 7 —

PLAN DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL

Suite de la discussion d'un projet de loi.

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

Dans sa séance du 14 juin, l'Assemblée a continué d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

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

M. André Voisin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de regretter la manière dont ce débat est organisé.

Depuis trois semaines, les orateurs se succèdent à la tribune, traitant chacun un sujet différent qui, très souvent, n'est nullement du ressort du représentant du Gouvernement en présence duquel il l'expose. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers autres bancs.*)

Si la discussion avait été organisée par secteurs, elle eût, à mon sens, présenté beaucoup plus d'intérêt pour tous. Je souhaite cependant, monsieur le ministre, que la solidarité gouvernementale soit totale et que vous puissiez faire part de nos suggestions aux ministres intéressés.

Dans le rapport qui nous est soumis, il est difficile de porter un jugement sur telle ou telle partie du IV^e plan, celui-ci formant un tout.

Cependant, si le plan envisage nettement les perspectives de la production agricole il est fort discret quant aux débouchés possibles des produits agricoles, notamment des produits laitiers.

Bien que la lettre rectificative de M. le Premier ministre vise spécialement ces produits, la contribution des producteurs à l'écoulement des quantités produites reste en suspens et, de ce fait, c'est leur revenu futur qui est compromis.

La commission des finances avait bien voulu accepter un amendement que j'avais eu l'honneur de rédiger et qui consistait à définir plus nettement le chiffre de production en ajoutant à l'objectif garanti de 245 millions d'hectolitres le mot « commercialisés ». M. le rapporteur général a bien voulu insister sur ce point dans son rapport.

Cette précision n'est pas en désaccord avec le rapport du IV^e plan, mais elle a l'avantage de ne pas pouvoir être interprétée différemment.

L'importance de la production laitière en 1965 dépendra en grande partie des objectifs qui auront été retenus pour la viande, les problèmes concernant ces deux productions étant liés.

D'autre part, il ne paraît pas possible de faire la distinction que prévoit le plan en matière de produits laitiers entre perspectives de production et objectifs économiquement souhaitables, les uns et les autres étant intimement liés et les producteurs n'ayant aucun moyen d'agir d'ici là pour limiter la production.

Jusqu'à ce jour, le seul remède pour l'écoulement des excédents laitiers était le F. O. R. M. A. dont le rôle devrait être me semble-t-il, non seulement celui d'un organisme de soutien des prix, mais aussi et surtout celui d'un organisme dynamique d'orientation et de recherche des débouchés. Après les modifications apportées à ses structures, le F. O. R. M. A. doit dès maintenant s'organiser dans ce sens. Dans ce domaine, le IV^e plan n'offre aucune possibilité.

Le risque que fait courir un organisme de soutien aux produits garantis, c'est que, ceux-ci, par le fait même qu'ils sont garantis, exercent une attraction, et c'est ainsi que dans le secteur de la viande, il s'est créé une qualité S. I. B. E. V. Il faut donc s'orienter avec dynamisme vers la recherche de débouchés nouveaux.

Les attachés commerciaux doivent s'inquiéter de ces problèmes nouveaux pour l'exportation, question qui jusqu'à maintenant leur a échappé presque totalement.

Il faut encourager la production fromagère, faire de la propagande pour nos produits de qualité, envisager, aussi, l'installation d'usines de reconstitution des laits dans les capitales des Etats d'expression française et en Orient. De telles centrales pourraient donner d'heureux résultats, tout d'abord celui de permettre aux populations des pays en voie de développement de consommer des protéines laitières et également de les habituer

à la consommation de lait frais. Il y a là pour la poudre de lait un débouché important. A cet égard, des pays producteurs de lait tels que le Danemark et la Nouvelle-Zélande, par exemple, commencent à prospecter les pays d'Afrique en offrant l'installation gratuite d'usines de reconstitution de lait moyennant des contrats de fourniture de poudre de lait.

Il me semble que la S. O. F. I. D. E. C. A., cette société d'études et de financement pour les réalisations agricoles, qui est maintenant en fonctionnement, pourrait entreprendre une étude tendant à la création par la France d'un ensemble de centrales laitières de lait reconstitué dans divers pays. Ces centrales sont d'un coût peu élevé et elles ont l'avantage, d'une part, d'habituer la population à consommer des produits laitiers et, d'autre part, de permettre l'écoulement régulier et permanent d'un tonnage important de poudre de lait. Nous ne devons pas laisser nos concurrents prendre notre place. Il est urgent qu'on se préoccupe de cette question car, déjà, des Hollandais et des Danois font aux pays intéressés des propositions précises sur ce point.

Il est donc souhaitable que les études pour la création de ces centrales soient faites par le ministère de la coopération en liaison avec le F. O. R. M. A. et que soit organisée une propagande appropriée.

Il me reste une observation et une réserve importante à faire.

Selon les prévisions du plan, le pouvoir d'achat par tête pour la population agricole devrait augmenter approximativement au même rythme que celui de la population totale, et par le seul accroissement de la production, sans que l'agriculture obtienne sa part équitable à la prospérité nationale. S'il en était ainsi, il faudrait considérer que la disparité entre le revenu agricole et celui des autres catégories sociales resterait toujours la même. Le retard du revenu agricole ne serait pas comblé à la fin du IV^e plan. Non seulement nous n'aurions pas fait un rapprochement vers la parité mais la différence de revenus resterait permanente. A mon avis, c'est une conclusion inacceptable et je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez nous donner des apaisements sur ce point. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Lavigne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au cours de la séance du 22 mai dernier et dès l'ouverture du débat sur le IV^e plan, M. le Premier ministre a bien voulu déclarer qu'il attachait le plus grand prix aux observations, aux critiques et aux propositions du Parlement.

Les membres du Gouvernement qui, après lui, ont pris part au dialogue instauré fort heureusement entre l'exécutif et le législatif, ont confirmé qu'il serait tenu compte le plus largement possible de ces avis et de ces propositions.

Aussi bien est-ce avec une confiance extrême que j'aborde aujourd'hui la tribune dans l'espoir que mes remarques ne resteront pas totalement sans lendemain.

Désireux avant tout, dans un domaine relativement et presque essentiellement technique, de sérier les problèmes, mon propos se bornera aux quelques observations que m'inspire l'élaboration du plan quant aux prévisions du programme routier.

Je dois bien avouer qu'à cet égard le plan m'apparaît un peu déconcertant.

Une première remarque s'impose : la difficulté pour le planificateur d'avoir dû juxtaposer les prévisions d'un plan de quatre ans et celles d'un plan dit plan routier portant sur trois tranches, dont la première est fixée pour quinze ans à compter de l'année 1960.

Il ne pouvait donc s'agir que d'un nouveau découpage dans le temps d'opérations prévues bien antérieurement, ce qui ne facilite pas aujourd'hui la discussion et force me sera, en conséquence, de me référer parfois, non seulement au plan actuel,

mais aussi au plan d'origine approuvé dans ses grandes lignes par le Gouvernement en 1960.

Cela posé, j'aborderai, mesdames, messieurs, le problème sous deux angles. Le premier tiendra compte des impératifs nationaux, le deuxième de certaines nécessités régionales.

Il n'est pas inutile de rappeler, tout d'abord, que le plan directeur a distingué quatre catégories de voies nationales : les autoroutes, les liaisons de premier ordre, les liaisons de deuxième ordre, enfin les autres routes nationales.

Mes observations concerneront plus précisément la première catégorie, celle des autoroutes. En effet, dans les années qui viennent nous devons recourir de plus en plus à la construction de tels ouvrages, car il est aujourd'hui admis que les routes à deux voies sont saturées lorsque le trafic atteint 3.500 véhicules-jour. Il en est de même des chaussées à trois voies lorsque le trafic atteint 7.500 véhicules-jour. Il faut alors recourir aux autoroutes dont le débit est bien plus considérable puisque ces ouvrages assurent facilement un trafic de 30.000 véhicules-jour.

Or, mesdames, messieurs, pour exprimer un ordre de grandeur, qu'il nous suffise de considérer que, d'après les comptages effectués en 1960, la circulation, qui n'a fait que croître depuis cette date, atteignait à la sortie Nord de Bordeaux, par exemple, 12.000 véhicules-jour, dans la région toulousaine et à l'entrée de Toulouse 10.000 véhicules-jour, qu'elle sera, en 1975, approximativement de 12.000 véhicules-jour en moyenne entre ces deux villes et qu'à différentes sorties de Lyon elle avoisinera globalement pendant l'été 220.000 véhicules-jour et 165.000 véhicules-jour en moyenne annuelle.

Devant une telle densité de trafic, l'autoroute deviendra donc très rapidement une exigence à laquelle nous ne pourrions pas échapper.

Le plan directeur a-t-il tenu suffisamment compte de ces perspectives ? Je ne le pense pas, surtout pour la période, monsieur le ministre, qui s'étend de 1962 à 1965, c'est-à-dire celle du IV^e plan.

M. Jacques Raphaël-Leygues. C'est exact.

M. Jacques Lavigne. En effet, le plan de 1960 prévoit, en première urgence, 2.000 kilomètres d'autoroutes à réaliser en quinze ans.

Ce chiffre constitue, certes, un effort, surtout par rapport à l'état existant, mais se révélera très vite insuffisant, alors que les études du IV^e plan démontrent qu'à prix constant du carburant la circulation routière doit s'accroître de plus de 30 p. 100 entre les années 1961 et 1965.

Sur ces 2.000 kilomètres d'autoroutes prévus en quinze ans pour s'achever, si tout va bien, en 1975, que nous offre le IV^e plan pour la période 1961-1965 ? 396 kilomètres seulement, dont 95 de dégagement et 301 de liaison, soit en moyenne un peu moins de 100 kilomètres par an.

Cela, mesdames, messieurs, me semble, comme il a semblé aux rapporteurs des différentes commissions, notamment insuffisant.

Je crains fort qu'à ce rythme nos partenaires du Marché commun prennent sur nous une avance qui nous sera très préjudiciable et bien difficile à combler si l'on considère que, de 1958 à 1961, nous avons construit 92 kilomètres d'autoroutes alors que dans le même temps l'Italie en construisait 651 et l'Allemagne fédérale 572, ces deux pays disposant déjà d'un réseau autoroutier autrement développé que le nôtre.

J'entends bien que l'élaboration du plan routier en 1960 s'est inscrite dans le cadre d'une certaine rigueur financière, à un moment où l'aisance de la trésorerie n'était sans doute pas ce qu'elle est aujourd'hui.

Mais, comme l'a rappelé très opportunément M. le Premier ministre, nous sommes, avec le plan, dans une matière essentiellement fluide et des corrections, lorsqu'elles apparaîtront

souhaitables, pourront être apportées aux différentes sections de ce plan.

Que le Gouvernement me comprenne bien. Il ne s'agit pas, dans mon esprit, de modifier en quoi que ce soit les options déjà prises mais de promouvoir une extension ou une accélération très large des prévisions retenues.

Dans quel sens, alors, peut-on orienter l'extension de ces prévisions ?

A mon avis, mesdames, messieurs, en prenant pour bases les impératifs d'intérêt régional.

Je rejoins en cela les préoccupations de nos deux collègues, MM. Jacquet et Duillard, dont les rapports, présentés respectivement au nom des commissions des finances et de la production et des échanges, permettent de mesurer la lacune essentielle de la planification routière. Elle peut se définir ainsi : absence quasi totale de prévisions à court terme pour l'aménagement des grandes transversales Est-Ouest et parfois Nord-Sud.

Certes, comme l'a précisé M. Duillard, un certain nombre de projets ont fait l'objet d'études successives mais l'écart reste grand entre l'ampleur des espérances ouvertes et la faiblesse des réalisations effectives. Et pourtant, comme vient de l'écrire M. Méricot, professeur d'économie politique à l'institut économique de la faculté de droit de Bordeaux :

« Aménagement du territoire, expansion régionale, décentralisation, réanimation locale, élaboration d'une géographie consensuelle ; ce sont là des thèmes qui se retrouvent dans tant et tant de discours ou d'articles depuis quelques années que l'on ne peut les évoquer sans craindre la plus affligeante banalité. »

Je veux bien admettre, mesdames, messieurs, qu'une politique dans ce sens commence à se dessiner et à s'affirmer. Mais qu'il me soit permis de dire qu'on ne retrouve pas ce fil conducteur dans le plan d'aménagement routier du territoire.

Comment, en effet, en fonction du programme proposé, ne pas pousser, après nos collègues MM. Georges Bonnet, Raphaël-Leygues, Douzans et Rousseau entre autres, un cri d'alarme au nom des quarante-sept départements situés approximativement à l'Ouest d'une ligne Granville, Orléans, Saint-Etienne, vallée du Rhône, c'est-à-dire au Nord d'une sorte de désert routier — je parle des grandes voies de communication — que constituera, dans quelques années, cette immense région par rapport à celle qui est située à l'Est de la même ligne ?

Une première conclusion est à tirer de cette anomalie : la nécessité de repenser le problème posé par les grandes transversales Est-Ouest.

Trois itinéraires qui ont, au demeurant, fait l'objet d'études rappelées dans le rapport de M. Duillard, méritent de retenir l'attention du Gouvernement. Ils concernent les relations : Océan-Suisse, Océan-Italie, Océan-Centre Europe.

Le premier partirait de Nantes et de la Rochelle pour franchir Poitiers, la Châtre, Roanne et Lyon vers Genève et Bâle ;

Le deuxième partirait de Bordeaux pour traverser Périgueux, Brive, Clermont-Ferrand, Lyon et Chambéry en direction de Modane et Turin ;

Le troisième, enfin, partirait de Saint-Nazaire-Nantes pour passer par Angers, Blois, Orléans, Troyes, Toul et Nancy pour se diriger vers Metz, la Sarre et le Luxembourg ainsi que vers Strasbourg et l'Allemagne.

Si, pour l'instant, nous comprenons parfaitement que ces trois grands itinéraires ne peuvent être équipés en autoroutes, du moins est-il souhaitable qu'ils soient dotés, dans le cadre du IV^e plan, de voies à trois bandes de 10,50 mètres de large, mieux encore à quatre bandes, les premières étant par trop génératrices d'accidents.

C'est là, monsieur le ministre, ma première proposition.

Que dire, en second lieu, des voies de desserte concernant les régions Poitou, Limousin, Aquitaine, Pyrénées ?

J'en arrive ici au point plus précis de mon intervention.

Je n'ai pas besoin d'insister longuement sur le fait que ces régions, en dépit d'une prospérité relativement maintenue, souffrent à l'heure actuelle d'un grave déséquilibre économique.

Les raisons en sont très diverses, mais la primordiale tient tout simplement à leur situation géographique ; elles sont, c'est l'évidence, éloignées des zones prospères de l'Europe et, pour l'heure actuelle, des grands courants d'échanges industriels.

Alors qu'au XIX^e siècle l'éloignement du charbon et de l'acier, ainsi que les impératifs de transport ont joué contre elles, par la suite certaines politiques en matière de distribution d'énergie ont fait qu'elles n'ont pas, en revanche, profité de quelques avantages à l'apparition de l'électricité, du gaz et du pétrole dont elles sont cependant largement fournisseurs dans la communauté nationale.

Beaucoup d'industries qui subsistent se trouvent au surplus diminuées dans leurs possibilités par ce caractère même de régions excentrées et un peu négligées. Leur champ d'action se trouve bien souvent limité à un secteur à la fois étendu mais sous-peuplé qui constitue un marché insuffisant lorsque comptent les problèmes de transport.

De la conjonction de ces éléments défavorables, il résulte cette situation critique qui n'apparaît pas dans la presse à sensation parce qu'elle ne se manifeste pas par de gros débrayages ou par d'importants licenciements mais qui, comme une maladie de langueur, finit par anémier et dévitaliser l'économie en condamnant les initiatives d'hommes pourtant entreprenants qui ont l'impression d'agir vainement.

Il faut donc remonter ce courant.

Or, l'une des conditions essentielles de l'expansion régionale n'est-elle pas la modernisation de l'infrastructure routière afin de lutter contre l'isolement ?

Quel est donc le lot réservé, dans le programme routier, à l'ensemble régional Poitou-Limousin, Sud-Ouest atlantique et Midi pyrénéen, c'est-à-dire à quatorze départements ?

Il est, mesdames, messieurs, il faut bien le dire, d'une indigence affligeante.

Rappellerai-je à M. le commissaire général du plan que sur 2.000 kilomètres d'autoroutes en quinze ans, il n'est prévu pour ces trois régions — c'est-à-dire pour ces quatorze départements — que 87,500 kilomètres — je suis précis ; qu'aucune autoroute de deuxième urgence n'est envisagée ; que, sur 7.200 kilomètres de liaisons de premier ordre, 928 seulement lui sont réservés ; que sur 9.600 kilomètres de liaisons de deuxième ordre 337 seulement lui sont attribués ?

Je ne crains donc pas d'affirmer que, dans quinze ans, si le Gouvernement et le planificateur n'y prennent garde, l'équipement routier de la partie Nord-Région parisienne, Est et Sud-Est du pays aura sans doute atteint le stade de l'adolescence, alors qu'il dépassera à peine, pour le Sud-Ouest et le Midi garonnais, celui du balbutiement.

Quelle solution peut-on, dès lors, envisager pour remédier partiellement à cette situation inéquitable et contraire aux intérêts bien compris de l'ensemble ?

M. Emile Roche, président du Conseil économique, répond à cette question dans la revue *L'Action municipale* du mois de mai 1961. Je le cite textuellement :

« Il serait de bonne politique de démontrer concrètement que l'égalité reste un des principes de base de notre vie politique. Une rapide et ample mise en chantier d'aménagements routiers dans les régions sous-développées serait, à cet égard, du meilleur effet. »

J'attire donc l'attention du planificateur, pour agir « concrètement » sur la nécessité d'aménager rapidement deux axes routiers essentiels à la réanimation des régions intéressées, l'axe Nord-Sud, je veux parler du projet d'autoroute sur le plan européen Hambourg-Bruxelles-Paris-Bordeaux-Hendaye, et l'axe Est-Ouest, c'est-à-dire l'autoroute Bordeaux-Toulouse-Marseille,

via Avignon, qui fermerait la boucle par le Sud et permettrait d'éviter l'isolement du Sud-Ouest et du Midi garonnais et pyrénéen.

L'étude de ces projets a d'ailleurs fait l'objet d'un examen attentif de la part d'une commission interrégionale qui s'est réunie bien souvent, composée non seulement des représentants consulaires des régions économiques intéressées, mais également des hauts fonctionnaires des ponts et chaussées, des conseillers généraux, du préfet inspecteur général, M. Delaunay, ainsi que des parlementaires, notamment M. le député-maire de Bordeaux, que je ne saurais citer à cette tribune car il préside les travaux de notre assemblée, mais à l'action duquel je tiens à rendre hommage en sa qualité de premier magistrat et d'animateur de la cité capitale du Sud-Ouest. Or, si le premier projet figure effectivement au plan routier, l'axe Nord-Sud, il y figure avec des réserves désespérantes : d'une part, il est inscrit seulement en deuxième urgence de Paris à Tours, d'autre part, en troisième urgence de Tours à Poitiers où il s'arrête, sans justification plausible.

Si tout se passe au mieux, tout cela nous reporte à l'année 1975 pour le commencement des travaux. Je préfère, par pudeur, ne pas avancer de date quant à leur terminaison.

Il m'apparaît donc indispensable de modifier dans le sens de l'accélération l'ordre d'urgence et surtout d'allonger les perspectives en reportant, dans un premier temps, au moins jusqu'à Bordeaux l'autoroute Paris-Poitiers.

Il va de soi que cette autoroute doit être prolongée par une bretelle importante concernant l'itinéraire touristique Bordeaux-Arcachon — soixante « petits » kilomètres — pour lequel le nombre de véhicules-heure avoisine 2.000 pendant l'été aux heures de pointe.

C'est là, mesdames, messieurs, ma deuxième proposition. Je pense que le Gouvernement acceptera de me donner sur ces points quelques apaisements.

J'en arrive au deuxième projet régional, si je puis dire, l'autoroute Bordeaux-Marseille. Ce deuxième projet est également prévu au plan routier, mais en troisième urgence de Langon à Béziers et en deuxième urgence de Béziers à Avignon.

Or, compte tenu non seulement des prévisions de trafic, mais aussi de considérations touristiques et économiques, la construction de cette autoroute dans toute sa longueur apparaît comme une solution inéluctable dont la mise en chantier devrait intervenir bien avant le délai que peut laisser prévoir son classement en troisième urgence.

En tout état de cause, l'amélioration de la route actuelle s'impose dès maintenant, soit qu'il s'agisse d'aménagements incorporables à l'autoroute prévue, soit qu'il s'agisse même d'aménagements non incorporables mais permettant d'attendre la construction définitive.

La solution consisterait donc à construire, en premier lieu, des sections d'autoroute dans les zones à forte circulation, en les reliant par des sections de premier ordre à la route nationale 113 élargie et à la route nationale 108 sur l'itinéraire touristique Agde-Sète. Je crois qu'il s'agit, en fait, de 17 ou de 18 kilomètres.

En outre, ces sections pourraient, en première étape, ne pas comporter de carrefours à niveaux séparés et, parfois, ne comporter qu'une seule chaussée ; une section ainsi construite pourrait être ultérieurement transformée en autoroute.

Ces considérations valent, évidemment, pour l'itinéraire de la route nationale 10 : Paris-Poitiers-Bordeaux-Hendaye.

C'était là, monsieur le ministre, ma troisième et dernière proposition.

Enfin, je dirai pour conclure que mon intervention risquerait d'apparaître comme une sorte de vœu pieux, un peu analogue, hélas ! à ceux qu'émettent parfois nos conseils généraux, si j'écartais du débat, systématiquement et peu loyalement, l'aspect financier de ces aménagements au plan.

La faculté contributive du citoyen, quant à la fiscalité directe, ayant des limites, je ne verrai, pour ma part, aucun inconvénient à ce que l'usager de tels ouvrages en supporte pour partie les frais d'aménagement et, s'il devait en résulter une amélioration rapide et extensive du programme d'autoroutes, je pense que le Gouvernement pourrait, sans inconvénient majeur, recourir à des moyens de financement, peut-être peu classiques mais efficaces, comme cela fut le cas, par exemple, pour l'itinéraire touristique de l'Estérel.

M. Jacques Raphaël-Leygues. Très bien !

M. Jacques Lavigne. Sur ce point, une dernière remarque s'impose néanmoins : le péage, pour appeler ce mal par son nom, ne peut s'envisager pour les autoroutes de dégagement, puisque ces travaux entrent dans le cadre des programmes d'amélioration de la circulation urbaine.

Quant au système de péage applicable aux autoroutes de liaison, il ne pourrait normalement se concevoir que dans l'hypothèse où l'utilisation de l'automobile ne serait pas frappée, comme elle l'est en France, par une fiscalité spéciale et un peu dévorante.

Ce ne serait donc qu'à partir du moment où les dépenses de l'Etat pour l'équipement, l'aménagement, l'entretien et la surveillance des routes risqueraient de ne plus être équilibrées par les recettes fiscales prélevées sur la circulation routière que le problème du financement direct des investissements routiers pourrait se poser.

On éviterait d'ailleurs d'en arriver là, monsieur le ministre, si la dotation normale du fonds spécial d'investissements routiers était entièrement assurée.

Si, toutefois, pour réaliser le programme nécessaire, il se révélait indispensable d'utiliser le péage, celui-ci devrait être très modéré et disparaître lorsque les charges d'amortissement des emprunts seraient couvertes. En aucun cas, le péage ne devrait constituer une rentrée budgétaire.

Voilà, mesdames, messieurs, les quelques considérations qu'il m'a paru utile de vous présenter à l'occasion de cette discussion.

Il n'est pas possible que le Gouvernement reste insensible à l'appel que lui lancent, par ma voix, des régions qui sont fermement décidées, envers et malgré tous les obstacles, à participer, dans l'intérêt de tous, au redressement et à l'essor économique de la nation. *(Applaudissements.)*

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

M. François Var. Mesdames, messieurs, je rejoindrai notre collègue M. Voisin dans son observation liminaire exprimant une critique justifiée des conditions spéciales dans lesquelles s'est ouverte la discussion sur le plan.

Le plan d'action de la région Marche-Limousin est encore en gestation et ne sera pas publié, disent les augures, avant plusieurs mois. Alors pourquoi nous, représentants de cette région, éprouvons-nous le besoin de débattre du IV^e plan déposé, lui, en novembre 1961 ?

Nous nous devons cependant de le faire, ne serait-ce que pour regretter et dénoncer, comme tant d'autres l'ont fait avant nous, les méthodes qui ont présidé à tous les travaux sur le plan sans que les prétendus techniciens qui en étaient chargés — à dire vrai, des technocrates, c'est-à-dire des techniciens qui n'ont pas réussi ! — aient songé un seul instant à prendre l'avis des élus locaux, des chambres de commerce, des chambres d'agriculture, des syndicats, ce qui aurait évité l'étalage de l'ignorance dont ils ont fait preuve en noircissant d'abondantes et indigestes pages, fourmillant au surplus d'erreurs grossières sur les possibilités et les besoins de localités qu'ils n'ont pas daigné visiter.

Quels enseignements et quel profit peut-on tirer, en effet, de la compilation qui n'a pas encore été soumise au comité

Marche-Limousin et où l'on trouve, après un éloge timoré de Limoges et de Brive, dans un opuscule que j'ai en main, le passage suivant :

« Tulle, défavorisée, comme l'est aussi Aubusson, par le manque d'espace et de relations, ne peut se départir du caractère trop monolithique de son industrie des métaux... ».

On dirait que les plunitifs ont copié de vieux clichés !

« Guéret est presque exclusivement une ville administrative. Les autres centres urbains, comme Bourgneuf, Ussel et Saint-Yrieix » — cela va faire plaisir à mes collègues Chandernagor et Boutard ! — « ont perdu progressivement population et activité, au point d'être devenus généralement de gros cantons où une vie administrative et commerciale limitée n'est pas capable d'apporter un point d'appui sûr au renouvellement des structures rurales. »

La conclusion à tirer de telles affirmations, qui sont nettement mensongères, ne peut être que celle-ci : il faut changer de tels plunitifs et se priver sans plus tarder de leurs services, pourtant grassement payés. S'ils s'étaient présentés à l'examen du certificat d'études primaires, dans quelque canton que ce soit du Limousin, ils auraient inmanquablement échoué à l'épreuve de géographie ! On leur aurait appris, en effet, que les trois dernières localités que j'ai citées ont vu leur population augmenter et leur chiffre d'affaires se développer.

En ce qui concerne notamment la ville d'Ussel, que j'ai l'honneur de représenter depuis de nombreuses années, ils auraient su que, de 5.600 habitants en 1946, la population a passé à 7.200 en 1954, pour atteindre au recensement de cette année 8.286 habitants.

Souhaitons que les autres plans régionaux n'aient pas été établis avec une semblable désinvolture.

En fait, le plan est surtout un document d'orientation. Pour l'appliquer de façon complète, de nombreuses décisions devront être prises au préalable par diverses administrations, par les assemblées départementales et municipales, puis par le Parlement avant que le Gouvernement décide seul en dernier ressort. Des erreurs partiales, comme celles dont je viens de parler, pourront donc, entre temps, être redressées ; elles ne le sont pas encore.

Vous tous, mes chers collègues, qui avec le souei du travail bien fait, quand vous entendez annoncer périodiquement et bruyamment une décentralisation et une aide aux régions sous-développées, qui ne viennent pas, vous ne pouvez qu'être déçus dans les espoirs qu'ont fait naître de telles promesses.

Dans le domaine économique et sur un plan général, je pense comme vous, tout simplement, que c'est surtout en procurant sur place travail, bien-être et possibilités de formation sociale qu'on enracinera les populations dans leur pays d'origine et qu'on palliera le danger mortel de l'exode rural.

Pour l'heure, nous ne pouvons que formuler des vœux et des recommandations. C'est sur ce terrain que j'entends me placer.

La première de mes trois recommandations se situe dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Nous observons que les axes naturels de communication et de développement ont été à peu près tous énumérés au IV^e plan ou décrits dans les graphiques annexés. Des ordres de préférence ont été proposés. Si la majorité de nos collègues ont, pour des raisons très valables, préconisé en première urgence l'axe vertical Rhin-Rhône, nous avons été nombreux à ne pas vouloir que les axes est-ouest soient oubliés. Ils sont plusieurs et tous se justifient, ainsi que notre collègue M. Lavigne vient de le démontrer de façon lumineuse.

Voici quelques années, un ancien inspecteur général de l'économie nationale, étudiant l'axe Bordeaux-Lyon-Genève et parlant des trois départements du Limousin, déclarait : « Ces trois départements sont le type même de ceux qui gagneraient à la réali-

sation de débouchés rapides à la fois vers l'Est et vers l'Ouest, leur isolement étant le principal responsable de leur stagnation ».

Cet excellent homme ajoutait : « L'issue est donc de se résoudre à la traversée du Massif central, en dépit des difficultés à vaincre encore — les plus grosses l'ayant été déjà — en créant un itinéraire à gros débit doublant les installations ferroviaires et routières actuellement existantes. »

Ce précurseur a fait école et c'est avec plaisir que j'entendais M. le ministre des travaux publics et des transports nous déclarer, lors de la séance du 16 mai : « Le Massif central doit lui aussi être doté d'un réseau routier de grande qualité, pour des raisons économiques, touristiques et régionales. »

Le ministre a même précisé : « Dans cette partie de la France, qui mérite mieux qu'une traversée sans étape, à grande vitesse, les routes secondaires sont plus utiles que les autoroutes. »

Nous sommes d'accord.

La route nationale n° 89 qui le traverse, dite des trois A — Alpes, Auvergne, Atlantique — nous intéresse au premier chef. Elle est actuellement classée réseau de premier ordre au programme d'aménagement routier valable jusqu'en 1975, mais seulement de Bordeaux à Brive et de Lyon à Genève. Serait-ce trop demander que le tronçon intermédiaire Brive—Clermont—Ferrand—Lyon soit lui aussi classé réseau de premier ordre, alors qu'il n'est présentement que de deuxième ordre ? Quand les travaux d'aménagement du premier réseau seront commencés, on devra peut-être attendre plus de quinze ans avant qu'on s'attaque au réseau intermédiaire.

J'observe que les départements de la Corrèze et du Puy-de-Dôme ont fait de gros efforts financiers, sur leurs budgets respectifs, pour l'aménagement de cette route nationale.

M. Paul Godonnèche. Très bien !

M. François Var. Il serait bon que l'Etat, à son tour, desserre un peu les cordons de sa bourse dans le même dessein, d'autant qu'il y a, ainsi que le soulignait récemment M. le ministre des finances, identité de vue complète tant à la lisière nord qu'à la lisière sud du Massif central.

Voici ma deuxième recommandation.

Toujours dans le cadre de l'aménagement du territoire, alors qu'approche le moment où nombre de nos unités militaires quitteront l'Algérie pour rejoindre la métropole, le délicat problème de leur accueil va se poser.

Comment le résoudre ? Faut-il se lancer dans une politique de construction de casernes, alors que les anciennes ont reçu de nouvelles affectations, que l'état de nos finances ne permet pas des manifestations somptuaires et que, surtout, nous espérons bien qu'un jour la paix régnera dans le monde ?

En attendant, une solution raisonnable serait, semble-t-il, l'occupation des camps. Il en existe où, à côté de casernes inoccupées faciles à aménager à peu de frais, se trouvent des terrains de manœuvres permettant l'instruction des troupes.

Qu'il me soit permis de signaler à M. le secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique, pour qu'il le transmette à M. le ministre des armées, l'existence d'un camp qui remplit toutes les conditions voulues pour l'hébergement de nos soldats. Il s'agit du camp de la Courtine. Situé au Sud du département de la Creuse, sa surface est de plus de 6.000 hectares, ce qui le place parmi les plus grands camps de notre pays. Des études ont été faites en vue de doubler cette superficie, sans qu'il en coûte cher, les terrains à acquérir étant en nature de bruyère ou de landes. Deux projets d'extension ont été retenus, dont l'un permettrait la jonction avec le camp de Bourg-Lastic, dans le Puy-de-Dôme. Les possibilités de logement, à l'heure présente, sont de 9.000 hommes et de 370 officiers. Il s'agit de logements en dur, avec tous les services administratifs nécessaires.

Deux terrains d'aviation, propriété de l'Etat, sont à proximité du camp, à Féniers et à Usset-Thalamy, dans la Corrèze. Il y a

peu à faire pour les aménager. Ils sont déjà utilisés par les troupes hollandaises qui viennent chaque année manœuvrer à la Courtine.

Une visite de ces installations par les services qualifiés du ministère des armées devrait entraîner l'acceptation de la solution que je propose.

Ma dernière recommandation tendrait à reconsidérer, dans un souci d'équité et de stricte justice, l'irritante question de la suppression de la voie ferrée Bort-Eygurande-Merlines et de la réparation des dommages considérables que subiront les collectivités locales si la ligne n'est pas rétablie.

J'ai déjà évoqué ce problème en novembre dernier. Je me permets d'y revenir, espérant être enfin entendu.

C'est sous la réserve expresse que la voie ferrée, qui allait être inondée sur vingt kilomètres, serait rétablie que la S. N. C. F. avait obtenu la construction du barrage de Bort-les-Orgues. Or la S. N. C. F. a rétrocédé sa concession à Electricité de France et la voie ferrée n'a pas été reconstruite, en dépit des engagements formels qui avaient été pris. Depuis, la justice a été saisie et les procès durent encore.

L'Etat ne peut contester valablement l'obligation de reconstruction imposée par l'article 9 du cahier des charges, le ministre de l'industrie ayant lui-même rappelé au Parlement, en 1954, les engagements qui avaient été pris et les conditions dans lesquelles ils l'avaient été.

Le ministre des travaux publics et des transports, en désaccord avec son collègue, a, lui, cru pouvoir invoquer la législation sur la coordination des transports. C'est là un argument qui ne peut convaincre, la suppression, entre Eygurande et Bort, d'un tronçon des lignes principales Paris—Aurillac et Paris—Béziers ne constituant pas, d'évidence, une mesure de coordination. Comment pourrait-on faire admettre, par exemple, que la ligne Paris—Lyon—Marseille soit coupée sur vingt kilomètres, sous prétexte de coordination, avec une liaison assurée par des cars, comme cela se pratique actuellement sur la ligne qui nous intéresse ?

Un rendement insuffisant de la ligne a été invoqué. L'argument est sans portée, puisque la plus grande partie de la récolte vinicole du Midi, en particulier du secteur de Béziers, emprunte cette voie, sur laquelle vingt-six trains circulaient journalièrement, sans compter six express pendant les vacances d'été.

De surcroît, il a été prouvé — et je crois que c'est l'argument massif — qu'un tronçon de voie, situé dans les Alpes et bien moins fréquenté que celui de Bort-Eygurande, coupé sur treize kilomètres il y a quelques années, a été rétabli entre Livron et Briançon. Qu'on ne me dise pas que la ligne rétablie entre ces localités pouvait avoir la même importance que la ligne Paris—Aurillac—Béziers !

M. Paul Godonnèche. Très bien !

M. François Var. Peut-il y avoir deux poids et deux mesures ? Peut-on renier la parole donnée ? Nous ne le pensons pas.

Il faut, à mon sens, crever l'abcès et faire que soient versées aux collectivités de Merlines et de Bort-les-Orgues, auxquelles un très grave préjudice a été causé, de substantielles indemnités si la ligne n'est pas rétablie.

Dans cette dernière hypothèse, Electricité de France a accepté le principe de l'indemnisation. Il ne reste plus qu'à l'appliquer. Un arbitrage s'impose. Car l'Etat n'a pas le beau rôle et grande est la colère de toute une région qui se voit victime d'une injustice flagrante et intolérable.

Monsieur le ministre, ceux à qui vous avez parlé de leurs droits ne veulent pas s'en laisser dérober l'exercice.

Ceux à qui vous avez permis d'espérer veulent vous voir entreprendre. Il n'est jamais trop tard pour le faire. (Applaudissements.)

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

M. Philippe Rivain. Monsieur le ministre, je suis de ceux qui apprécient l'immense effort de consultation entrepris par le commissariat général du plan. J'en mesure parfaitement l'importance à l'écho favorable, souvent louangeur, quelquefois même un peu envieux, qu'il rencontre dans nombre de pays étrangers.

Cet instrument d'étude et d'action a été conçu par une équipe qui mérite un grand compliment. Etant donné son souci de faire mieux encore la prochaine fois, elle voudra bien accepter que je lui adresse amicalement quelques critiques, dont je suis certain qu'elle saura tenir compte.

Mes remarques porteront d'abord sur la nécessité de ne pas heurter inutilement de front les structures vivantes de la province française, même si elles apparaissent quelque peu démodées. J'insisterai ensuite sur le peu de considération que le plan a accordé aux collectivités locales.

Il est légitime que les planificateurs aient des idées générales et même des théories. Il faut éviter pourtant qu'elles n'apparaissent comme des systèmes. Je voudrais, en effet, mettre en garde contre une formulation trop dogmatique de ces pensées de fonctionnaires, parce que, pour l'opinion publique, elles engagent la responsabilité du Gouvernement. Souvent déformées par la malveillance, elles entretiennent dans les provinces une atmosphère de méfiance que vous aurez du mal à dissiper.

Dans leur ardeur à développer les mécanismes de production, les planificateurs sont portés à condamner sans réserve tous ceux qui s'attardent à des structures anciennes et qui, pourtant, constituent souvent un réseau d'activités valables dans notre société provinciale. Ceux-là ont moins besoin de jugements sévères que d'une assistance éclairée. Cette remarque n'est pas sans objet puisque, à force de rappeler au précédent ministre chargé du plan l'importance du capital moral, technique et professionnel que représentent en France les centaines de milliers d'artisans, nous avons fini par obtenir que le IV^e plan reconnaisse leur rôle social et prévoie même les premiers moyens de les aider, non seulement à survivre, mais à entreprendre un véritable renouveau.

Comment ne pas évoquer également certain article de revue dans lequel, au sujet des entreprises dites marginales, a été soutenue l'idée qu'il faudrait inscrire dans notre droit l'expropriation pour cause de médiocrité industrielle ? En raison de la qualité de son signataire, un tel texte n'est pas passé inaperçu et on ne s'est pas privé de le diffuser auprès d'honnêtes gens qui ont mal apprécié les nuances de la pensée de l'auteur et qui ont été portés à prêter aux administrations parisiennes des objectifs de collectivisation auxquels les nations totalitaires elles-mêmes ont dû renoncer après une série d'échecs retentissants.

Ne faisons donc pas trop hâtivement table rase des structures traditionnelles. En réalité, notre société porte en elle des facteurs propres de modernisation et de productivité. L'accroissement du volume de la production répond non seulement à des dogmes et à des directives administratives, mais aussi à une sorte de biologie et de croissance naturelles, que la planification doit stimuler mais qu'elle ne doit ni contrarier ni stériliser.

Le Gouvernement aurait grand avantage à affirmer que son intention, comme je le présume, est non pas de jeter l'interdit ou le discrédit sur les structures anciennes, mais seulement de créer en province des centres nouveaux d'activité et d'intérêt vers lesquels nos concitoyens se porteront d'eux-mêmes, comme ils s'adapteront sans contrainte à la transformation qui en sera la conséquence.

J'illustrerai maintenant mon propos par un exemple que j'emprunte, non plus au domaine des formulations doctrinales, mais à l'application pratique du plan.

Le ministre de l'agriculture a raison de vouloir équiper le pays d'un réseau d'abattoirs modernes pour assurer une commercialisation rationnelle de la viande ; mais il va vraiment un peu loin lorsqu'il, ayant publié, après combien de ratés et

d'adjonctions de dernière heure, la liste des établissements retenus au plan d'investissement, il fait savoir officiellement que tous les autres abattoirs devront disparaître.

Je ne erois pas faire preuve d'un conservatisme moyenâgeux en rappelant que l'abattage n'a pas seulement pour objet d'expédier la viande vers l'étranger ou les grandes villes, mais qu'il doit aussi permettre de répondre aux besoins de la consommation locale. S'il est vrai que certaines tueries, qui échappent au contrôle vétérinaire, ne doivent pas subsister, quel besoin a-t-on de décrier que tous les abattoirs municipaux ne figurant pas sur la liste récemment arrêtée devront fermer leurs portes, même si les communes qui en sont propriétaires sont disposées, pour répondre aux problèmes de consommation locale, à les moderniser et, bien entendu, à les soumettre, comme elles le font d'ailleurs en général, à un strict contrôle vétérinaire ?

Dans l'application du plan, il ne suffit pas de prendre en considération les besoins de la production nationale globale. Il ne faut jamais oublier les besoins propres des habitants de la province, de cette province infiniment variée où les habitudes de vie traditionnelle ne méritent pas toutes une condamnation sans appel. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Certes, le IV^e plan — et il faut l'en louer — s'est étendu sur l'action régionale ; mais j'estime qu'on aurait dû affirmer avec plus d'éclat que la province doit cesser d'être tenue pour un milieu de seconde zone.

Le gouvernement précédent a entrepris un premier effort louable dans le domaine des allocations familiales en matière de réduction des abattements de zone de salaires ; il faut continuer dans cette voie. Je sais bien que plusieurs étapes seront nécessaires pour parvenir à une situation où, à qualification identique un salaire identique sera payé dans l'ensemble du pays. Il est vrai qu'une déclaration d'intention a été faite récemment sur ce point et je rends hommage à M. le ministre du travail de l'avoir faite. Mais si une telle déclaration d'intention fixait un terme de réalisation, même assez lointain, elle aurait le grand avantage de combattre l'idée désespérante et malheureusement trop répandue selon laquelle l'industrie ne trouverait de raison valable pour quitter la région parisienne que si elle est attirée ailleurs par une main-d'œuvre à bon marché.

Il est possible qu'actuellement les travailleurs des milieux ruraux soient en retard pour la formation professionnelle, mais nous devons considérer ce phénomène comme provisoire. Je crois sincèrement que beaucoup d'industriels apprécieraient de trouver en province des ouvriers aussi qualifiés que ceux de la région parisienne et qu'ils seraient disposés à leur payer les mêmes salaires. Il n'y aura vraiment de renaissance provinciale qu'à ce prix.

J'aborde maintenant aussi brièvement que possible, monsieur le ministre, un problème capital auquel notre rapporteur général a bien voulu s'intéresser, mais qui n'a jamais été traité jusqu'ici avec un sérieux suffisant, celui des collectivités locales.

Si les grandes lignes du plan et de l'aménagement du territoire doivent être conçues à Paris, il est clair que, pour réussir, l'œuvre doit s'appuyer sur une structure locale solide susceptible de mobiliser les initiatives, de mener une véritable action sociale et de créer autour du travail les conditions d'une vie heureuse pour tous.

Notre société, c'est l'évidence, doit notamment se fixer comme objectif l'application du droit à un logement décent pour toutes les familles françaises. Mais qui oserait se charger d'appliquer ce programme qui suppose le renoncement au profit, sinon les collectivités locales ? Elles ont été les premières à s'engager dans cette voie d'avenir et la place qu'elles jouent dans l'aménagement social de la nation méritait vraiment mieux que les deux pages hâtivement rédigées à leur sujet dans le quatrième plan.

Les planificateurs ont ainsi manqué à leur rôle de lanceurs d'idées. Ils n'ont même pas relevé, pour en tirer d'utiles conclu-

sions, l'anomalie manifeste que représente l'identité de régime administratif appliqué à 38.000 communes, alors que 23.000 d'entre elles ont moins de 500 habitants et n'ont à faire face — il est vrai qu'ils sont déjà assez épineux — qu'à des problèmes d'entretien et de subsistance, tandis que d'autres affrontent depuis quinze ans les immenses difficultés de l'équipement collectif en matière sociale, sanitaire et culturelle.

Traitant des collectivités locales, le quatrième plan se borne à recommander la fusion des petites communes dépeuplées et la constitution de syndicats intercommunaux, deux procédures qui sont prévues par la loi depuis plus d'un siècle déjà.

Au sujet des districts, on a seulement suggéré que le droit leur soit accordé de créer des centimes. Cette allégresse des auteurs du plan à recommander l'établissement de nouveaux centimes se retrouve à la page 273 du document constituant le plan, dans une espèce d'avertissement destiné à toutes les communes de France et dont le danger sera sûrement apprécié par mes collègues. On y lit ceci :

« Un effort accru d'autofinancement s'avèrera nécessaire de la part des collectivités locales. Il ne devrait pas échapper à celles-ci qu'il est la contrepartie normale d'une politique systématique d'amélioration des conditions de vie de leurs ressortissants, tandis que, dans le passé, les opérations d'équipement revêtaient trop souvent un caractère sporadique qui pouvait justifier un recours exclusif à l'emprunt ».

Et plus loin : « En ce qui concerne les différentes possibilités d'autofinancement, le choix pourra s'exercer dans deux directions : augmentation du prix de l'eau, création de nouveaux centimes. »

Faut-il comprendre que le recours à l'emprunt, dont on paraît oublier que la charge pèse finalement sur le contribuable, sous forme de centimes extraordinaires, ne serait plus toléré et qu'il faudrait trouver dans le produit des centimes ordinaires des ressources en capital nécessaires à l'équipement nouveau ?

Les véritables bénéficiaires de ces travaux sont pourtant les générations futures et même, souvent, dans l'immédiat, une population jusque-là étrangère à la commune, exemptée des contributions sur les terrains bâtis et qui n'a pas, comme les assujettis traditionnels aux « quatre vieilles », apporté depuis de longues années le concours de son épargne et de son travail à la vie et à la prospérité de la collectivité.

En vérité, si nous avions pu présenter de véritables amendements au plan, j'aurais souhaité que l'un d'eux supprimât tout simplement le chapitre consacré aux collectivités locales, car mieux vaut ne pas traiter un sujet difficile que l'aborder superficiellement.

Au lieu de menacer les communes de leur retirer la faculté d'emprunt — et j'espère, monsieur le ministre, que vous allez nous dire que telle n'est pas l'intention du Gouvernement — au lieu de conseiller aux communes de se procurer des ressources par l'augmentation du prix de l'eau, alors qu'en la matière le seul problème consiste à assurer l'équilibre du service en régie, les auteurs du plan auraient été mieux inspirés en affirmant deux principes très simples pour l'avenir des communes.

Le premier de ces principes, c'est la sauvegarde de la liberté des collectivités locales qui figure dans la Constitution...

M. Charles Dutheil. Très bien !

M. Philippe Rivain. ...mais qui n'est pas toujours respectée par l'Etat lui-même. Si l'on veut que les municipalités prennent des initiatives et assument les risques correspondants, il faut leur assurer une certaine sécurité financière. Or, depuis quelques années, l'Etat a pris l'habitude de se décharger sur les budgets communaux du soin de faire les frais de certaines mesures d'intérêt général.

M. Achille Perotti. Notamment en matière d'enseignement !

M. Philippe Rivain. Pour tenir les prix, on a, sans offrir de contrepartie aux collectivités, dégrèvé de la taxe locale un nom-

bre important de produits au niveau de la vente au détail. Pour encourager la construction, on a exempté les logements neufs de la contribution sur la propriété bâtie. Tout récemment encore, pour venir en aide aux salles de spectacle en difficulté, on a réduit, par décret, la taxe sur les cinémas qui est une taxe communale.

M. Louis Jaillon. Très bien !

M. Philippe Rivain. Le Gouvernement s'honorerait en promettant de renoncer à ces fâcheuses pratiques.

La deuxième idée essentielle est celle de l'équité et de la justice fiscale.

Tout le monde sait que le produit de la taxe locale constitue actuellement, pour les communes actives, le principal de leurs ressources. M. le ministre des finances présente à l'Assemblée nationale, depuis deux ans, avec une obstination louable, mais sans succès décisif jusqu'à présent, un projet de réforme des taxes sur le chiffre d'affaires qui comporte précisément la suppression de la taxe locale.

Pour qu'aboutisse cette réforme, dont les avantages sont parfaitement développés dans le IV^e plan au chapitre de l'économie générale, il ne faudra pas se contenter d'attribuer aux communes par l'intermédiaire d'un vaste fonds de compensation géré à Paris, des recettes identiques à celles que leur procurait jusqu'à présent la taxe locale. Il faudra mettre au point un système plus équitable dans lequel les communes disposeront de ressources correspondant réellement à leurs charges et au développement d'activités industrielles qui, en l'état de la législation, versent l'essentiel de leurs impôts à l'Etat et ne contribuent pas suffisamment à un équipement collectif dont leur présence dans la commune crée pourtant le besoin principal.

Garantie des libertés prévues par la Constitution et régime fiscal équitable, tels sont, me semble-t-il, les deux termes d'un programme indispensable à l'épanouissement de la vie communale. Il n'en est pas question dans le IV^e plan. Sans attendre le cinquième, je vous serais reconnaissant de nous dire, monsieur le ministre, que vous mesurez l'importance de ces problèmes et que vous entendez prier le commissariat général d'en approfondir l'étude.

Je ne crois pas forcer la vérité en assurant que mes collègues de la commission des finances et son éminent rapporteur général partagent mon sentiment sur ce point. La province française a une vie propre dont les planificateurs n'apprécient pas toujours assez bien la variété et les ressources. En marquant plus de compréhension pour un long passé d'efforts et de travail, trop souvent méconnu, en s'efforçant d'aider les collectivités locales, ils échapperont au travers de l'esprit de système ; leur chance de faire une œuvre utile et durable en sera considérablement accrue. (*Applaudissements.*)

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

M. René Regaudie. Mesdames, messieurs, de nombreux orateurs ont souligné les insuffisances du IV^e plan dans divers domaines et marqué certaines contradictions qui apparaissent dans les préoccupations gouvernementales. C'est la raison qui me fait venir à cette tribune.

Dans sa remarquable intervention, M. le président Pleven rappelait il y a quelques jours la disparité qui existe entre les deux parties de la France, l'Est et l'Ouest, et il soulignait l'état de sous-développement de certaines régions. Le plan devrait apporter un remède à ce déséquilibre. Nous craignons, hélas ! qu'il n'en soit rien et nos inquiétudes sont grandes.

Nous n'avons évidemment aucun sentiment hostile à l'égard de la région parisienne, mais nous sommes surpris de constater qu'une fois de plus les crédits qu'on envisage de lui affecter représentent une proportion considérable de ceux qui sont accordés à l'ensemble du pays ; il nous faut donc conclure qu'il y a ici gigantisme et, sans doute, insuffisance par ailleurs.

En effet, 40 p. 100 des crédits du fonds routier devront aller à l'aménagement de la région parisienne ainsi que 30 p. 100 des

crédits de logement. Nous notons en outre que 2.000 autorisations d'installation d'entreprises nouvelles sont prévues dans la région parisienne, tandis que seulement 761 demandes ont été refusées, et cela au moment même où l'on parle de décentralisation. Aussi ne serons-nous pas étonnés de l'évolution que prendra cette décentralisation qui est confirmée mais qui est loin d'être largement suivie.

La politique des transports qui est pratiquée par le Gouvernement semble consacrer elle aussi la prééminence de la capitale et de sa région. Alors que le plan se propose de faire face à une augmentation du trafic, de réduire les coûts et d'améliorer la qualité du service, il nous faut déplorer l'incidence des nouveaux tarifs marchandises dans les régions défavorisées, notamment celles du Sud-Ouest et du Massif central.

A ceux qui trop légèrement affirmaient que cette mesure n'aurait aucune incidence défavorable sur les objectifs du plan, nous demandons d'examiner avec attention les études faites par les organismes économiques les plus autorisés d'Auvergne ou du Limousin-Poitou-Charente. Ils verront que nos inquiétudes sont très fondées et peuvent être graves.

Comme le notait fort justement M. Jean-François Gravier à propos d'une crise il y a quelques décennies, les régions les plus durement touchées ont été celles-là même où la création du réseau ferroviaire posait déjà des problèmes par suite bien sûr de leur éloignement des centres. Grâce à l'établissement de moyens de transport nouveaux, une certaine activité leur avait été rendue. Les nouveaux tarifs remettront tout en cause.

Nous ne sous-estimons pas les correctifs et les aménagements consentis pour répondre aux observations présentées par nos compatriotes, mais leur nécessité est la preuve que la méthode est mauvaise. Il est peut-être bien d'accorder des exceptions et de procéder à des adaptations, il eût certainement été préférable d'établir une règle connue de tous et de l'appliquer à chacun sans distinction possible.

Nous ne pouvons contester le mérite des techniciens de notre société nationale des chemins de fer et leur souci légitime de voir consacrer sur le plan commercial les résultats remarquables obtenus sur certaines liaisons. Mais nous ne pouvons accepter les principes mêmes de la nouvelle théorie sur laquelle repose la réforme qui a été décidée.

En effet, les dispositions particulières permettront aux grandes entreprises de ne pas voir augmenter leurs charges de transport, mais que va-t-il se passer pour la multitude de petits usagers du rail dans les régions sous-développées ? Les régions déjà économiquement peu prospères connaissent, en effet, dans ce domaine une situation délicate. La conséquence inévitable de la réforme va être la diminution du trafic sur les lignes secondaires. Ne serait-ce pas là un moyen détourné mais terriblement efficace d'arriver à la fermeture que d'aucuns demandent depuis déjà longtemps sans vouloir en apprécier les conséquences ?

Quoi que l'on fasse, les avantages tout relatifs qui nous sont consentis par rapport à la nouvelle mesure apparaîtront comme précaires et révoquables. Les industriels qui envisageaient une décentralisation seront attirés par les régions plus favorisées qui bénéficieront d'avantages non négligeables, ce qui maintiendra et peut-être aggravera encore la disparité que nous déplorons.

Est-ce là le but du plan ? Aujourd'hui, nous sommes avertis : il s'agit d'opérer un transfert d'activité du rail à la route. Or comment se fait-il que tant de transporteurs routiers soient opposés à la réforme ? Certes certains craignent en tout premier lieu la concurrence qui résultera de la réduction des tarifs sur certaines lignes, mais tous apprécient surtout la nouvelle situation qui va en résulter pour ceux d'entre eux qui travaillent dans les régions sous-développées. Ils savent fort bien que dans cette véritable symbiose — et non pas comme on le croit trop souvent dans la concurrence des techniques — si un élément est modifié pour un des partenaires, l'autre en subit immédiatement les conséquences et en l'occurrence celles-ci seront désastreuses.

Pour beaucoup d'industries, les deux modes de transport sont complémentaires et aussi indispensables l'un que l'autre.

Mais ce n'est pas tout. On nous laisse entendre que grâce à cet essor considérable, dont pour ma part je veux douter, qui va se produire en faveur du transport routier du fait du transfert prévu, on pourra procéder prochainement au décontingement routier. Comprenez qui pourra !

La route va perdre sur les grandes liaisons ; elle ne pourra gagner que très peu dans quelques rares situations. Elle sera perdante en toute éventualité, puisqu'elle est insuffisante, dans les régions défavorisées. Est-ce le moment d'envisager la suppression d'une discipline qui commence à peine à porter ses fruits ?

Là, nous ne pouvons pas être d'accord.

Si l'on veut donner à la route une activité nouvelle, il faut lui en assurer les moyens. Or qu'advient-il de notre réseau routier ? Il faudra quinze ou vingt ans — tous les orateurs en sont d'accord — pour réaliser le programme routier qualifié de première urgence. Tandis qu'il est prévu un accroissement de 30 p. 100 de la circulation jusqu'à 1965, nous constatons que le IV^e plan ne nous laisse espérer aucune amélioration pour les régions sous-développées.

Or c'est précisément là que l'effort serait immédiatement nécessaire pour en faciliter la pénétration et la reprise économique. L'insuffisance générale des crédits conduit à porter les efforts de modernisation exclusivement là où le trafic est le plus intense, mais il ne faut pas oublier que l'état de la route conditionne le trafic. C'est pourquoi nous affirmons que l'un des moyens indispensables de rendre vie à notre Massif Central, par exemple, serait d'établir les liaisons Est-Ouest dont mon ami M. François Var parlait il y a un instant, en reliant ces capitales entre elles.

Les documents officiels ne sauraient sur ce plan nous laisser aucune illusion et nous savons que, pour l'avenir, nos régions, et plus particulièrement celle que j'ai l'honneur de représenter, ont tout à redouter.

Pendant, au nom des mêmes principes qui président à la politique des transports, le Massif Central devrait bénéficier d'avantages pour l'utilisation de l'énergie. Il n'en est rien et il n'en est point question.

De telles régions ont donc à subir, outre la sévérité de la nature, les erreurs et les injustices de l'administration. Le IV^e plan n'apportera à leurs populations, dont le labeur se poursuit avec une conscience civique exemplaire, qu'une déception supplémentaire. Au terme de l'application de ce plan, la disparité régionale, loin d'être diminuée, se trouvera encore accrue. Nous le déplorons et le regrettons amèrement non seulement pour nos provinces, mais aussi pour l'intérêt national. (Applaudissements.)

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

M. Louis Jaillon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la vie moderne impose à l'Etat la mise en œuvre de toutes les énergies.

Alors que dans le passé on paraissait en ignorer une, le tourisme, M. le rapporteur général indique avec juste raison, dans son rapport sur le projet de loi qui nous est soumis, que pour la première fois un plan semble prendre conscience de l'importance incontestable de cette activité dans l'économie nationale et mesurer les conséquences bénéfiques pour notre balance des paiements de l'expansion continue depuis quelques années de l'ensemble des activités touristiques.

C'est parce que nous avons regretté le peu d'intérêt porté au tourisme dans les autres plans que nous avons été sensibles à cette prise de conscience et nous tenons à en féliciter le Gouvernement.

Le tourisme, et son support indispensable l'hôtellerie, sont une des forces vives de notre économie nationale. Dans le domaine économique et social, qui intéresse au premier chef

le Parlement, nous avons la ferme conviction qu'il joue un rôle très important. Nous devons donc nous féliciter que l'on ait enfin compris que l'économie moderne ne saurait se passer de lui.

M. le ministre des finances et des affaires économiques a très bien indiqué que le climat économique de la France s'est considérablement modifié depuis quelques années, que la capacité de production n'a cessé de s'accroître et de s'améliorer sous l'effet des investissements nouveaux.

Aujourd'hui, grâce à ces investissements, la balance des paiements du Marché commun est forte, plus forte qu'elle ne l'a jamais été. Nous sommes persuadés que le redressement économique français, que personne ne peut nier, constitue un des facteurs essentiels de l'expansion économique européenne.

Le tourisme français est une des activités économiques qui profite le plus à notre balance des comptes. Le solde de la balance touristique s'est élevé, en effet, à plus de 237 millions de dollars pour l'année 1960, marquant une progression de 27 p. 100 d'une année sur l'autre, pour un chiffre de recettes de 500 millions de dollars. Nous avons reçu 5.600.000 touristes en 1960 contre 5 millions seulement en 1959, soit une progression de 11 p. 100.

N'est-il pas utile de noter au passage que l'objectif de fréquentation étrangère fixé au III^e plan a été obtenu avec deux années d'avance pour atteindre un chiffre record au terme de ce plan ?

Cette progression est enregistrée dans le IV^e plan qui a fixé un objectif de fréquentation de 7 millions de touristes, soit deux millions de plus qu'en 1959. Je me permets cependant d'ouvrir ici une parenthèse pour préciser que les événements d'Algérie et les troubles qu'ils engendrent en métropole risquent de limiter considérablement les plus belles prévisions, en freinant sérieusement l'arrivée de touristes étrangers qui donneront leur préférence pendant un certain temps encore à des pays offrant plus de sécurité et de calme.

Pour ce motif, les grandes compagnies aériennes françaises qui avaient accompli un effort méritoire de modernisation et d'accroissement de capacité de leurs flottes ne semblent pas envisager avec optimisme le trafic saisonnier avec les pays étrangers, notamment l'Amérique.

Constaterons-nous un nouvel abaissement de leurs coefficients de chargement qui, pour l'ensemble des compagnies françaises, étaient de 65 p. 100 en 1959 et seulement de 57 p. 100 en 1961 ? Personne ne le souhaite, bien sûr, mais il convient de l'envisager.

D'autres motifs — ils sont aussi très sérieux — risquent de compromettre l'évolution du tourisme prévue par le IV^e plan : les prix hôteliers français sont-ils compétitifs ? L'équipement collectif et la modernisation de nos établissements sont-ils suffisants ? Notre propagande à l'étranger est-elle à la mesure de l'accroissement du nombre des touristes envisagé par le IV^e plan ?

Je vais tenter de répondre rapidement à chacune de ces questions qui conditionnent, à mon sens, l'avenir du tourisme dans notre pays et partant, l'avenir du IV^e plan.

Un ministre du tourisme à qui l'on doit beaucoup dans ce domaine déclarait à cette tribune — il avait raison de le dire — « Le grand problème de l'hôtellerie est celui de sa rentabilité compte tenu de la fiscalité ».

Mes chers collègues, je ne pense pas que la conjoncture actuelle permette en suffisance la création, l'aménagement ou la réfection sérieuse des établissements existants, étant donné que le revenu net qu'un exploitant tire de son affaire ne dépasse pas, en général, 1 à 2 p. 100 du capital investi, par suite des charges considérables qui la frappent.

S'il convient de rendre hommage aux efforts accomplis par le ministre des finances en matière de patente des hôtels de tourisme, en acceptant l'imposition trimestrielle — qui devra

devenir mensuelle tant les saisons sont courtes — s'il convient de souligner le remboursement forfaitaire, désormais admis, de 10 p. 100 de la T. V. A. grevant les investissements dans les hôtels et restaurants classés, il n'en reste pas moins que les taxes sur le chiffre d'affaires, qui alourdissent les prestations de services sont plus élevées en France que dans un grand nombre de pays voisins et concurrents.

Elles atteignent en France 8,5 p. 100 contre 4 p. 100 en Allemagne et aux Pays-Bas et 3 p. 100 en Italie. Trois pays européens essentiellement touristiques, l'Espagne, le Portugal et la Suisse n'ont pas de taxe du tout.

Ne conviendrait-il pas, monsieur le ministre, en attendant une véritable réforme fiscale, de ramener la taxe de 8,5 p. 100 au taux de droit commun de 2,75 p. 100, étant entendu que la différence d'imposition devrait être utilisée obligatoirement en investissements ?

M. Charles Dutheil. Très bien !

M. Louis Jaillon. Un autre facteur qui affecte considérablement les prix de revient provient du financement de la sécurité sociale par des cotisations uniquement calculées sur les salaires. Là aussi, une réforme s'impose qui aurait pour objet, en fiscalisant ces cotisations, de rétablir l'équilibre entre les industries fortes prestataires de services et les autres, plus automatisées.

M. Charles Dutheil. Très bien !

M. Louis Jaillon. D'autant plus que les indemnités réclamées pour retard ou erreur dans le versement de ces cotisations sont scandaleusement élevées : elles atteignent parfois 70 p. 100 du principal !

Vous admettez, monsieur le ministre, que dans de telles conditions, il est difficile à l'industrie hôtelière de faire face à la concurrence touristique de certains pays où l'on se montre beaucoup plus compréhensif. En disant cela, je pense notamment à un pays membre du Marché commun, l'Italie.

J'aborde le deuxième point de mon exposé pour exprimer très rapidement ma satisfaction.

Des efforts importants ont été faits par le Gouvernement et par la caisse centrale du crédit hôtelier afin de favoriser l'équipement collectif et la modernisation de nos hôtels de toutes catégories. On évalue en effet à 400.000 le nombre des chambres qui restent à moderniser sur les 800.000 que comportent les 60.000 hôtels dont 11.000 sont homologués. Je cite : allongement de la durée des prêts ; diminution du taux d'intérêt de 5 à 3 p. 100 pour les hôtels de tourisme internationaux et pour les hôtels groupés sous l'égide des Logis de France ; progression notable du financement des opérations pour l'équipement hôtelier et thermal en provenance du F. D. E. S. ; progression également des crédits d'équipement touristique collectif, le concours apporté sous forme de subventions et de prêts à long terme aidant les collectivités locales dans leurs aménagements touristiques.

Une meilleure application de la loi Minjoz et un relèvement du plafond des livrets de caisse d'épargne permettraient certainement d'accentuer cette forme d'aide puisque chacun sait que nos caisses d'épargne privées jouent un rôle considérable par les prêts qu'elles consentent aux collectivités locales.

Complément normal de l'industrie hôtelière, le « tourisme social » a de gros besoins pour faire face à la demande. C'est ainsi qu'actuellement il n'existe que quelques villages de vacances en Alsace, dans les Landes et en Provence. L'organisation « villages-vacances-familles » a dû refuser cette année plus de 10.000 demandes.

Un effort important, à notre avis, doit être tenté dans ce domaine afin de permettre à des milliers de familles d'origine populaire, donc peu aisées, et qui n'ont pas les moyens d'aller à l'hôtel ou de faire du camping, de prendre des vacances.

Quant au dernier point, notre propagande touristique à l'étranger, elle est mal organisée et très insuffisante. Cela tient, je crois, à la faiblesse du budget mis à la disposition du commissariat général au tourisme qui, bien qu'en légère progression, se limite à 19 millions de nouveaux francs pour l'année 1962.

Une impulsion nouvelle doit être donnée à ce sujet. Une propagande habile et bien faite à l'étranger n'est-elle pas la clé qui ouvrira aux nombreux touristes du monde entier les portes de notre pays ?

En concluant, monsieur le ministre, je souhaite que les quelques remarques que je viens d'exposer retiennent l'attention du Gouvernement et, tout particulièrement, celle de M. le ministre des finances et de M. le commissaire général du plan. (Applaudissements.)

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

M. René Hostache. Monsieur le ministre, mes chers collègues, à ce point du débat on pourrait penser, avec La Bruyère, que « tout a été dit » et que « l'on vient trop tard ».

Cependant, l'examen du volumineux dossier que constitue le IV^e plan dont va dépendre, pour une large part, notre destin, justifie, me semble-t-il, que chacun des orateurs inscrits présente, à son tour de parole, les observations que le Gouvernement a en quelque sorte sollicitées et dont j'espère, en conséquence, qu'il entend tirer profit.

Il est impossible d'évoquer toutes les questions qui viennent à l'esprit. Un choix s'impose donc comme en toutes choses.

J'aurais été personnellement tenté de parler de l'insuffisance de notre équipement touristique — mais cela vient d'être fait — du retard pris par la France en matière de télécommunications : nous nous classons en queue des pays du Marché commun pour le nombre de lignes téléphoniques proportionnellement à la population, ou de la vétusté de notre réseau de distribution d'électricité. J'espère que des collègues traiteront de ces différents sujets que je ne fais que citer.

Et pour ne pas dépasser le temps de parole qui m'est imparti, je m'en tiendrai à trois questions qui ne sont que trois aspects d'un même problème, celui de l'eau.

« Eici, l'aigo es d'or » dit-on en Provence. L'eau, si indispensable aux besoins du pays, a toujours tenu une grande place dans la vie de ses habitants.

Sur un bâtiment qui fut celui de l'ancienne halle aux grains avant de devenir le bureau de postes d'Aix-en-Provence, on peut admirer un fronton de Chastel représentant le Rhône et un de ses affluents, la Durance.

L'utilisation, du grand fleuve, de la Durance et d'un petit affluent de cette dernière, le Verdon, qui a provoqué de nombreuses études des commissions du plan, fera l'objet principal de mon propos.

La Durance d'abord.

Parler de la Durance, c'est parler de son aménagement par l'E. D. F., qui a transformé totalement le caractère de cette rivière. L'E. D. F. fait mentir désormais cet autre dicton provençal selon lequel « le mistral, le Parlement et la Durance sont les trois fléaux de la Provence ». La Durance, hier si capricieuse, cette mauvaise fille, disait-on encore, qui « changeait si facilement de lit », la Durance canalisée et régularisée n'est plus désormais un fléau.

Après Serre-Ponçon, cette magnifique réalisation admirée par tous les étrangers qui la visitent, l'aménagement de la basse Durance a été entrepris. La chute de Jouques a été inaugurée l'an dernier. Celle de Saint-Estève-Janson le sera à la fin de cette année.

Pouvons-nous avoir la certitude que l'effort sera poursuivi sans que les crédits soient mesurés ou espacés, avec tous les inconvénients qui en résulteraient pour le marché du travail local, pour la gestion des entreprises spécialisées ou pour

l'état des routes et des chemins ruraux qui risqueraient d'être défoncés plusieurs fois à quelques années de distance ?

Passant du particulier au général, j'examinerai rapidement comment se présentent les perspectives de l'équipement hydro-électrique en France.

La production d'électricité d'origine hydraulique a représenté 50 p. 100 de la production totale en 1961 : 38 milliards de kilowattheures sur 76 milliards. En 1965, époque à laquelle seront entrés en service la quasi-totalité des équipements du troisième plan, la production hydraulique atteindra 43 milliards de kilowattheures pour une production totale prévue au quatrième plan de 109 milliards de kilowattheures.

Les accroissements de consommation d'au moins 8 p. 100 par an prévus au-delà de 1965 exigent la continuation de l'effort d'équipement au cours du quatrième plan. Le domaine dans lequel les responsables des programmes peuvent exercer leur choix comprend les équipements hydrauliques, thermiques classiques et nucléaires. Les usines nucléaires sont encore construites au titre de prototypes, et n'entrent pas en compétition sur le plan économique avec les autres types d'équipement ; le choix s'exerce donc finalement entre équipements thermiques et hydrauliques.

Le coût de la production hydraulique a une structure très différente de celui de la production thermique : une fois construite, l'usine hydraulique supporte des charges de conduite et d'entretien faibles par kilowattheure produit, alors que l'usine thermique nécessite, en plus de charges de conduite et d'entretien assez élevées, une dépense de combustible pratiquement proportionnelle au nombre de kilowattheures produits. A l'inverse, le coût de construction de l'équipement hydraulique, de deux à trois fois supérieur à celui de la production thermique, se traduit dans les prix de revient par des charges d'immobilisation plus élevées.

Pour les équipements hydro-électriques en construction, comme pour ceux prévus aux prochains programmes, le surcroît d'investissements par rapport aux centrales thermiques que l'on pourrait construire à leur place est plus que compensé par les économies que procurera leur exploitation dans l'avenir. Ceci est traduit dans le taux de rentabilité de la substitution d'une usine hydraulique à une centrale thermique, taux qui est actuellement proche de 8 p. 100 et en tous cas supérieur à la limite de 7 p. 100 fixée pour les investissements du IV^e plan.

Par ailleurs, les usines hydro-électriques apportent généralement, outre la satisfaction des besoins d'énergie, un enrichissement supplémentaire pour la collectivité. De plus en plus, ces travaux sont en effet liés à des programmes d'aménagement de la navigation ou de l'agriculture ; c'est le cas pour l'aménagement de la Durance.

Cette tendance s'accroîtra certainement au cours des prochains plans, notamment en raison de l'augmentation rapide des besoins d'eau, mis en évidence par les études actuelles, besoins qui pourront souvent être assurés par le recours à des aménagements hydro-électriques mixtes.

Les mises en service d'usines hydrauliques s'effectuent actuellement à un rythme annuel moyen voisin de 1,8 milliard de kilowattheures. Les possibilités offertes par le gisement hydraulique français permettent d'envisager la continuation d'un rythme d'équipement du même ordre pendant encore plusieurs plans, en respectant la limite de rentabilité que je viens d'évoquer.

Compte tenu de leurs possibilités, les constructeurs ne rencontrent aucune difficulté à réaliser les programmes actuels de 1,8 milliard de kilowattheures par an. Sans risquer une évaluation de leur potentiel de production, on peut estimer que les irrégularités auxquelles ils ont dû faire face dans un passé récent les ont amenés à un degré d'équipement qui permettrait de porter, par exemple, le rythme d'équipement à 2 milliards de kilowattheures par an, sans modification des coûts actuels,

et par conséquent sans diminution de la rentabilité des équipements hydrauliques.

Il ne serait sans doute pas raisonnable d'accroître notablement le rythme d'équipement hydraulique, ou de le laisser espérer, car les constructeurs pourraient être enclins à envisager un suréquipement de leurs ateliers pour faire face à cette éventualité. Il y aurait lieu, en effet, d'escompter un amortissement rapide des dépenses entraînées par ce suréquipement pour se prémunir contre la possibilité d'un ralentissement du rythme hydraulique qui pourrait survenir en cas de réussite rapide de l'énergie nucléaire.

Mais, inversement, les chances d'une réussite nucléaire ne devraient pas inciter à décider des programmes qui feraient travailler les constructeurs en-dessous du rythme actuel : le risque serait de les voir se désintéresser rapidement de la profession et se tourner vers des activités dont l'avenir leur paraîtrait plus assuré.

Or, même avec une large réussite de l'énergie nucléaire, cet avenir devrait, au contraire, se révéler favorable aux équipements hydrauliques. Cela résulte de la part progressivement croissante qui sera prise dans la production globale par les équipements thermiques et surtout nucléaires en raison de leur faible dépense spécifique d'énergie, qui entraînera un déficit également croissant en équipements de pointe — et ce sont précisément les usines hydrauliques qui représentent en l'état actuel de nos connaissances et de nos possibilités, le moyen le plus économique pour produire l'énergie de pointe.

Il serait donc finalement très onéreux d'avoir à réinventer l'hydraulique dans quelque dix ans, si les orientations prises aujourd'hui devaient conduire les constructeurs à une désaffection vis-à-vis de l'équipement hydraulique, et plus particulièrement des constructeurs spécialisés en usines à réservoir, ou de haute chute, qui sont plus particulièrement adaptées à cette production de pointe.

Le tour d'horizon qui vient d'être effectué montre qu'il n'apparaît pas de raisons déterminantes pour modifier aujourd'hui, de façon notable, dans un sens ou dans l'autre, le rythme d'équipement hydraulique actuel, qui s'élève à 1,8 milliard de kilowattheures par an. Il n'existe en effet de goulot ni du côté des constructeurs ni du côté des possibilités physiques du gisement hydraulique ; concernant l'aspect économique, les équipements correspondants se situent favorablement par rapport au seuil de 7 p. 100 retenu par le IV^e plan.

On ne peut manquer, d'autre part, de porter son attention sur deux points importants concernant l'avenir de l'équipement hydraulique : l'un est lié à l'importance croissante donnée aux problèmes d'aménagement du territoire, dont les programmes relatifs à la navigation, l'agriculture, les besoins en eau, seront de plus en plus liés aux réalisations hydro-électriques, l'autre concerne la spécificité de l'outil hydraulique pour la production de puissance de pointe, critère qui sera de plus en plus valorisé au cours des prochains plans.

C'est peut-être ce dernier point qui frappe le plus car ce sera paradoxalement au moment où le nucléaire s'affirmera vraiment, qu'on ressentira le besoin d'augmenter les programmes hydro-électriques pour accroître la souplesse du système de production. A ce moment, il ne faudra pas avoir laissé se détériorer, voire disparaître, notre potentiel de construction hydro-électrique.

Passons de la Durance au Verdon, revenant ainsi d'un problème général à un problème qui, pour être particulier, n'est cependant pas sans intérêt puisqu'il concerne deux départements et la seconde ville de France.

La constitution derrière la digue de Serre-Ponçon d'une réserve agricole de 200 millions de mètres cubes a trois effets : premièrement, la régularisation et l'amélioration des irrigations de Basse-Durance, Comtat et Crau ; deuxièmement, l'amélioration des irrigations existantes et l'irrigation de 10.000 hectares nou-

veaux en Moyenne-Durance ; troisièmement, la possibilité de dériver les eaux du Verdon, qui jusqu'alors alimentaient en appoint les irrigations de Basse-Durance.

L'utilisation possible des eaux du Verdon a donné lieu à un programme d'aménagement de la région provençale, axé sur le canal de Provence, approuvé au titre du III^e plan. Remis en question en 1959 par le ministre des finances, le programme a finalement été définitivement approuvé en 1960, à quelques variantes mineures près, après un nouvel examen par une commission spéciale constituée au commissariat du plan et après une décision de M. Michel Debré ; l'amorce de son financement a été prévue au titre des aménagements régionaux. Cette décision était pleinement justifiée.

S'il était possible, en effet, par des aménagements locaux, d'irriguer certaines régions nouvelles à l'Ouest des Bouches-du-Rhône et à l'Est du Var, il n'existe par contre, dans toute la partie de la Provence située entre Aix-Marseille et Hyères-Druguignan aucune ressource en eau locale. Seul pouvait être envisagé ici un aménagement d'ensemble faisant appel aux eaux du Verdon dont juridiquement peuvent disposer, par les lois du 4 juillet 1838 et du 5 avril 1923, les départements des Bouches-du-Rhône et du Var.

Conçu tout d'abord par le ministère de l'agriculture et à des fins agricoles, le projet a été étendu à l'alimentation en eau potable et industrielle de certaines communes non rurales des Bouches-du-Rhône et du Var, en particulier des communes touristiques de la côte pour lesquelles le manque d'eau est un handicap particulièrement lourd. Il a été étendu aussi à l'alimentation de la ville de Marseille, inquiète à juste titre de la précarité, du point de vue de la qualité, de son alimentation en eau à partir de la Durance.

Je ne m'étendrai pas sur ce point, mon ami M. Marchetti ayant l'intention d'y revenir.

Le tracé a été préparé par la Société du canal de Provence et d'aménagement de la région provençale, avec une variante proposée par Electricité de France et qui avait été retenue, ainsi que je le disais tout à l'heure, par la commission de travail du commissariat général du plan.

La commission a estimé souhaitable la réalisation en deux phases. La première phase permettrait, avec un investissement de moins de 25 milliards, la réalimentation du barrage de Bimont et l'irrigation de la région d'Aix, l'alimentation à deux mètres et les secondes de Marseille, l'irrigation d'un important secteur dans le Var, la desserte en eau du littoral entre Marseille et Toulon, Toulon compris.

Mais les chiffres retenus sont inférieurs à ceux qui avaient été initialement prévus, puisqu'il avait été question auparavant de 40, puis de 30 milliards pour la première phase. Ils nous paraissent donc tout à fait insuffisants.

M. René Laurin. Très bien !

M. René Hostache. Je terminerai les observations que je voulais formuler sur ce IV^e plan en abordant un problème qui est, celui-là, d'intérêt national et même international. C'est la liaison Rhône-Rhin sur laquelle je voudrais dire quelques mots après M. Mondon, dont j'ai d'ailleurs contresigné l'amendement.

Le IV^e plan, suivant les conclusions de la commission d'études présidée par M. Bouloche, sans rejeter le principe d'une liaison fluviale Rhône-Rhin, a proposé d'inscrire des crédits qui ne permettraient de poursuivre, de 1962 à 1965, que les aménagements partiels des bassins. Il paraît évident que la commission présidée par M. Bouloche n'a pu se prononcer de façon définitive ni sur le plan de la technique, ni sur celui du financement éventuel des travaux mais que, pour la majorité de ses membres, un certain scepticisme ou un scepticisme certain avait caractérisé son attitude finale.

Les auteurs du plan, en proposant pour quatre ans 67 millions de nouveaux francs d'engagements supplémentaires, ont sans doute estimé que, ce faisant, ils réservaient l'avenir.

Les motifs qui ont guidé les experts paraissent être de trois ordres.

C'est d'abord la rentabilité propre de la voie d'eau ou des voies d'eau modernes Rhône-Rhin. Il leur a paru que, sur la base du trafic actuel, comme dans des perspectives probables, à leur sens, un investissement d'environ 3 milliards de nouveaux francs ne pouvait se légitimer.

C'est ensuite la rentabilité générale de cette création envisagée sous l'angle de l'aménagement du territoire. Il ne leur a pas semblé probable que la ou les voies d'eau projetées entraîneraient l'apparition, dans les régions qu'elles traverseraient, d'industries nouvelles, génératrices de richesses, d'emplois, de demandes de transport, du moins de façon suffisante.

Enfin, les investissements nécessaires, dont le montant global n'est peut-être pas très élevé en soi, entrent en concurrence avec d'autres investissements de transports — autoroutes et ports — et d'aménagement du territoire — Centre et Sud-Ouest, Bretagne, par exemple — et ont paru aux experts moins urgents et moins nécessaires que ces derniers.

En d'autres termes, les objections qui sont vraisemblablement à l'origine des propositions d'expectative du IV^e plan sont à la fois d'ordre technique et d'ordre politique, au sens large ou plutôt au sens élevé du mot.

C'est très précisément le rôle de l'Assemblée nationale que d'examiner les options politiques qui doivent déterminer les choix techniques.

J'étudierai donc l'aspect général des options politiques en la matière et traiterai successivement de l'aspect européen du problème, de son aspect national d'aménagement du territoire, de son aspect financier.

Voyons d'abord l'aspect européen du problème.

L'Europe actuelle souffre d'un déséquilibre entre le Nord et le Sud.

En effet, l'Est et le Nord de la France, le Benelux et le Centre-Ouest de l'Allemagne — en gros, le Nord de l'ancienne Lotharingie — constituent déjà un centre très puissant d'industries extractives, d'industries lourdes, d'industries légères, un réseau très serré de voies de communication — en particulier fluviales — enfin, une zone démographique très dense.

Il se passe, en somme, en Europe le même phénomène qu'en France, le gonflement rapide d'une région déjà prédominante à tous points de vue au détriment de tout le reste du territoire. Loin que ce déséquilibre, parfaitement aperçu par le commissariat général du plan, ait une tendance naturelle à s'atténuer, il se marque tous les jours davantage. Ce que nous savons des grands projets allemand et italien nous permet d'affirmer que l'avenir à moyen terme aggravera une situation déjà trop compromise.

L'Allemagne, qui vient avec succès de transformer le Neckar en une grande voie de pénétration et d'industrialisation Est-Ouest, va relier le Rhin au Danube.

L'Italie cherche à déboucher vers l'Allemagne par-delà les Alpes, consciente qu'elle est, comme la France devrait l'être, qu'il lui est nécessaire d'établir à son profit la liaison Sud-Nord.

Dans ces conditions il apparaît que, si aussi rapidement que possible, en tout cas dans les dix ans qui viennent, la France ne crée pas, au gabarit international, une grande voie fluviale Nord-Sud, elle ne pourra combattre le déséquilibre que nous avons signalé après tant d'autres et dont elle est déjà et sera de plus en plus victime.

En ce qui concerne l'aspect national de l'aménagement du territoire, il ne suffit pas de dénoncer l'excessive concentration des industries françaises dans le Nord et l'Est du pays, de parler, après Gravier, du « désert français ». La création, malheureusement éphémère, d'un ministère de l'aménagement du territoire, avait fait espérer qu'après avoir perdu trop de

temps, la France était enfin résolue à prendre des mesures efficaces pour que cesse la situation d'infériorité relative du Sud par rapport au Nord.

Il est évident que la réalisation de la liaison Rhône-Rhin constitue l'un des éléments les plus importants d'une telle politique, comme ultérieurement l'aménagement de la liaison fluviale Bordeaux-Languedoc et celle du Val de Loire.

S'il est sans doute exact que, par rapport à l'état actuel du trafic, il soit difficile de chiffrer avec une rigoureuse exactitude l'espérance de transport, il paraît au moins aventureux d'affirmer que la voie d'eau projetée ne réaliserait pas de performances intéressantes.

Si des trains d'eau de gabarit international et poussés pouvaient parcourir sans rupture de charge plus de 1.000 kilomètres à des prix tonne-kilomètre très bas, il n'est pas ridicule de penser que le trafic se gonflerait de quelques milliers à quelques millions de tonnes.

Mais là n'est pas l'intérêt majeur de la liaison envisagée. Il réside dans les possibilités d'installations d'industries nouvelles utilisant la voie nouvelle pour leurs transports, mais aussi pour l'eau.

L'exemple récent de l'Alsace et du Neckar montre l'influence d'une voie d'eau aménagée sur l'implantation des industries chimiques et mécaniques en particulier. Il se crée, en effet, une dynamique industrielle à partir de la voie d'eau et c'est dans cette perspective qu'il convient de reviser les estimations et les jugements techniques.

Il se peut que, du seul point de vue du transport, les objections des sociétés de chemins de fer ne soient pas négligeables. Du point de vue économique et politique il en est tout autrement et cette vision plus large doit être la nôtre.

Si l'aménagement du territoire est bien un objectif fondamental, il ne suffit pas de discuter pour savoir si le trafic de la nouvelle voie serait, cinq ans après son achèvement, de 14 millions de tonnes ou seulement de 10 ou, comme certains l'avancent, de 18. Il faut considérer d'abord la renaissance industrielle qu'elle devrait entraîner pour des régions en décadence.

Il paraît acquis, comme le prouvent les exemples de l'Alsace, du Neckar et du Main, que la création d'une grande voie à gabarit international amène une industrialisation rapide.

En terminant, j'examinerai l'aspect financier de ce problème. Le coût total du projet envisagé est de l'ordre de 3 milliards de nouveaux francs et, comme je l'ai fait remarquer, il ne s'agit pas là d'un chiffre très élevé en soi. Le vrai problème est un problème d'arbitrage entre des crédits nécessairement limités et l'immensité et la diversité des besoins légitimes. S'il se pose dans ces termes, c'est qu'entre les deux guerres la France n'a pas eu de politique économique parce qu'elle n'a considéré que l'aspect monétaire des questions économiques, parce qu'elle n'a pas compris que l'expansion rapide était une nécessité vitale. De telles erreurs ne se répèrent pas en dix ou vingt ans.

Elles ne se répèrent pas, en tout cas, par le saupoudrage des crédits entre de trop nombreux centres d'intérêt. Il s'agit donc, en fait, d'un choix entre les principaux centres d'intérêt que nous avons à déterminer ici.

D'abord, est-il exact que les propositions du IV^e plan au sujet de la liaison Rhône-Rhin réservent l'avenir ? Cela n'est pas certain. En effet, dans quatre ans il risque d'être trop tard pour entreprendre la réalisation effective et rapide du projet, à supposer qu'en 1965 on ne découvre pas que d'autres projets sont plus importants et plus urgents.

Même si alors on se décide, on aura une fois encore pris trop de retard par rapport aux Allemands et aux Italiens.

C'est donc maintenant, à propos du IV^e plan, que nous devons choisir.

Est-il certain que l'on doive opter entre autoroutes et liaison Rhône-Rhin par exemple ? Je souhaiterais qu'il pût en être autrement.

Il me paraît qu'il existe un parallélisme entre l'expansion économique en Europe et l'expansion en France. La planification française appuie largement ses directives d'expansion sur les industries les plus évoluées, qui ont du reste répondu de façon très satisfaisante. De même, le développement accéléré de la zone européenne déjà très concentrée — Ruhr, Benelux, Nord, Lorraine — est proportionnellement plus important que celui du reste de l'Europe. C'est là, bien sûr, un processus naturel. Comment ne pas voir toutefois que, à la limite, on aboutirait ainsi, sur le plan national comme sur le plan européen, à sacrifier les branches et entreprises moins adaptables et les régions moins favorisées ? Cela n'est ni souhaitable, ni politiquement possible.

Il conviendrait donc à mon sens et pour nous borner à l'économie nationale, de tout faire pour que les choix soient moins draconiens : accélérer le rythme de l'expansion est une condition nécessaire sinon suffisante pour que les autoroutes, par exemple, n'excluent pas la liaison Rhône-Rhin.

S'il n'en est pas jugé ainsi, je me demande si l'on doit pour autant abandonner l'idée de réaliser très largement, au cours du IV^e plan, la liaison Rhône-Rhin.

Peut-être serait-il possible, en constatant que l'exécutif du Marché commun a « recommandé » l'adoption de ce projet, d'examiner avec nos partenaires le financement communautaire de sa réalisation. Je ne prétends pas aller plus loin que de suggérer ici une idée.

Ne serait-il pas possible que certaines grandes entreprises qui intéressent l'Europe entière soient menées à bonne fin par un financement et un travail communs, et éventuellement par l'utilisation en France de capitaux en partie étrangers ?

La liaison Rhône-Rhin appartient, de façon évidente, à cette catégorie d'entreprises, comme il en a été jugé pour l'oléoduc Marseille-Strasbourg-Karlsruhe.

Sans donner, à l'occasion de la liaison Rhône-Rhin, dans une critique systématique du IV^e plan, ce qui serait tout à fait injuste, il me paraît indispensable d'indiquer à nouveau que les options à opérer sont du domaine parlementaire. Le Gouvernement a voulu, conformément aux termes de la loi, soumettre à notre examen les propositions du IV^e plan. Nous n'en avons que plus d'obligation à prendre nos responsabilités.

Dans l'optique européenne, comme dans celle de l'aménagement du territoire national, il paraît impossible de ne pas accorder une priorité à un projet qui, dans les deux cas, aboutit à réduire un déséquilibre dramatique entre l'Europe du Nord surconcentrée et l'Europe du Sud défavorisée, entre la France du Nord et de l'Est à grands investissements et la France du Sud, moins bien dotée.

Sans vouloir mettre en cause une haute autorité que le règlement nous interdit de citer à cette tribune, je me bornerai à dire, respectueux dudit règlement, que les paroles prononcées, au cours de voyages, l'un déjà ancien, mais l'autre tout récent, allaient dans le sens d'une décision favorable et immédiate.

Lorsqu'il m'arrivait ou qu'il arrivait à un de mes camarades de classe de dire : « Tel fleuve sépare tel pays de tel autre », mon professeur de géographie répondait : « Un fleuve ne sépare pas, un fleuve unit ».

A l'heure où nous voulons faire l'unité de l'Europe, c'est y contribuer que de créer ainsi une liaison fluviale entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

Je dirai en conclusion, monsieur le ministre, que s'il nous appartenait — j'en ai donné l'exemple — d'apporter des observations, voire des critiques et peut-être de mettre en évidence l'aspect négatif plus que l'aspect positif du dossier, il nous appar-

tiendra également de montrer demain, devant nos électeurs, tous les mérites d'un texte qui contribuera à assurer le devenir de notre pays, ce qui justifie le vote favorable que nous émettrons. (Applaudissements à gauche et au centre.)

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

M. Edouard Charret. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je n'ai pas l'intention de louer, de critiquer ou d'analyser profondément le plan de développement économique et social qui nous est soumis pour information et approbation. De nombreux orateurs l'ont déjà fait et tout particulièrement, d'une façon remarquable, notre éminent collègue M. Marc Jacquet, rapporteur général du budget, dans le document qui nous a été distribué avant le commencement de ce débat.

Mon propos sera beaucoup plus simple et il ne sera pas technique. Je dirai ce que je pense et je vous signale que mon collègue M. Philippe Danilo m'a demandé de parler aussi en son nom. Nous avons estimé, en effet, qu'il était absolument inutile que deux parlementaires appartenant à un même groupe politique et représentant un même département viennent à la tribune parler des mêmes sujets. En me défendant de toute prétention, je crois que mon propos exprimera l'opinion de nombreux collègues appartenant à différents groupes de cette Assemblée.

Je veux simplement appeler l'attention du Gouvernement sur une omission volontaire de celui-ci au sujet de l'inscription de grands travaux qui nous tiennent à cœur. Cette décision — je le suppose — a été prise après de nombreuses réunions d'un groupe de travail spécialisé qui, dans ses conclusions, conseilla de « n'inscrire dans le IV^e plan que les éléments susceptibles de faciliter ultérieurement la réalisation de la liaison Rhin-Rhône », mais en écartant totalement l'espoir de l'inscription de ces travaux à un projet quel qu'il soit, dans un avenir prochain.

Cette liaison fluviale Nord-Est France-Méditerranée n'est donc pas, hélas ! pour demain.

Comme je viens de vous le dire, je ne veux pas disséquer ou développer des arguments pour ou contre. Je ne suis pas un technicien. Mais je rappellerai simplement l'opinion d'éminentes personnalités du monde politique, économique ou social en empruntant à leurs déclarations publiques quelques arguments de valeur.

Contre la réalisation immédiate de ce projet, nous avons entendu, à la commission des finances, M. le président du groupe de travail auquel je faisais allusion et M. le commissaire général du plan. Je dois dire que leurs arguments, malgré leur valeur, ne m'ont pas convaincu.

Par contre, j'ai été beaucoup plus sensible aux arguments favorables exposés d'une façon magistrale par M. le président Pflimlin devant cette même commission.

Je retiendrai de certain rapport les termes suivants :

« De très nombreuses et très sérieuses études ont été entreprises au sujet de la liaison mer du Nord-Méditerranée. La conférence européenne des ministres des transports en avait retenu le principe en 1959. La commission des voies navigables du bassin lorrain avait conclu à la réalisation de la voie Moselle-Rhône. Dans son rapport, M. Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire, s'est prononcé pour les trois liaisons. La commission de la Communauté économique européenne a recommandé la création d'un grand axe fluvial Nord-Sud et des délégués de toutes les régions intéressées, parlementaires, maires, présidents de chambres de commerce et d'agriculture, représentants de syndicats et de groupements professionnels réunis récemment à Lyon, ont voté une motion en faveur de la liaison fluviale ».

La commission des voies navigables du bassin lorrain, dans une magnifique plaquette, traite favorablement ce projet de liaison navigable.

Vous me permettrez de lire quelques lignes de la préface de cet exposé :

« Les conditions économiques modernes développent entre tous les territoires du monde une interdépendance sans cesse accrue.

« Dans cette évolution, les problèmes d'infrastructure prennent une importance croissante, qu'il s'agisse d'autoroutes, de voies ferrées, de lignes de navigation maritimes ou aériennes aussi bien que de navigation intérieure.

« Il ne s'agit plus de désenclaver des communes ou de petites régions à l'intérieur d'une nation, mais d'unir étroitement tous les centres de production internationale.

« Dans ces dernières années, les principales puissances industrielles étrangères ont développé leur infrastructure de navigation intérieure pour relier leurs centres de production et leurs ressources naturelles aux ports et aux courants de trafic internationaux.

« Le projet français de liaison mer du Nord—Méditerranée reliant les vallées du Rhin, de la Moselle, de la Meuse à celles de la Saône et du Rhône se place dans le cadre de ces réalisations internationales.

Nous pouvons lire aussi, dans cet exposé, au sujet des prix du fret :

« Si cette liaison ne se réalisait pas, cette majoration étant supérieure à la différentielle de fret maritime, toute l'Allemagne du Sud basculerait dans la zone d'influence des ports de la mer du Nord ; le trafic international cesserait de transiter par le territoire français.

« Il ressort par conséquent des études entreprises :

« 1^o Que le trafic potentiel à la voie d'eau est important et suffisant pour justifier l'aménagement à grand gabarit ;

« 2^o Qu'en l'absence de voie d'eau une fraction importante de ce trafic ne s'effectuerait pas ou laisserait à l'écart le territoire français ».

Le conseil supérieur de l'aménagement du territoire a dit ceci :

« Un projet de l'importance de l'axe Nord—Est—Méditerranée ne peut être étudié indépendamment de ces conséquences sur l'économie du pays tout entier... Il s'agit de quitter le domaine proprement « transport » pour examiner les effets que l'aménagement envisagé peut avoir sur les structures économiques françaises ».

Il souligne également que « de tels investissements ne doivent pas être envisagés seulement en fonction de leurs conséquences directes et de leur rentabilité propre, mais doivent être rapportés à l'ensemble des résultats directs et indirects qu'ils soulignent et qu'ils permettent.

« Cet aspect « aménagement du territoire » est particulièrement important en France à l'heure actuelle. Tandis que le Marché commun fait disparaître les frontières économiques, la France doit faire face à une poussée démographique qui lui impose un développement de la production industrielle susceptible de créer 2 millions d'emplois nouveaux d'ici 1970. Ces emplois doivent être répartis dans des régions susceptibles d'un développement économique efficace.

« Les collectivités locales des régions intéressées tireront des avantages très importants et durables de sa création. L'annonce de l'ouverture d'un grand axe fluvial Nord-Sud a, dès à présent, déterminé un grand nombre d'entreprises à se fixer à proximité du grand canal d'Alsace, les établissements projetés étant capables de créer environ 20.000 emplois.

« On constate de la même façon que l'insuffisance d'équipement de la voie d'eau freine le développement industriel.

« L'équipement actuel du Rhône est insuffisant pour permettre un développement satisfaisant de la navigation fluviale. Les industries moyennes de la région, les fonderies par exemple,

qui sont indispensables au développement de la mécanique légère, sont relativement handicapées par rapport à leurs concurrents de Lorraine, en raison des conditions actuelles de transport des produits sidérurgiques. »

Cependant, cet équipement doit être amélioré très prochainement par la réalisation du barrage de la Mulatière.

Le conseil supérieur de l'aménagement du territoire a tiré la conclusion de ces faits en constatant que la voie d'eau est le moyen de communication le plus apte à susciter l'implantation industrielle et la création d'emplois.

« L'axe Rhin—Méditerranée relie par une voie d'eau continue les pôles de développement lorrain et alsacien aux zones industrielles de Lyon et de Marseille. Un tel axe doit attirer de façon privilégiée les industries créatrices d'emplois ».

Le groupe de travail présidé par M. Bouloche, dans la cinquième partie de son rapport, conclut qu'« un sain esprit d'entreprise commande d'aborder sans délai l'équipement de l'axe Rhône—Rhin », et il ajoute :

« Il ne faut pas nier la valeur d'incitation industrielle de la voie d'eau à grand gabarit. Elle est certaine dans l'ensemble européen ».

Le rapport en question dit aussi :

« Le Marché commun va apporter à notre économie un cadre nouveau. Comment faire pour que notre industrie et notre agriculture en profitent, au rythme d'accroissement général escompté et que la France ne tombe pas sous l'effet de la concurrence dans un relatif sous-développement ? La voie d'eau peut apporter une solution ou une amorce de solution.

« Le Marché commun, à côté d'incontestables avantages, présente, en effet, si notre infrastructure de transport demeure dans son état actuel, deux risques pour la France.

« Une seule pénétrante issue du pôle d'industries de base traverse la France de part en part. C'est celle qui par le Rhin, la Moselle et la Meuse rejoint le sillon rhodanien. Comme les autres pénétrantes européennes, cet axe doit comporter voies ferrées électrifiées, autoroutes, oléoducs, voies navigables.

« Or, l'expérience montre que le long de tous les axes de développement, le bassin fluvial et la voie d'eau ont constitué le support de l'infrastructure ferroviaire et routière.

« Si aucune voie d'eau valable n'est offerte à la sidérurgie lorraine, le prix des aciers de la Rhur rendus à Mulhouse sera, à prix égal, inférieur à celui des aciers lorrains. Il en sera de même pour les aciers italiens rendus à Lyon ».

Il y est écrit aussi : « Dans la perspective du Marché commun, la construction d'une grande voie navigable Nord—Est—Méditerranée apparaît comme un élément nécessaire d'une politique tendant à adapter notre économie aux conditions dans lesquelles devra s'effectuer désormais son expansion ».

Hélas ! malgré tous ces arguments favorables, dont la plupart sont tirés du rapport du groupe de travail présidé par M. Bouloche, ce projet n'a pas été inscrit au IV^e plan. Pourquoi ? C'est la question que je pose.

En terminant, mais avant de conclure, je voudrais citer encore l'opinion favorable de quelques hautes personnalités françaises, opinion exprimée dans un ouvrage que vous avez certainement reçu. Je citerai, au hasard, parmi des industriels comme M. Paul Berliet, des hommes éminents comme M. Ferrand-François Hermans, M. André Bougenot, M. Philippe Lamour qui, en conclusion d'une étude remarquable de ce problème, écrit :

« Telles sont les raisons qui, dans la perspective d'aménagement du territoire, militent en faveur d'une œuvre qui en apparaît comme un élément fondamental. Elle n'a pas qu'un intérêt régional, mais un intérêt national car l'aménagement du territoire, c'est essentiellement la répartition harmonieuse sur l'ensemble de ce territoire des activités économiques et du développement démographique pour l'élévation du niveau de vie de tous les Français ».

J'arrêterai ici ces citations en faveur de ce projet — il y en a tant d'autres — en vous lisant encore, cependant, si vous le permettez, un dernier avis assez ancien. Il vaut la peine d'être cité, puisqu'il s'agit de celui d'un grand ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône, O'Brien, mort en 1885, qui, en 1841, date à laquelle il avait déjà conçu l'axe Rhin-Rhône, écrivait :

« Les avantages du transit Méditerranée-Océan Est-Nord-Est ne peuvent être contestés aujourd'hui ».

En conclusion, monsieur le ministre, il faudrait, je crois, que le Gouvernement reconsidère le problème, étudie de nouveau ce projet, l'élabore, le mette si c'est possible en réalisation immédiate dans un prochain plan.

C'est le vœu que je forme et je crois aussi que c'est l'avis de la majorité des membres de cette Assemblée. (*Applaudissements.*)

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le groupe socialiste m'a mandaté pour appeler l'attention de l'Assemblée et aussi, bien entendu, celle du Gouvernement sur les données du plan qui ont plus spécialement trait aux questions portuaires et aux voies navigables, ainsi qu'aux problèmes de l'habitat.

Bien sûr, me direz-vous, un plan est un plan et, une fois fixé en volume et dans le temps, les programmes ne doivent désormais plus connaître ni perturbations, ni dérangements ni peut-être même corrections, aménagements et adaptations.

Sur le principe, nous pourrions en être d'accord, mais étant donné que les objectifs disséminés à travers le IV^e plan résultent d'un examen d'ensemble de perspectives d'ordre économique et social, la question qui se pose est de savoir si ses auteurs se sont montrés suffisamment réalistes et audacieux et s'ils ont pris une photographie suffisante des conjonctures en cause, et surtout de leur évolution possible, pour se donner la certitude ou la quasi-certitude que le résultat final et général, qui consiste à élever le niveau des fruits de l'expansion de 25 p. 100, est susceptible d'être atteint.

C'est parce que nous avons l'impression que le IV^e plan ne s'est pas entièrement « collé » à la réalité des besoins français minima ; parce que nous croyons que ce IV^e plan s'est aventuré dans des choix et des urgences sans que les élus aient eu sur ce point à se livrer à des confrontations préalables ou même tout simplement aient été amenés à faire connaître pour le moins, au moment des initiatives et des toutes premières projections, leur sentiment ; c'est encore parce que nous craignons que, sur les orientations politiques manifestées dans le plan, clairement ou insidieusement, le Gouvernement ne bâtisse ses structures et ne prenne ses décisions, que nous voulons aujourd'hui, par nos observations, dégager l'Assemblée de sa responsabilité dans les risques qui peuvent résulter et de la mise en place des dispositions du plan et de l'acquiescement donné sans réserve aux options de tous ordres qu'il stipule.

Cela formulé, je m'arrêterai à quelques points qui, à l'intérieur du plan, paraissent devoir appeler les réflexions et objections du groupe socialiste, dont je souhaiterais qu'elles puissent correspondre aux vôtres.

Et tout d'abord, parlons ports maritimes.

En gros, le plan a pour objectif une concentration des investissements de base afin de pouvoir porter à 124 millions de tonnes d'ici 1965 le trafic portuaire français qui est, en 1962, de 80 millions de tonnes.

Voilà, certes, une ambition bien légitime, au moment où l'ouverture du Marché commun ne saurait nous faire oublier et négliger l'importance de la concurrence des ports étrangers. Le chapitre qui traite dans le IV^e plan de l'avenir de nos ports, bien qu'il soit assez précis sur l'effort financier qui sera consenti à leur profit pendant la période 1962-1965, est cependant assez avare de développements et d'explications.

Rappelons en quelques mots que le IV^e plan prévoit un volume d'investissements, compte tenu des opérations déjà engagées au 31 décembre 1961, s'élevant à 1.450 millions de nouveaux francs, dont notamment 900 millions de nouveaux francs pour l'infrastructure et 490 millions de nouveaux francs pour la superstructure.

La part de l'Etat sur ces 1.450 millions se situe à environ 570 millions, celle du fonds de concours à 375 millions et celle des collectivités locales à 440 millions de nouveaux francs.

Cet effort sera-t-il suffisant pour fournir aux ports français les moyens indispensables à la fois pour répondre à l'accroissement rapide des échanges maritimes, conséquence d'une expansion économique généralisée, et pour lutter contre la concurrence des ports étrangers, particulièrement de ceux des autres pays du Marché commun, dont personne n'ignore qu'elle est déjà très vive et ne fera que s'accroître ?

Avant de répondre à cette question, il convient de formuler certaines remarques.

Premièrement, le III^e plan, malgré la relance de la loi de programme, ne se réalisera qu'aux deux tiers. Il existe donc un handicap sérieux.

Deuxièmement, le trafic portuaire doit passer, d'après les prévisions du IV^e plan, de 78 millions de tonnes en 1959 à 124 millions de tonnes en 1963, avec une progression plus rapide des importations que des exportations.

Troisièmement, les dernières mesures de protection douanière, avantageuses pour les ports français, vont être supprimées et l'abaissement des droits de douane entre les pays membres du Marché commun permettra d'importer en France sans utiliser nos établissements portuaires.

Quatrièmement, l'utilisation des ports français demeure très onéreuse : Marseille est trois fois plus cher que Rotterdam, deux fois plus cher que Gênes ; Dunkerque est deux fois plus cher qu'Anvers et près de quatre fois plus cher que Rotterdam ; le Havre est une fois et demie plus cher qu'Anvers et trois fois plus cher que Rotterdam ; Rouen est trois fois plus cher qu'Anvers et six fois plus cher que Rotterdam.

Il n'est pas tenu compte, dans cette comparaison, des taxes de natures diverses perçues en France, telles les taxes sur les voyageurs, sur les connaissements, qui accroissent de 25 p. 100 environ le montant des droits de quai et de péage dans les ports français.

Cinquièmement, la desserte fluviale et routière de nos ports est à l'état embryonnaire et la réalisation des programmes en cours nécessitera de longs délais.

Ces quelques observations montrent quelle est l'ampleur des besoins. Cela avait d'ailleurs fait l'objet d'un inventaire établi en novembre 1960 par la commission des transports du commissariat général au plan.

Le rapprochement des chiffres correspondant aux besoins et aux travaux définitivement retenus met en évidence la trop grande réduction qui a été opérée et dont les conséquences risquent de coûter cher à l'économie française et à sa balance des comptes.

La commission des transports du plan a bien prévu pour l'infrastructure une tranche optionnelle de 115 millions, dont 80 à la charge de l'Etat, mais celle-ci ne figure dans aucun document.

Parmi les opérations souhaitables qui n'ont pu être retenues, ni en tranche ferme, ni en tranche optionnelle, il faut mentionner par exemple la construction d'une nouvelle écluse à Dunkerque, reportée au début du V^e plan, alors que tout près de notre port septentrional français, ses rivaux du Nord, Anvers, Rotterdam et Hambourg, grandissent et se fortifient à une échelle et à une allure vertigineuse et combien inquiétante, bien sûr, pour le commerce maritime français qui ne bénéficie pas de services comparables rendus par les ports étrangers aux économies concurrentes du Marché commun. Pas davantage, pour ce port le plus exposé de tous nos établissements maritimes, de mise à l'étude,

pour une réalisation à court terme, des extensions des plans d'eau reliés à la mer par des ouvrages nouveaux, toutes opérations d'ailleurs impliquées par la loi de 1919.

Ainsi donc, mesdames, messieurs, le programme des travaux prescrits au IV^e plan se situe bien au-dessous du niveau souhaitable, même pour combler le retard accumulé au cours des plans précédents. On peut donc redouter, ce qui est plus grave, qu'en dépit de sa faiblesse il ne soit même pas exécuté. En effet, les crédits budgétaires nécessaires pour la réalisation de la partie infrastructure devaient être, annuellement, de l'ordre de 141 millions en engagement et de 131 millions en paiement. Or, pour l'année 1962, il n'a été ouvert par la loi de finances que respectivement 128 et 117 millions de francs, c'est-à-dire que dès la première année de son exécution le IV^e plan accuse du retard.

Par ailleurs — c'est une remarque importante sur laquelle il faudrait que nous insistions auprès du Gouvernement — la part de financement laissée aux collectivités locales et aux chambres de commerce est très élevée et si des possibilités d'emprunt à très long terme et à taux réduit ne leur sont pas accordées ces collectivités devront répercuter leurs charges sur les droits et taxes frappant le trafic, au risque de détourner ce dernier vers les ports concurrents des pays voisins.

En ce qui concerne la répartition des crédits d'Etat entre les différents établissements portuaires, le IV^e plan poursuit la politique précédente qui consiste à faire porter l'effort sur les grands ports particulièrement soumis à la concurrence étrangère. Cependant, que penser de ce changement d'optique qui vient d'intervenir à ce sujet au tout dernier moment ? Le Gouvernement pourrait-il nous dire et nous expliquer les raisons qui l'ont poussé, à travers les dispositions de la lettre rectificative n° 1728 déposée ces jours-ci sur le bureau de notre Assemblée, à ne plus fixer à cinq le nombre des grands ports français susceptibles de bénéficier d'un régime particulier en matière de concours financier de l'Etat ?

Mes chers collègues, pouvons-nous vraiment conclure à une efficacité accrue pour demain de la politique portuaire française ? Sincèrement, nous ne le pensons pas. Nous faisons donc facilement nôtre cette conclusion au chapitre des ports de notre rapporteur général du budget qui déclare que le principal reproche que l'on peut faire à cette politique d'investissements portuaires, c'est qu'elle manque de hardiesse et qu'elle ne permettra pas, notamment à Dunkerque, le Havre et Marseille, de se tenir à la parité, pourtant vitale, du niveau européen compétitif, pas plus qu'elle ne permettra aux ports secondaires de ranimer les économies régionales qu'ils commandent.

Voilà pour les ports. J'arrive maintenant au chapitre des voies navigables.

Bien entendu, je n'ai pas l'intention d'ajouter beaucoup à ce qu'a dit sur ce point M. le rapporteur général. Avec lui, le groupe socialiste s'élève contre ce qu'il appelle une espèce d'hésitation du plan à se lancer, en France, vers une politique résolue de modernisation et d'extension de notre réseau fluvial.

Deux grandes réalisations régionales seulement sont à retenir à l'occasion de ce IV^e plan qui est le complément des engagements prévus à la loi de programme, l'une qui est l'achèvement de la Seine à grand gabarit et l'autre qui est la mise au gabarit de 1.350 tonnes du canal Dunkerque—Valenciennes. C'est tout !

Or le canal Dunkerque—Valenciennes appelle nécessairement la réalisation de l'antenne Bauvin—Lille—Roubaix, assurée d'ailleurs de sa rentabilité, faute de quoi c'est exposer nos raffineries portuaires septentrionales à des détournements de trafic ou des pertes de débouchés dont profiteraient aussitôt les ports de la mer du Nord concurrents des nôtres.

M. Eugène Van der Meersch. C'est exact !

M. Albert Denvers. Le Gouvernement devrait — nous insistons à propos de cette liaison Bauvin—Lille — en décider la réalisa-

tion non pas dans le cadre d'une tranche optionnelle, mais délibérément dans celui d'une tranche ferme.

M. Eugène Van der Meersch. J'en suis bien d'accord.

M. Albert Denvers. Rien ne figure dans le IV^e plan quant à la jonction par voie d'eau Bordeaux—Marseille.

Quant à la liaison Rhin—Rhône—Marseille—Méditerranée, nous pouvons dire que si elle s'inscrit tout normalement dans le cadre des grands ensembles fluviaux européens dont l'opportunité et l'utilité ne sauraient échapper à la vigilance d'un pays comme le nôtre et si elle peut en plus se concevoir comme une réalisation susceptible de provoquer des développements économiques tout au long de ses implantations géographiques, on ne doit cependant pas perdre de vue que sa réalisation ne saurait avoir en contrepartie et pour résultat l'asphyxie d'aucune des économies régionales. Je pense, notamment, à nos régions du Nord, de l'Île-de-France, de l'Ouest et du Sud-Ouest.

Cette sauvegarde, convencez-en, mes chers collègues, est légitime, faute de quoi nous n'aurions dans ce pays rien consolidé, ni rien aménagé pour un équitable et harmonieux équilibre des structures humaines et des économies.

Sur ce point, par conséquent, les pouvoirs publics ont à prendre leurs responsabilités et à nous assurer qu'ils ont conscience, à la fois et en même temps, du bien-fondé de cet axe et de la nécessité de garanties et de protections, toutes légitimement réclamées par les intérêts d'intérêt général et par les aspirations des populations des régions françaises qui, à défaut d'accès vers les relations longitudinales fluviales, routières et ferroviaires, risqueraient de se dessécher.

Ajouterai-je encore combien il est regrettable, à notre avis — c'est aussi l'opinion, nettement exprimée, de M. le rapporteur général — surtout lorsqu'on sait que les usagers et les professionnels de la voie d'eau, petits et grands, ne peuvent souscrire à une volonté permanente de rechercher toujours plus de rendement dans leurs moyens de production que s'ils sont assurés d'un développement continu des équipements fluviaux du pays, combien il est regrettable, dis-je, de ne pouvoir se trouver en face d'un plan d'ensemble d'aménagement, de modernisation et d'extension de nos voies navigables, visant loin dans le temps, jusqu'à valoir, dans ses grandes lignes, pour une période de quinze ou vingt ans ?

Les pouvoirs publics ne sauraient-ils accepter de mettre à l'étude, dès maintenant, les perspectives fluviales en France projetant un avenir plus lointain que celui des cinq années du IV^e plan ? A ce sujet et sur ce point précis, nous suivons volontiers notre rapporteur général déclarant que tout montre la nécessité d'un plan général d'aménagement à long terme des voies navigables.

En quelques mots encore, je voudrais maintenant appeler l'attention du Gouvernement sur les conséquences que pourrait avoir, pour nos voies d'eau, l'éventuelle réforme des tarifs de marchandises de la S. N. C. F.

Autant la coordination des transports me paraît nécessaire, autant, toutefois, la méthode tarifaire par laquelle on compte y parvenir me semble, dans les circonstances actuelles, présenter quelques risques pour le trafic fluvial. Si je comprends parfaitement les raisons qui poussent la S. N. C. F. à vouloir aménager et adapter ses tarifs, par contre il serait logique que tous nos différents modes de transports, notamment celui par eau, puissent être mis à situation comparable de concurrence. En effet — et félicitons-nous en — le chemin de fer se présente à nous comme un outil conçu déjà pour l'an 2.000 alors que l'autre, la voie d'eau, demeure encore vétuste et que sa conception reste, à de rares exceptions près, celle de la fin du siècle dernier.

Est-il raisonnable et juste de faire supporter le handicap d'une infrastructure insuffisante à ceux-là mêmes des usagers qui contribuent volontairement à sa modernisation ? A ce propos, permettez-moi d'insister pour que le Gouvernement veuille bien définir clairement sa politique en matière de voies fluviales.

Celui-ci estime-t-il vraiment que la France doive, à l'image de ses partenaires du Marehè commun, posséder un réseau fluvial valable, comme le laisserait supposer l'effort d'investissement, même limité, entrepris par la loi de programme et poursuivi dans le IV^e plan? Ou bien entend-il, par quelque moyen que ce soit, comme par exemple cette tarification, priver la voie d'eau d'une partie de sa substance et la condamner à plus ou moins longue échéance? Il existe en cela une contradiction regrettable au sujet de laquelle j'aimerais recueillir quelques précisions.

Je sais que l'on s'efforce de nous rassurer en nous disant que la réforme n'affectera que très peu le trafic par voie d'eau. Cependant, de sérieuses craintes se manifestent et des études sérieuses montreraient que des liaisons comme celles entre la Lorraine et la vallée du Rhône, entre Paris et Nancy et aussi entre le Nord et Paris ne manqueraient pas d'être touchées.

La voie d'eau est-elle susceptible de regagner là ce qu'elle peut perdre ailleurs? Nous en doutons.

Notons encore que les lignes de chemin de fer directement concurrentes des voies navigables sont nécessairement à bon profil, donc à bas prix de revient.

En conclusion, j'estime, monsieur le ministre, que cette réforme tarifaire, dont nous pouvons penser qu'elle doit bien intervenir un jour, vient cependant un peu trop tôt. Trop tôt, en effet, au moment où nos voies navigables s'efforcent de combler le retard dans leur modernisation; trop tôt, au moment où l'on paraît enfin, dans ce pays, prendre conscience du rôle considérable qu'elles peuvent jouer, à côté d'ailleurs de la Société nationale des chemins de fer français, dans la vie économique du pays. Trop tôt, au moment où la profession batelière cherche à s'organiser et à élaborer sa propre tarification.

M. Eugène Van der Meersch. D'accord.

M. Albert Denvers. Le Gouvernement se serait donné, dit-on, quelques délais supplémentaires avant la mise en application de la réforme tarifaire. Puisse-t-il alors profiter de ce nouveau répit pour étudier les conditions d'une aide temporaire à la batellerie, une aide spécifique par exemple sur les relations les plus susceptibles d'être touchées.

Sur ce point, et s'il nous en fait la proposition, le Gouvernement ne pourrait que rencontrer l'accord du Parlement.

Mes chers collègues, je vous ferai part, pour terminer, de quelques réflexions sur un chapitre qui nous tient à cœur et qui me tient personnellement très à cœur : l'habitat.

C'est toujours, hélas! le même cri d'alarme que nous lançons devant l'insuffisance déclarée de l'effort du pays pour la construction de logements et la réalisation de ses prolongements. La demande, en cette matière, se présente maintenant — et c'est heureux — sous deux aspects : quantitatif et qualitatif. Je n'en ferai pas le développement.

Chaque Français, nous le savons, réclame un toit; il demande légitimement une habitation qui soit décente et digne, façonnée déjà aux exigences de l'an 2000. C'est à un chiffre variant entre 320.000 et 350.000 logements que le plan a fixé la cadence de construction durant les années 1962 à 1965, ce maximum n'étant d'ailleurs envisagé que pour la quatrième année du plan. Mais, comme cet objectif de 350.000 logements devrait obligatoirement être atteint en 1962, c'est-à-dire dans cette année même, force nous est donc de constater que le IV^e plan nous conduit inévitablement à une stagnation, sinon à un piétinement, sinon même à une aggravation de la crise existante.

Sans doute les auteurs du plan ont-ils estimé que les quatre années à venir devront servir à l'étude et à la mise en place d'importantes réformes dans les institutions et dans les réglementations pour être en mesure en 1965 de déclencher un très large effort qualitatif, la nuptialité et ses conséquences ne se faisant sentir qu'alors. C'est une affirmation bien fragile, sinon même gratuite, car pour être prêts à satisfaire en 1965 aux demandes accumulées il est indispensable de lancer les chantiers

dès 1963 et 1964, c'est-à-dire dans le milieu de la période d'application du plan.

Faut-il rappeler, mesdames, messieurs, que les besoins signalés n'intéressent pas seulement ce qui découle de la poussée démographique, mais aussi ce qui relève de la nécessité de plus en plus urgente de remplacer les logements vétustes dont le nombre va grandissant et peut-être plus encore ceux qui vont résulter de l'évolution économique et des actions de l'aménagement du territoire?

Puis, il faut aussi que nous tenions de plus en plus compte du désir naturel des Français de voir s'améliorer leurs conditions d'habitabilité et de vie collective qui constitue pour eux un progrès social appréciable. En un mot, la maison seule ne suffit plus, il importe qu'elle soit implantée là où il le faut, là où elle peut s'habiter, là où la famille peut s'épanouir.

A-t-on dans ce plan assez entrevu toutes ces considérations comme aussi ces besoins nouveaux qui déjà se font jour et s'amplifient, occasionnés par le retour en France de dizaines et de dizaines de milliers de familles rapatriées d'Algérie et cela à un rythme accéléré particulièrement dramatique?

En résumé, mes chers collègues, c'est une prévision de l'ordre de 380.000 logements qu'il eût fallu retenir au départ pour la situer ensuite en 1965 entre 400.000 et 450.000 logements, d'autant qu'il convient aussi d'éviter à l'industrie du bâtiment de connaître des baisses de régime susceptibles de paralyser son évolution et son adaptation dans lesquelles elle s'est résolument engagée depuis ces dernières années.

D'autre part, tirer la conclusion que les leçons de l'étranger, tant au point de vue de la qualité du logement que de celui des formules de financement mises en œuvre, peuvent valoir intrinsèquement pour la France, c'est commettre une erreur de jugement et nous préparer à de sérieux mécomptes.

En France, c'est un fait — d'aucuns prétendent pourtant le nier — que l'aspect social domine et doit dominer toute la politique du logement. L'idée qui consiste à demander aux familles françaises de forcer toujours davantage leurs sacrifices pour un meilleur logement ne saurait avancer qu'avec prudence.

Le problème du logement ne peut être résolu à travers des solutions de rentabilité du loyer pour tous les demandeurs indistinctement. Chacun sait parfaitement que ceux qui souffrent le plus de la crise du logement sont précisément les foyers de condition modeste. D'où alors, mes chers collègues, inévitablement l'obligation, pour le pays, d'une politique sociale du logement et les impératifs de cette politique doivent, pendant longtemps encore, prendre le pas sur l'orthodoxie financière.

Comment résoudre autrement et d'une manière valable et sûre à tous égards le problème de l'habitat en France?

Or, au même moment, nous constatons que la part assignée au secteur social du logement tend à diminuer. Pourtant personne — et je le dis avec force — n'aurait le droit de critiquer l'effort financier de la nation en faveur de l'habitat populaire.

Le groupe socialiste ne saurait donc taire ses angoisses devant les objectifs du IV^e plan et devant les dangers d'une récession dans le domaine de l'habitat social, et il entend, à cet égard, alerter l'opinion publique.

Des mesures s'imposent et elles s'imposent de la façon la plus nette et la plus précise. A nos yeux, la solution du problème ne réside et ne pourra résider que dans le renforcement des aides financières de l'Etat à dispenser aux institutions sociales et publiques; dans la confiance réaffirmée au système social dit de l'aide à la pierre, bien connu, qui a donné des preuves réelles de son efficacité et avec lequel, sans doute, viendrait s'articuler, comme pour le compléter, une formule d'allocation de logement étendue dans ses effets et mieux adaptée aux situations familiales et sociales.

Tenter d'engager la politique de l'habitat en France en tournant le dos aux aspects sociaux qu'elle revêt, c'est en compromettre l'application et les résultats.

Nous pouvons donc facilement suivre dans ce domaine le rapporteur général, aux observations duquel je me réfère une nouvelle fois, notamment lorsqu'il déclare que la décision du IV^e plan de fixer à 350.000 logements terminés par an appelle de sérieuses réserves et qu'il faut regretter l'imprécision du IV^e plan quant à la localisation des logements à construire et plus encore quant à la politique foncière timidement invoquée par le plan et qui pourtant, pour être efficace, ne saurait se départir de réformes profondes mettant un terme, dans des cas de nécessités sociales et humaines exceptionnelles, aux abus du droit de propriété.

Mesdames, messieurs, voilà, j'en conviens — et je prie qu'on m'en excuse — trop longuement exprimées à cette tribune les réflexions qui nous sont venues à l'esprit tout au long de notre étude de quelques-unes des dispositions du IV^e plan. J'ai eu l'honneur de présenter ces observations au nom de mes amis du groupe socialiste.

J'ai tenu à m'acquitter d'un devoir, très simplement mais avec conviction et bonne foi, avec aussi l'espoir — l'espoir seulement — de m'être fait entendre par tous ceux qui, comme nous, ici et ailleurs, portent la responsabilité partagée du sort d'un pays qui doit vouloir pour ses générations, celles du présent comme celles de demain, toujours plus de satisfactions individuelles et collectives, génératrices de bonheur, de joie et de quiétude.

Il reste à voir, mesdames, messieurs, si ce plan, de par les choix qu'il a retenus, parlera, comme l'affirme le Gouvernement, le « langage de l'avenir ».

Pour nous, socialistes, planificateurs de raison, nous ne pouvons y croire totalement et y souscrire pleinement que s'il est foncièrement générateur d'expansion économique et sociale, par conséquent de mieux-être général. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur quelques bancs au centre et à gauche.*)

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

M. Pierre Ruais. Messieurs les ministres, mes chers collègues, trop de personnes croient que la réforme tarifaire de la S. N. C. F. aboutit à une opération de bascule régionale contraire à un sain aménagement du territoire, les tarifs étant augmentés sur les relations à petit trafic, c'est-à-dire, en général, dans les régions françaises les moins bien entraînées et étant diminués sur les relations à fort trafic, c'est-à-dire, en général, dans les régions les mieux entraînées.

Et ils pensent ainsi que les premières vont payer l'abaissement de tarif sur les grandes lignes. S'il en était ainsi, ce serait profondément injuste et inadmissible.

Mais ces personnes ont, en général, jugé la réforme au premier stade, stade auquel la S. N. C. F. a aidé les régions économiques intéressées à confronter un premier essai de tarif général, publié du 5 au 12 janvier, avec les exigences des économies régionales afin d'en tirer des correctifs.

Le deuxième stade, c'est-à-dire la mise au point de ces correctifs, a fait l'objet de premières modifications publiées en avril et mai. Elles ont tenu compte d'une grande partie des objections présentées.

Un troisième stade de modifications destinées à harmoniser définitivement la réforme avec les exigences des économies régionales vient d'accompagner la clôture de l'enquête le 12 juin.

Dans le premier stade, la S. N. C. F. poursuivait la réalisation des objectifs fixés dès 1949 pour la politique de coordination et dont la réalisation a été marquée notamment par la mise en vigueur toute récente de la tarification routière. Cet objectif, c'est la recherche de la hiérarchisation des tarifs avec les prix de revient, dans le but d'orienter chaque trafic vers les moyens de plus bas prix de revient, donc de réduire au maximum le poste « coût des transports » dans l'économie de la nation. Il est évident que refuser intégralement la réforme tarifaire de la S. N. C. F. reviendrait à renoncer à un objectif primordial pour l'économie nationale.

Dès ce premier stade, et contrairement à ce que l'on a pu penser, les propositions tarifaires de la S. N. C. F. apportaient déjà un élément favorable aux économies régionales en incitant à la décentralisation : c'est la suppression du système d'indexage des gares qui allouait des tarifs plus avantageux aux grosses agglomérations expéditrices ou destinataires. Elles apportaient en outre deux éléments théoriquement neutres entre régions favorisées et régions défavorisées : le basculement des tarifs, c'est-à-dire la surtaxation des trafics à moins de 200 kilomètres, lesquels peuvent être effectués plus avantageusement par la route, et l'atténuation des écarts de tarifs *ad valorem* qui sont une séquelle du temps de monopole de fait. Mais elles apportaient aussi un élément le plus souvent défavorable aux régions sous-entraînées : la pondération des distances en fonction des qualités des lignes, limitée d'ailleurs à 30 p. 100, alors que les prix de revient eussent parfois entraîné à 700 p. 100.

Le bilan global de la réforme à ce premier stade se traduisant dans l'état actuel du trafic par un léger excédent de recettes de 45 millions de nouveaux francs, provenant pour plus des trois quarts des régions les mieux entraînées et non en majorité des régions sous-entraînées, contrairement à ce que l'on pense communément et ceci par le jeu du basculement des tarifs qui l'emporte sur celui de la pondération, basculement qui s'effectue entre tarifs de détail ou à courte distance et tarifs à longue distance beaucoup plus qu'entre régions.

C'est ici que vient à l'esprit la question : mais puisque l'opération est relativement blanche, quel en est l'intérêt pour la S. N. C. F. et pour le pays ?

Commençons par noter qu'avec un tel bilan elle a une influence négligeable sur les prix, c'est bien évident. Son intérêt réside donc dans le fait que la S. N. C. F. est mieux armée avec les nouveaux tarifs pour reprendre, sur les grands axes où elle fait 75 p. 100 de son trafic, sa juste part de l'augmentation générale de trafic consécutive à l'expansion économique. On constate en effet maintenant que, dans un rythme d'expansion annuel de 5,5 p. 100, la S. N. C. F. reste en arrière avec un taux d'accroissement de 3 p. 100 seulement, alors que le trafic routier atteint des taux d'augmentation de 10 à 15 p. 100 et que l'augmentation du trafic par eau, sans atteindre ce chiffre, dépassait également celui de la S. N. C. F.

Il n'est pas pensable que ce grand outil de transport national soit ainsi sacrifié et, devrait-on limiter la réforme tarifaire aux grands axes, on ne saurait concevoir de la repousser globalement ni même de la retarder.

Au demeurant, si la S. N. C. F. n'avait pas les perspectives d'augmentation plus importantes de son trafic dans l'avenir, c'est à des augmentations de tarif beaucoup plus importantes que celles reprochées çà et là qu'il faudrait avoir recours pour équilibrer et les légitimes revendications de salaires des cheminots et les demandes d'aménagement tarifaire des activités et des régions à protéger.

Cette parenthèse ayant été faite, il convient d'en revenir au deuxième stade de la réforme : celui de la confrontation de ce premier tarif avec les économies régionales et les mises au point que cette confrontation appela.

Les régions comme les particuliers ont été entendus. A leur demande comme à celle du Gouvernement, de nombreux correctifs ont été apportés et la plupart des cas soulevés, réglés.

Ces correctifs sont de deux formes.

Les uns sont des correctifs généraux spécifiques visant l'ensemble du trafic d'une marchandise ; c'est le cas des engrais, des bois, des pailles et fourrages, des ardoises, des vieux papiers, des viandes et animaux vivants, des légumes et pommes de terre de Bretagne.

Les autres sont des correctifs d'entreprises touchant des industriels et commerçants remettant un trafic notable.

Ces correctifs ont été publiés en mai. Ils absorbent la majeure partie du solde bénéficiaire actuel de la réforme, faisant ainsi venir les relations favorisées au secours des autres. Et, dans bien des cas, on assiste à des baisses au lieu de hausses. C'est le cas notamment des légumes de Bretagne.

Il convient de noter que les correctifs d'entreprise ne se limitent pas aux entreprises importantes et que, dans le cas des régions sous-entraînées, non seulement les examens de situation individuels ont été poussés jusqu'aux plus petites entreprises, mais que la S. N. C. F. a pris par écrit l'engagement de conclure des conventions spéciales en faveur de toute nouvelle industrie à implanter lorsque cette dernière risquerait d'être défavorisée par sa situation sur le plan des transports.

En fait et malgré cet effort louable, la réforme, à ce deuxième stade et sur le plan de l'aménagement du territoire, appelle encore d'importantes réserves. Ces réserves avaient trait au sort fait aux entreprises, commerces et trafics de petite importance dans les régions sous-entraînées.

Le début de nos débats sur le IV^e plan n'avait pas manqué d'attirer l'attention du Gouvernement sur ces réserves et un troisième train de correctifs, publié il y a quelques jours, peut nous permettre maintenant d'en lever la plus grande partie.

Mais les petites entreprises commerciales et industrielles et les besoins divers de l'agriculture, qui concernent en effet, le plus souvent, des tonnages de transport qui sont une source de déficit pour la S. N. C. F., mais une source de profit essentielle pour les régions sous-entraînées, seront ainsi, si j'ose dire, rattrapées.

Il est essentiel, pour ces régions, que ces petits trafics non individualisables par entreprise ou par produit, mais qui sont de ceux qui intéressent les régions agricoles, ne soient pas pénalisés par une application régionale non nuancée de la réforme. Il fallait donc envisager des correctifs régionaux. L'institution de correctifs régionaux globaux a l'avantage de mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement du territoire.

C'est suivant la situation économique des régions que le montant a pu en être aisément circonscrit, grâce aux moyens de synthèse puissants de la S. N. C. F. C'est ainsi que le Cantal s'était plaint de voir certains petits trafics subir des augmentations de 10 à 15 p. 100 ; il obtiendra 15 p. 100 de réfaction, ainsi que huit autres départements du Massif Central. Les quatre départements bretons sont en passe d'obtenir 10 p. 100. Sont également compris dans la mesure certains départements de l'Ouest et toutes les zones spéciales d'action rurale présentes ou à venir.

Si les excédents dégagés par la réforme tarifaire ne suffiraient pas à compenser ces correctifs régionaux — mais ils suffisent pour le moment — il conviendrait, à mon sens, que l'aide régionale soit poursuivie par la voie budgétaire. En effet, en raison de sa nature, c'est par cette voie qu'elle devrait être allouée et non pas par le truchement de la Société nationale dont ce n'est point le rôle d'établir des discriminations tarifaires basées sur la géographie.

Il est sûr que, dans cette affaire, le Gouvernement a fait un gros effort en faveur des économies régionales. Non seulement cet effort doit être poursuivi avant l'homologation définitive de la nouvelle tarification, mais encore il doit rester permanent. Il est souhaitable, en effet, qu'un délai de réflexion de quelques semaines soit encore donné avant l'application des tarifs, afin que de nouveaux bilans régionaux puissent être établis et que les ultimes correctifs puissent être apportés en cas de besoin.

Les exigences de l'aménagement régional nécessitent de plus que cet effort soit permanent, c'est-à-dire, en fait, que la réforme reste mouvante au gré des intérêts économiques nationaux et régionaux. C'est bien ce qui existait en partie jusqu'ici par le jeu des tarifs particuliers qu'accordait la S. N. C. F. Mais le procédé présentait le grave inconvénient des tarifications occultes et permettait en fait à la S. N. C. F. des arbitrages entre

activités et régions. Désormais, la méthode des correctifs doit être officialisée et le jeu doit en passer entre les mains du Gouvernement, ce qui donnera la souplesse nécessaire à une politique de décentralisation, tout en fournissant les gages nécessaires de permanence et d'impartialité.

Or aboutirait ainsi, en résumé, à un système de tarification nuancée et non figée qui doit apaiser toutes inquiétudes régionales.

Reste cependant une grave critique qui, elle, vise le IV^e plan directement en s'adressant aux environnements de la réforme tarifaire.

Le IV^e plan accorde une grande importance au développement équilibré des économies régionales. Il préconise notamment pour les régions défavorisées une politique d'entraînement et des anticipations audacieuses. Or, en matière de transport, on constate pour ces régions une timidité excessive pour ne pas dire une inexistence en matière d'infrastructure routière et de transport en général, et, au contraire, une tendance à la hausse des prix de transport, celle que je viens de vous indiquer.

Il y a là des éléments contradictoires qu'il s'agit de concilier.

Pour ce qui est des effets de hausse des tarifs, je viens de traiter le problème, mais, s'agissant des infrastructures, la raison de cette timidité est facile à trouver. Sur les itinéraires routiers, les travaux d'amélioration et d'investissement ne sont effectués que dans la mesure où les comptages révèlent un trafic suffisant. On peut d'ailleurs observer parallèlement que ce sont sur les relations où existent déjà un lourd et important trafic que les infrastructures de voies navigables et de chemins de fer font l'objet d'investissements importants. Une telle méthode ne peut conduire qu'au conservatisme que dénonçait M. le rapporteur général du budget, et dont la source essentielle provient, selon lui, de la place trop exclusivement prépondérante donnée aux critères de l'emploi.

Le critère des comptages est évidemment un critère parallèle et son application, si elle n'est pas conforme à la même doctrine, du moins va aux mêmes conséquences.

En tout état de cause, de telles méthodes ne peuvent conduire aux anticipations audacieuses énoncées ; mais, de plus, combinées avec une tarification dont un des effets sera, à la longue, de reporter sur la route le trafic à courte distance et le trafic de détail, elles conduisent à une impasse.

Effectivement, le IV^e plan est muet sur les mesures que l'Etat compte prendre, tant pour développer l'infrastructure des régions sous-entraînées, que pour favoriser le développement des transports routiers de remplacement dans ces mêmes régions.

En ce qui concerne la première catégorie de mesures, il faut que le Gouvernement consacre, dans le IV^e plan, à ces travaux d'infrastructure une augmentation de la dotation du fonds d'investissement routier déjà suffisamment étriquée, eu égard aux programmes envisagés.

Je lui rappelle, de plus, qu'il y fait la sourde oreille aux demandes répétées de nos commissions tendant à la création d'artères routières transversales à grande capacité, et notamment d'une artère routière océan-massif central lyonnais.

En ce qui concerne la seconde catégorie de mesures, celle relative à l'organisation des transports, il ne conviendrait peut-être pas tant d'accorder des contingents spéciaux de transport routier sur les relations et régions intéressées que d'étudier des modalités permettant à d'autres professionnels du transport que la S. N. C. F. de faire exécuter les trafics à meilleur compte et dans des conditions de commodités équivalentes. La technique du groupage, entre autres, devrait y pourvoir en partie.

Enfin, il doit être noté formellement qu'une telle politique ne saurait précluder, en aucun cas, à de nouvelles suppressions de lignes ; au contraire, elle est destinée à les aider à vivre en faisant vivre les régions qu'elles irriguent.

En résumé, disons qu'il est recommandable, dans l'intérêt du pays, de mettre en application la réforme sans tarder et, en tout état de cause, de ne pas la différer sur les grands itinéraires et dans les régions convenablement entraînées.

Par contre, il est indispensable de remédier aux inconvénients qu'elle entraîne en perfectionnant la technique des correctifs spécifiques par catégorie de marchandises ou par zone d'implantations industrielles et celle des correctifs régionaux. Il s'agit là d'un levier pour l'aménagement du territoire qui doit rester entre les mains du Gouvernement.

De plus, il est indispensable de mettre en œuvre sans retard un plan de développement des infrastructures routières des régions insuffisamment entraînées et de modifications de l'organisation de transports routiers dans ces régions.

Enfin, il devra être bien entendu que la porte restera ouverte, par la suite, à tous correctifs que les circonstances ou, même, des situations régionales exigeraient.

La survie et l'amélioration de la vie économique de toutes les régions du pays sont à ce prix. (Applaudissements.)

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

M. Albert Catalifaud. Avant d'évoquer le point particulier du réseau routier, je voudrais présenter quelques brèves observations d'ordre général sur le IV^e plan de développement économique et social.

J'espérais que le IV^e plan serait un monument dynamique alors qu'il n'est qu'un simple document indicatif au travers duquel transparaissent le conservatisme ancien et le traditionalisme français.

Or la V^e République est née parce que le peuple français espérait, entre autres, des réformes profondes, énergiques et même, dirai-je, révolutionnaires dans certains domaines.

Oh ! je sais pertinemment que le problème algérien a empêché certaines réalisations et certaines réformes qui peuvent être examinées et mises en place prochainement. Néanmoins, il apparaît que des aménagements et quelques réformes auraient pu être effectués.

En évoquant le sujet, qui nécessiterait un développement assez long, je veux simplement énumérer quelques points particuliers.

D'abord, afin de faciliter la pratique du sport et par conséquent accorder davantage de loisirs à ceux qui travaillent, il aurait été intéressant d'envisager la journée continue étalée.

Ensuite, il était, hélas ! nécessaire d'envisager encore le problème des zones de salaires.

A quoi correspondent les abattements de zone ? A rien ! Pour quoi donc ne pas les supprimer ?

Dans le secteur privé, les zones de salaires ne jouent pratiquement plus. Les conventions collectives établies en commun par les employeurs et les employés n'en tiennent plus compte. Les abattements sont donc appliqués sur les traitements des fonctionnaires et les allocations familiales. Mais, par des mesures d'ordre réglementaire, les montants des allocations familiales ont été relevés, et j'espère qu'ils le seront encore par la suite ; de même les traitements des fonctionnaires ont été majorés ; il est question d'une augmentation nouvelle ; pourquoi dans les deux cas ne pas en profiter pour supprimer les abattements, qui ne font que compliquer, irriter, et ne correspondent plus à aucune utilité ?

Enfin, j'arrive à un problème plus important, celui de la réforme de l'administration française, cette administration périmée, désuète, qui ne correspond plus aux besoins, à l'évolution actuelle, et qui, en bref, ne remplit plus son rôle.

Non seulement elle est régie par des textes très anciens, valables, certes, à l'époque, maintenant dépassés, mais, de surcroît, on la complique à plaisir. Combien de fois entend-on parler de brûlades de la part de l'administration ? Combien de fois les

parlementaires sont-ils obligés d'intervenir pour qu'une affaire aboutisse à une solution ? Les services se chevauchent, un dossier est examiné par plusieurs d'entre eux, soit simultanément, soit successivement, d'où des délais très longs, trop longs, beaucoup trop longs.

Le métier de fonctionnaire se dévalue à cause du décalage entre le traitement de la fonction publique et ceux des services nationalisés et surtout des entreprises privées, en raison aussi du mécontentement presque général du public à l'égard de l'administration.

Pourtant, à part certains qui sont placés dans la fonction publique pour essayer de faire gripper la machine et favoriser les amis, la grande majorité des fonctionnaires souffrent de cet état de fait.

Ce ne sont pas tellement les hommes qui sont en cause, mais le système. C'est le système qu'il faut réformer et rénover, et je pourrais citer des centaines d'exemples qui prouvent les lenteurs administratives, les réponses évasives ou erronées parce que personne, à quelque échelon que ce soit, n'est responsable.

Alors, monsieur le Premier ministre, car je crois que dans ce cas il faut s'adresser au Premier ministre tout particulièrement, il est grand temps de s'attaquer au problème qui paraît être le problème n° 1.

Enfin, j'aborde le point précis de mon intervention, le réseau routier.

Chacun sait que le réseau routier national est actuellement très insuffisant.

Depuis trois ans, en tant que rapporteur pour avis du budget des travaux publics et des transports, je souligne l'insuffisance notoire des crédits accordés pour l'entretien et l'aménagement du réseau routier ainsi que pour la construction d'autoroutes.

Notre pays, qui était, en 1939, considéré comme le premier au monde pour son réseau routier, a pris, depuis, un tel retard qu'il passe à un rang très modeste, trop modeste. Pour nous en rendre compte, il suffit d'examiner la carte des autoroutes de l'Europe occidentale. Un réseau à peu près homogène au centre, du Nord au Sud, de Hambourg, Brême, Amsterdam, Ostende à Naples, en passant par la Hollande, la Belgique, l'Allemagne fédérale, l'Autriche et l'Italie.

A côté, que voyons-nous en France ? Rien ! Le réseau d'autoroutes est inexistant ou presque. Les touristes routiers souvent évitent donc la France pour passer par les pays où ils peuvent rouler tout à leur aise.

Nous avons donc un retard très important à combler, et, au rythme actuel, le décalage s'accroîtra, et nous arriverons au résultat suivant en 1970 : France, 950 kilomètres d'autoroutes ; Belgique, 1.000 kilomètres ; Grande-Bretagne, 1.200 kilomètres ; Allemagne de l'Ouest, 5.000 kilomètres ; Italie, 5.000 kilomètres.

Dans le cadre du Marché commun, nous serons donc très défavorisés, d'autant plus que les grandes liaisons avec les pays voisins ne paraissent pas suffisamment établies et nombreuses. L'interpénétration de notre réseau avec celui de nos voisins n'existe pratiquement pas.

En ce qui concerne la région Nord-Est, il serait très utile et même indispensable que la liaison Paris-Namur-Liège, Aix-la-Chapelle et Cologne soit retenue par la nationale n° 2 et ensuite par une bifurcation vers le Nord-Est, par Hirson et Chimay.

Il est également nécessaire que les bretelles de liaison des régions industrielles avec l'autoroute future soient établies simultanément avec la construction de l'autoroute.

Notre réseau routier existant n'est plus adapté à la circulation actuelle. Le parc des véhicules à quatre roues double tous les dix ans et celui des engins à deux roues tous les cinq ans. La plupart de nos routes sont mal entretenues et encore moins aménagées. Elles sont étroites, bombées, déformées sur les rives. On les néglige. C'est un patrimoine national qui tombe

en ruines et nécessitera par la suite des crédits beaucoup plus importants pour être remis en état. Certaines sont à ce point dangereuses que le conseil général de quelques départements a voté des crédits pour la réfection de ces routes nationales. La collectivité locale pallie la carence de l'Etat.

Plus on va, plus l'inadaptation de notre réseau routier national augmente par rapport au trafic sans cesse croissant.

Il a été admis qu'en vitesse de croisière il serait nécessaire d'obtenir des crédits, valeur actuelle, de 300 millions de nouveaux francs pour le strict entretien, de 300 millions pour l'aménagement du réseau existant et de 300 millions pour la construction d'autoroutes.

Mais encore faut-il rattraper le retard; cela nécessite un effort financier très important.

Nous discutons du IV^e plan. Heureusement que le IV^e plan arrive.

Que nous apporte-t-il en ce qui concerne les investissements routiers ?

On nous dit que, pour une période de quatre ans, il sera dépensé 970 millions de nouveaux francs pour l'aménagement du réseau routier existant, soit 242 millions de nouveaux francs par an, et 1.320 millions de nouveaux francs pour la construction d'autoroutes, soit 33 millions de nouveaux francs par an.

Le rapporteur général, M. Marc Jacquet, le président de la commission de la production et des échanges, M. Maurice Lemaire, et en particulier le rapporteur de cette commission, M. Duvillard, ont souligné déjà l'insuffisance des crédits particulièrement dans ce domaine ainsi que dans bien d'autres domaines.

Effectivement, les chiffres cités ci-dessus permettent la construction d'une centaine de kilomètres d'autoroutes par an. L'objectif du plan est donc en nette, en très nette régression par rapport aux prévisions d'origine, pourtant combien modestes déjà du ministère des travaux publics et des transports.

La situation est la même pour la réfection et l'aménagement du réseau routier existant. Les crédits envisagés sont tellement réduits qu'ils conduisent à une inadaptation encore plus grande des routes à une circulation toujours croissante.

On nous répondra certainement que la bonne volonté ne manque pas, que le problème retient toute l'attention du Gouvernement, et notamment celle du ministre des finances, mais on objectera qu'il n'est pas possible d'augmenter les crédits affectés au ministère des travaux publics sans compromettre l'équilibre budgétaire actuel.

Admettons que ce prétexte soit valable, encore qu'on nous indique depuis un certain temps que les finances françaises sont très à l'aise. Mais alors, pourquoi n'a-t-on pas recouru à l'emprunt ? Un emprunt même fort important destiné à l'amélioration du réseau routier serait couvert très rapidement. Quelles répercussions aurait-il sur le budget ordinaire ? Je puis indiquer que, pour rembourser les annuités correspondantes, il suffirait d'augmenter de 1 p. 100 le prélèvement sur la taxe intérieure des produits pétroliers, ce qui, il faut l'avouer, est très acceptable, surtout en période de baisse, et de baisse sensible, de l'essence et du gas-oil, période vers laquelle, je l'espère, on s'oriente rapidement.

Au demeurant, cette baisse ne réduirait nullement le produit global des ventes des produits pétroliers car la consommation augmenterait dans des proportions telles qu'elle assurerait des recettes au moins équivalentes.

Nous espérons que l'entrée probable de la Grande-Bretagne dans le Marché commun conduirait à prévoir la liaison directe dans un délai assez rapproché de cet Etat avec la France. Le plan est muet sur ce sujet.

Nous souhaitons donc voir le projet de l'ouvrage le mieux adapté aux besoins mis au point et adopté le plus rapidement possible.

Néanmoins, nous avons officieusement connaissance de deux avant-projets, l'un d'un tunnel, l'autre d'un pont. Dans les deux cas, l'ouvrage débouche sur une barrière. Le dégagement de la sortie dans plusieurs directions n'est pas prévu. Il serait donc indispensable d'envisager une autoroute à plusieurs branches directionnelles, ou une voie similaire, de façon à évacuer rationnellement le trafic concentré de l'ouvrage de liaison Grande-Bretagne—France.

Espérons donc que le IV^e plan n'est qu'un simple schéma financier de base, auquel viendront se joindre annuellement des crédits budgétaires importants, afin d'entreprendre des réalisations dignes de notre pays et de celles de la France de l'époque de 1810. (Applaudissements.)

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

M. Joseph Charvet. Monsieur le ministre, mes chers collègues, on a beaucoup parlé de l'axe fluvial Rhône-Rhin. Vraisemblablement, on en parlera encore.

Il n'y a qu'un instant, mon collègue et ami M. Charret est intervenu sur ce sujet. Si je n'appartiens pas à la même formation politique que lui, j'habite le même département. Nous sommes presque homonymes, à une lettre près. Nous sommes, en tout cas, en excellentes relations et je m'associe entièrement aux arguments qu'il a fort pertinemment développés tout à l'heure en faveur de cet axe qui reliera la mer du Nord à la Méditerranée et qui, par conséquent, est nécessaire, selon nous, à l'expansion industrielle des vallées du Rhône et de la Saône.

Le président Herriot avait coutume de dire que l'avenir de Lyon et de la région lyonnaise était sur l'eau.

En effet, la région Sud-Est—Midi, du fait de ce sillon rhodanien, constitue une voie naturelle de la Méditerranée à Lyon et Lyon se trouve, avec les grandes villes qui l'entourent, telles Grenoble et Saint-Etienne, être une plate-forme naturelle de grande expansion industrielle, dans la mesure où elle serait reliée confortablement par la voie lorraine ou par la voie alsacienne au Rhin et à la mer du Nord.

Mais, parce que la voie fluviale s'étrangle à partir de Lyon en direction du Nord, l'expansion économique précisément de la région lyonnaise risque de s'étrangler aussi.

Il faut actuellement un mois et franchir 164 écluses, avec des péniches de capacité insuffisante, puisque ces écluses ne peuvent admettre des péniches de plus de 300 tonnes, pour relier Lyon au bassin minier de la Lorraine.

Or les fleuves et les canaux d'Europe sont équipés ou s'équipent pour des convois de 1.350 tonnes, voire des convois poussés de 3.000 tonnes.

Le voilà donc notre goulot d'étranglement !

La voie ferrée ne remplace pas la voie d'eau, lorsqu'il s'agit de matières pondéreuses ou de matériaux lourds. Et le prix de revient du transport n'est pas le même. Le transport d'une tonne d'acier de Thionville à Lyon coûte 44 anciens francs par voie ferrée et 19 anciens francs par voie d'eau. Seulement, l'inconvénient, c'est qu'il faut actuellement un mois aux péniches pour venir de la Lorraine à Lyon.

On est alors surpris d'apprendre que la S. N. C. F., qui s'oppose avec le plus de détermination à la réalisation de l'axe fluvial Rhin-Rhône, préférerait offrir des réductions de prix de transport — et quelles réductions ! car il faudrait combler la différence entre 44 anciens francs et 19 anciens francs — plutôt que de laisser créer cet axe fluvial Rhin-Rhône.

Dans le même temps, elle veut instaurer un système de déperéquation dont les régions les plus déshéritées vont lourdement supporter les conséquences.

M. Boscary-Monsservin, l'un des rapporteurs du IV^e plan, a dénoncé ici les funestes conséquences économiques et sociales du système de déperéquation. Il est inutile d'y revenir, sinon

pour s'étonner de cette position quasi paradoxale de la S. N. C. F. qui consentirait des transports au rabais pour des raisons de concurrence et voudrait en majorer d'autres pour des raisons de prix de revient, le budget national, bien entendu, venant *in fine* combler le déficit traditionnel.

Il y a là, vous en conviendrez, une singulière interprétation de la notion de service public par une société nationalisée.

Le choix des implantations industrielles sera toujours commandé par les moyens de communication et les structures d'accueil.

La région Sud-Est—Midi peut et doit devenir, précisément par la création de cette artère fluviale, un salutaire point de décongestion des régions actuellement surpeuplées.

Mais si cette artère ne se crée pas, nous risquons, évidemment, le phénomène inverse, c'est-à-dire que les entreprises industrielles actuellement implantées — et c'est l'avis des plus grands industriels de Lyon — seront peu à peu tentées, et c'est compréhensible, de se rapprocher de leurs bassins d'approvisionnement en matières premières, et cela pour des raisons d'économie de transport, et de désertir une région qui par ailleurs offre d'immenses possibilités, des ressources humaines, des équipements sérieux et importants.

Le sillon rhodanien est bien loin d'être saturé. La vallée de la Saône ne l'est pas non plus. Lorsque l'axe serait créé, on verrait alors s'intensifier la vie pour former un grand complexe Sud-européen dans toute cette région. Marseille et le delta du Rhône seraient un véritable port européen et Lyon serait alors le grand carrefour européen.

Nous sommes aujourd'hui devant l'Europe, il ne faut pas l'oublier. La voie d'eau s'impose. Il faut qu'elle soit à la mesure des besoins de demain.

Cela a déjà été dit. C'est en tout cas la raison pour laquelle je m'étais associé, pour ma part, à l'amendement de M. Mondon.

Le deuxième aspect de mon intervention, monsieur le ministre, concerne la construction prochaine sur le Rhône de nouvelles écluses.

Les cahiers des charges qui sont soumis à l'enquête publique pour ces constructions prévoient pour les nouveaux ouvrages à créer sur le Rhône une longueur de 170 mètres au lieu de 195 mètres qui est la longueur des ouvrages antérieurs.

Ainsi donc, pour une économie minime, et à courte vue en tout cas, on compromettrait, et cela de façon définitive, l'avenir de la navigation rhodanienne au rythme européen que je viens de signaler et même l'avenir de l'axe fluvial Rhône-Rhin dont nul ne conteste l'importance, la seule réserve actuellement exprimée concernant le moment où cet axe sera réalisé.

Il est d'abord illogique d'envisager ainsi un rétrécissement définitif de ce fleuve à vocation européenne quand de nouvelles perspectives s'ouvrent au trafic et que l'on envisage en Europe des convois poussés de 3.000 tonnes.

Ensuite, une voie d'eau doit être homogène. Que penser de ces deux goulots d'étranglement de Bourg-lès-Valence et Pierre-Bénite qui vont empêcher les gros convois, les convois économiques, concurrentiels, d'arriver à Lyon et demain en Europe ?

Que penser de cette économie qui, au regard de la dépense totale de l'aménagement du Rhône, est minime et qui ne résiste pas, en tout cas, à l'examen des perspectives de rentabilité des transports par voie d'eau ?

A-t-on pensé aussi que le fort courant du Rhône, même après l'aménagement total de son cours, exige des pousseurs de forte

puissance et par conséquent plus longs que ceux de la Moselle ou de la Seine ? Sur toutes les voies d'eau européennes, on tend à l'agrandissement des écluses prévues à l'origine pour les automoteurs de 1.350 tonnes, puis pour le passage de gros convois poussés de 3.000 tonnes.

Les écluses du Rhin supérieur sont doublées et permettent d'écluser des convois de 3.000 tonnes. On envisage de doubler également les écluses de la Moselle et de les porter de 170 à 185 mètres. Sur la voie Rhin—Main—Danube, les écluses ont au minimum 200 mètres.

Va-t-on, face à cette évolution, diminuer la longueur des écluses du Rhône ? Il ne faudrait pas — c'est le cas de le dire — prendre une longueur de retard.

Je rappellerai d'ailleurs une décision ministérielle du 7 juillet 1960, émanant du conseil général des ponts et chaussées et précisant qu'il n'est pas possible « pour le moment de modifier dans un sens ou dans l'autre la longueur des écluses de 195 mètres initialement fixée et qu'il convient, dans ces conditions, de conserver cette longueur pour les aménagements à réaliser dans les prochaines années ».

Dans ces conditions, comment expliquer que les cahiers des charges de Bourg-lès-Valence et de Pierre-Bénite ne prévoient que des écluses de 170 mètres ? Qui a pris cette décision contraire manifestement à l'intérêt général, contraire à une décision ministérielle et qui engage fâcheusement l'avenir ? C'est une question que je pose au Gouvernement. Elle est d'importance et le Gouvernement en a certainement conscience.

Le trafic sur le Rhône doit, d'après le plan, atteindre 5 millions de tonnes en 1975. Il est aujourd'hui de un million et demi de tonnes. Malgré tous les efforts accomplis par les marinières, il y a encore, si on le compare au trafic sur le Rhin, qui est de 100 millions de tonnes, beaucoup à faire. Ce n'est donc pas le moment, vous en conviendrez, de rétrécir de façon quasi irréversible les voies d'eau.

J'insiste auprès du Gouvernement pour que pareille erreur ne soit pas commise et pour que les instructions ministérielles du 7 juillet 1960 soient respectées. (Applaudissements.)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi (n° 1573-1728) portant approbation du plan de développement économique et social (rapport n° 1712 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan ; avis n° 1707 de MM. Maurice Lemaire, Boscardy-Monsservin, Devemy, Duvillard et Pillet, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 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 vingt-cinq minutes.)

Le Chef du 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.)