

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINIRE 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 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 31^e SEANCE

1^{re} Séance du Lundi 9 Novembre 1970.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1971 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5401).

Transports. — I. Services communs et transports terrestres.

MM. Fortuit, rapporteur pour avis ; Ruais, rapporteur spécial.

M. Mondon, ministre des transports.

MM. Barbet, Lemaire, Dronne, Mme Thome-Patenôtre, MM. Pierre Bas, Stehlin, Chazelle.

Etat B.

Titre III.

Amendement n° 64 de la commission des finances : MM. Ruais, rapporteur spécial ; le ministre. — Rejet.

Adoption du titre III.

Titre IV.

Amendements n°s 128 de la commission de la production et des échanges et 67 de la commission des finances : MM. Fortuit, rapporteur pour avis ; Charret, vice-président de la commission des finances ; Ruais, rapporteur spécial ; Bouchacourt, Pierre Bas, le ministre, Caldaguès. — Retrait des deux amendements.

Adoption du titre IV.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

Intérieur et rapatriés.

MM. Charret, rapporteur spécial pour l'intérieur et les rapatriés ; Torre, rapporteur spécial pour les collectivités locales et la protection civile ; Bozzi, rapporteur pour avis.

MM. Baudis, Marcellin, ministre de l'intérieur.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 5424).

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS LE DOUAREC,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1971 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n°s 1376, 1395).

TRANSPORTS

I. — Services communs et transports terrestres.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (I. — Services communs et transports terrestres).

La parole est à M. Fortuit, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les services communs et les transports terrestres.

M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission de la production et des échanges a jugé bon, cette année, de mettre l'accent sur les liens étroits qui existent entre la fluidité du système des transports terrestres et l'industrialisation, considérée comme option fondamentale dans l'évolution de notre société.

De ce point de vue, il me paraît donc nécessaire de présenter trois séries d'observations.

Il convient tout d'abord de souligner la grande qualité des travaux que les experts chargés d'élaborer les grandes options du VI^e Plan ont accomplis, notamment dans le secteur des transports.

Les conclusions du groupe de travail « transports terrestres » paraissent tout à fait conformes à la grande option prise à l'égard de l'industrialisation, et compatibles avec les réflexions que la commission de la production et des échanges a, pour sa part, jugé bon de vous soumettre, en ce qui concerne l'évolution du secteur des transports terrestres.

Ce secteur emploie quelque 730.000 personnes, dont 60.000 non salariées. La valeur ajoutée qu'il apporte à notre économie se chiffre, en gros, à 17,5 milliards de francs en 1965, et à 25 milliards de francs en 1969, soit, en quatre ans, un accroissement de l'ordre de 40 p. 100.

Le fait mérite d'être souligné. D'abord, pour donner une idée de l'ampleur et de l'intérêt économique que revêt ce secteur au regard du développement de notre économie. Ensuite, pour situer sa place dans les perspectives d'ensemble de l'industrialisation.

Il faut savoir dénoncer certains faux problèmes si l'on veut être à même, ensuite d'énoncer les vrais problèmes, tels qu'ils se posent et en termes simples, de façon à nous éclairer mieux.

Nous pensons notamment au faux problème de la rivalité — certains disent même de l'opposition — qu'il y aurait entre les transports collectifs et les transports individuels, problème qu'il est urgent de résoudre, de même que d'autres, plus ou moins faux, plus ou moins compliqués, mais que l'on se plaît à rendre à la fois complexes et incompréhensibles, semble-t-il, par des excès de langage. C'est ainsi que les mots de « complémentarité » et de « concurrence » deviennent totalement incompréhensibles lorsqu'ils sont prononcés soit par des spécialistes des transports terrestres, qui leur donnent des acceptions tout à fait différentes, sinon incompatibles et opposées, soit par des transporteurs ou par des transportés.

Cela dit, il importe de souligner que l'organisation de notre système de transports ne peut être définie par référence à une idée théorique et fautive que l'on pourrait se faire d'une sorte d'archétype avec lequel on voudrait que coïncident les réalités.

Une analyse très serrée des besoins, tels qu'ils s'expriment dans la perspective de l'industrialisation, s'impose.

Il s'agit, si l'on veut bien me pardonner cette image empruntée à la géométrie, de déplacer le système d'axes à l'intérieur duquel se situe notre raisonnement, pour qu'il se réfère non point à des idées théoriques, mais à une conception fondamentale de notre système de transports, orientée vers l'industrialisation.

C'est de toutes ces remarques que s'inspire d'ailleurs la deuxième série d'observations formulées par la commission de la production.

Car si l'on considère que le développement de notre système de transports accentue, en l'accompagnant, le développement industriel, on en vient à considérer qu'il est primordial, dans ce secteur, de toujours donner à l'innovation une place de choix, et d'abord en créant, lorsqu'il n'existe pas, un véritable état d'esprit d'innovation. C'est pourquoi le rapport de la commission de la production et des échanges fait une si large place aux problèmes de rénovation, de novation et d'innovation.

Il n'est pas inutile de rappeler ce qu'est dans le secteur des transports, et particulièrement dans celui des transports aériens, que se sont manifestées, au cours des dernières décennies, les plus importantes innovations technologiques qui marquent l'évolution de notre société. Je veux parler, bien entendu, des réacteurs et des fusées, qui nous ont permis de faire des bonds spectaculaires, à la fois dans notre connaissance du monde et dans l'accroissement des moyens dont nous disposons pour le découvrir et, le cas échéant, pour le maîtriser.

Mais il ne faut pas oublier que, dans cette grande armée des transports, les transports terrestres sont en quelque sorte — si vous me permettez cette image — l'infanterie du corps de bataille. A ce titre, il leur appartient, en définitive, d'occuper le terrain. Ce sont les transports terrestres qui doivent assurer, par leur bonne organisation, le bon fonctionnement logistique dont tout le reste dépend.

Aussi faut-il résoudre cette sorte de paradoxe ou d'incompatibilité qui fait que c'est bien souvent dans les domaines essentiels que l'innovation est le plus mal accueillie. Sans doute est-ce parce que celle-ci bouleverse les comportements quotidiens. En tout cas, c'est parce qu'on discerne là le lien profond qui existe entre les transports et notre économie que cet aspect des choses nous paraît fondamental.

La troisième série d'observations découle tout naturellement de ce qui précède.

Les affaires de transports sont trop souvent, monsieur le ministre, des affaires de professionnels. Il est difficile à des professionnels, pour des raisons de gestion et de rentabilité — ce que l'on conçoit d'ailleurs fort bien — de changer souvent tout à la fois de moyens techniques, de méthodes d'organisation et de raisonnement.

Il est donc nécessaire d'être attentif à l'opinion des usagers, parce qu'elle exprime peut-être plus concrètement et plus exactement les besoins, et aussi parce qu'elle permet d'orienter le mouvement en développant des systèmes qui ont naturellement tendance à se figer. Une telle analyse de l'opinion permet, en tout cas, d'assurer une meilleure adaptation, sur le plan local et sur le plan structurel, de notre système de transports, et il m'est apparu nécessaire de le souligner avec force.

C'est pourquoi — et ce sera ma conclusion — le rôle de la presse, en cette matière, doit être considéré comme primordial pour la réussite, pour l'adaptation ou même tout simplement pour le bon fonctionnement de notre système de transports.

Certes, je n'ignore pas qu'un tel rôle est difficile, mais il y a, dans cette affaire, une tâche exaltante pour le journaliste qui a de son métier une conception, elle aussi, exaltante.

Qu'il appartienne à la presse spécialisée, à la presse d'information, voire à la presse d'opinion, ce journaliste peut contribuer à l'évolution de nos structures et au progrès de notre société. C'est, au fond, la tâche qui lui revient. C'est celle où se rejoignent à la fois les préoccupations d'ordre économique qui doivent être les nôtres, et les préoccupations d'ordre social que l'on ne peut oublier lorsqu'il s'agit d'un secteur tel que celui des transports terrestres.

Il faut que les grandes entreprises qui concourent à assurer cet important service public qu'est le transport terrestre, continuent à bénéficier des moyens qui leur sont nécessaires pour faire face aux charges de service public et à assurer leurs propres progrès, à la fois sur le plan de la technique et sur celui de la gestion et des méthodes d'intervention.

Ainsi notre système de transports terrestres pourra-t-il répondre à la fois à une nécessité d'ordre économique — celle de son rajeunissement, de son dynamisme — et à des impératifs d'ordre social, c'est-à-dire à des impératifs de fluidité et de coût.

Alors notre société sera non seulement économiquement prospère, mais socialement humanisée et, par conséquent, juste.

Voilà, monsieur le ministre, en définitive, les vœux que la commission de la production et des échanges m'a chargé de formuler auprès de vous.

C'est bien par ce souhait que se conclut un rapport qui, vous l'avez vu, a été inspiré par le souci d'apporter à vos services les moyens nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches et à une meilleure gestion dans un certain nombre de domaines ressortissant à votre compétence. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les services communs et les transports terrestres.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget du ministère des transports — section transports terrestres — concerne, pour près de 90 p. 100, des versements à la S. N. C. F., soit environ 5.200 millions de francs dont 575 millions de francs seulement au titre de la subvention d'exploitation.

C'est cette subvention qu'une nouvelle convention entre l'Etat et la S. N. C. F. va réduire progressivement pour être annulée en 1974. A ce moment les conditions de concurrence seront égales entre tous les transporteurs.

Je rappelle que les autres versements à la S. N. C. F. visent justement à équilibrer ses charges avec celles de ses concurrents et seront ajustées dans ce sens, soit, pour 1971 : égalisation des

charges de sécurité sociale, 2.405 millions de francs ; égalisation des charges d'infrastructure — y compris passages à niveau — 1.457 millions de francs ; égalisation des charges pour tarifs réduits, réductions de tarifs voyageurs, 590 millions de francs ; égalisation des charges diverses imposées, 173 millions de francs.

Le pari est audacieux d'annuler le déficit de la S.N.C.F. au moment où cette société va régresser au deuxième rang des transports nationaux derrière le transport routier et où la conjoncture économique et sociale exerce sur elle une pression qui ne se relâche pas.

Il est donc apparu nécessaire de « démuseler » la Société nationale, en lui rendant les libertés tarifaire, commerciale et d'investissement, et de détacher tous les boulets qu'elle traîne, dont les trafics déficitaires.

Pendant ce temps, la bride sera maintenue sur le transport routier lourd à grande distance, de façon que les armes soient égales en 1974, année choisie pour l'achèvement et la mise en place de la nouvelle taxe à l'essieu.

Mais des aléas pèsent sur la réforme.

Au sein du Gouvernement, des tendances seront enclines à limiter les libertés tarifaire et d'investissement accordées en droit. Des pressions politiques s'exerceront pour maintenir des correctifs régionaux, limiter la dépérecation, retarder la mise en vigueur du programme de suppression de lignes et services déficitaires, s'opposer à la suppression des contrats de garantie entre S.N.C.F. et collectivités locales. La conjoncture peut amener une recrudescence de revendications sociales et une opposition à l'amélioration de la productivité.

L'Assemblée nationale n'a pas besoin d'être informée sur la deuxième et la troisième de ces tendances. Elle connaît moins la première.

Le Gouvernement considère le niveau des tarifs de la S.N.C.F. comme partie intégrante de la politique des prix. Nul ne songe à le contester ; mais se sont les conclusions qu'il en tire vis-à-vis de la S.N.C.F. qui sont contestables.

En effet, si une augmentation de tarif basée sur l'augmentation des prix et salaires ou sur un certain déficit est demandée par la S.N.C.F., le Gouvernement la refuse ou il ne l'accorde que partiellement mais marchande la subvention compensatrice qu'il doit aux termes des conventions anciennes et nouvelles. Pour lui refuser son dû intégral, il argue toujours, et de façon simpliste, que l'augmentation des tarifs a pour effet de diminuer le trafic.

Ce petit jeu de conjecture doit cesser. La S.N.C.F. a dorénavant des moyens puissants d'investigation et de recherche commerciale. C'est là qu'il faut demander la vérité et non pas à une théorie économique aussi paresseuse qu'imprécise.

Le problème des investissements se présente de manière différente. Le Gouvernement doit, certes, contrôler la masse globale de l'appel aux capitaux et à l'épargne ; mais la S.N.C.F. ne pourra atteindre l'objectif de résorption du déficit, pour une conjoncture économique donnée, que si elle peut atteindre, dans les quatre ans, ses objectifs de modernisation. Or, seuls, les investissements doivent lui permettre de le faire.

Il est donc impératif que ceux-ci soient programmés et que l'accord de programme soit lié à l'accord de résorption du déficit.

Certains contesteront l'orientation de la réforme, mais ils ne feront jamais que mettre en lumière une face du problème S.N.C.F. et pas les autres. On peut dire, par exemple, qu'un nouvel effort va être demandé au personnel, mais on oublie de dire que c'est leur instrument de travail qu'ils défendent et qu'ils seront davantage intéressés aux résultats en compensation.

D'autres diront qu'il était beaucoup plus simple de continger et de freiner l'essor du transport routier, mais c'est nier à la fois l'ouverture des frontières, l'essor du progrès et la modernisation de l'économie.

Les nécessités de l'économie et le bien du contribuable exigent cet effort. La réforme s'inscrit au demeurant dans le cadre d'une libération de la tutelle gouvernementale et les chemins commencent à y voir pour eux la chance de l'avenir.

Je suis sûr que tous se battront avec leurs dirigeants pour que leur outil de travail reste le premier outil de transport de la nation.

Chez les transporteurs routiers, la politique de l'égalisation des conditions de concurrence avec les divers modes de transports, tant dans le domaine des charges — taxe à l'essieu — que dans le domaine tarifaire, paraît avoir été comprise.

Les nouvelles mesures envisagées par le Gouvernement relèvent en fait du domaine de l'assainissement de la profession, qu'il s'agisse de l'octroi des licences ou du statut des louages. La profession est en plein essor de productivité, ce qui lui

permet d'être plus patiente sur le problème du maintien de contingentement de zone longue.

Les interventions en matière d'exploitation de voies navigables représenteront un peu plus de 15 millions de francs, soit 0,2 p. 100 du budget des transports.

Comme pour les chemins de fer, la part des transports par voie navigable diminue. La seule manière de lutter est la compétitivité des gros convois poussés sur les cinq axes lourds à grand tirant d'eau. La mutation s'opère, mais les petits artisans ne peuvent aborder cette phase industrielle : la politique du Gouvernement, après le déchargement subventionné des coques en bois, est de continuer par le déchargement subventionné des bateaux à coque métallique, tout en incitant les artisans marinières à se porter de préférence sur les liaisons à faible ou moyen gabarit.

Tel est l'objet du nouveau plan de la batellerie, dont l'exécution commencera en 1971.

Il se pose des problèmes de survie pour les petits bateliers. Ils doivent être résolus.

Dans le cadre de l'égalisation des charges, les péages de la loi Morice ont été augmentés, ce qui est une raison de plus pour donner satisfaction à la profession sur l'augmentation des crédits d'investissement d'infrastructure. Je le souhaite, monsieur le ministre, et je vous demande d'intervenir dans ce sens au sein du Gouvernement.

L'augmentation des tarifs de la R.A.T.P. en février 1970 n'a eu aucun effet sur le montant du versement de l'Etat qui reste sensiblement au niveau de 1970, soit 714 millions de francs, 12 p. 100 du budget des transports terrestres.

Le trafic du métro plafonne, celui du réseau de surface diminue de plus en plus ; on poursuit la construction du réseau express régional, on projette la construction — prolongements et liaisons avec les aéroports — de nouvelles lignes de métro et la mise en service de moyens de transports révolutionnaires, mais on investit trop peu pour améliorer la qualité du service et la productivité. Il faut donner à la R.A.T.P. les moyens d'investissement nécessaires surtout sur le plan de la qualité du service.

On hésite sur l'acceptation ou le refus de mesures réglementaires contraignantes ou de péages pour l'automobile, mais, en attendant, les autobus marchent à neuf kilomètres à l'heure en moyenne. Cela aboutit à la priorité donnée au transport individuel et privé sur le transport collectif et public.

On se borne à chercher à élargir le club des participants aux charges de déficit, qui comprend déjà les usagers, l'Etat et les collectivités, vers le syndicat des transports parisiens, les employeurs et les automobilistes. Mais le système d'équilibre financier est fait de pièces et de morceaux qui, au gré des poussées d'opinions politiques, ont paré et pareront au plus pressé — je vise les nouvelles mesures annoncées — sans que le tout ait été replacé dans le moule d'une vue d'ensemble.

« On », c'est l'Etat et les collectivités parisiennes qui, s'observant, se laissent porter par l'événement et ne prennent aucune décision. Pendant ce temps, la R.A.T.P. ne dépend de personne, sinon de l'Etat qui est le plus fort.

Il est donc normal que celui-ci en supporte les frais, mais c'est une mauvaise solution. Une réforme profonde doit intervenir. En attendant, des économies doivent être exigées. Mais il faut savoir aussi que le budget des collectivités parisiennes est devenu inextensible et le deviendra de plus en plus avec la décentralisation.

M. Pierre Bas. Très bien !

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Le ministère des transports comporte trois administrations rigoureusement étanches : la marine marchande, l'aviation civile, les transports terrestres, en symbiose avec l'équipement.

Aucun organisme administratif central ne coiffe cet ensemble, sinon le cabinet. Le ministre est complètement désarmé pour promouvoir une politique quelconque sur quelque point commun que ce soit : économie de gestion ou coordination par exemple.

L'existence de secrétaires généraux isole encore davantage ces deux administrations de leur ministre responsable. Une politique commune des transports, par air, mer et terre est nécessaire. Elle n'exclut nullement la création de secrétaires d'Etat si le Gouvernement le désire.

En attendant, le ministre des transports voit ses moyens d'investigation et de réflexion considérablement renforcés dans le domaine des transports terrestres avec l'augmentation de ses crédits d'études et la mise en place d'un organisme autonome d'études : l'institut de recherche des transports — commun avec le ministère de l'équipement — qui a pour mission d'étudier les problèmes-calcul relatifs aux transports et à l'équipement, les

nouvelles technologies de transports — l'aérotrain par exemple — l'économie des transports — la rationalisation des choix budgétaires entre autres — certains problèmes psycho-sociologiques relatifs aux transports. Des crédits d'un montant de 10.500.000 francs sont prévus à ce titre au budget de 1971 et pour la part transports seulement.

En résumé, mes chers collègues, votre rapporteur vous propose d'adopter le budget des transports sous les réserves suivantes : au titre III, suppression du poste de conseiller des transports à Washington ; au titre IV, réduction de 10 millions de francs de la subvention à la R. A. T. P. par des économies de gestion.

Sur le premier point, la commission fait observer que, si le ministère continue la pratique des créations de postes nouveaux en les gageant sur la suppression de postes anciens, il n'y aura jamais de compression du montant des services votés. Or, tout ce problème est une des clés de la refonte du budget dans le sens de la productivité de l'appareil de l'Etat et la suppression proposée a essentiellement ce sens.

Le deuxième point n'innove pas : imposer des économies forfaitaires et demander la révision du système a toujours été la méthode choisie dans le passé pour la S. N. C. F. : il faut y aboutir pour la R. A. T. P.

Monsieur le ministre, l'Assemblée attend avec impatience vos propositions à ce sujet. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. Raymond Mondon, ministre des transports. Mesdames, messieurs des députés, je remercie tout d'abord les rapporteurs du sérieux et de l'objectivité des rapports qu'ils ont présentés au nom de la commission des finances et de la commission de la protection et des échanges. Ils ont formulé quelques critiques — et c'est normal — auxquelles je répondrai.

J'aurais souhaité cette année vous présenter en même temps les trois budgets : transports terrestres, aviation civile, marine marchande. Malheureusement, l'ordre du jour chargé m'en a empêché.

Cependant, au moment où la première partie de ce projet de budget vient en discussion, je vous ferai part de quelques réflexions générales sur l'organisation des transports et sur les propositions budgétaires. Je répondrai aussi à M. Ruais.

Sur le premier point, mon objectif est précisément de renforcer l'unité et la cohérence de l'administration qui relève de mon autorité. Dans cette intention il conviendra de développer administrativement et financièrement les services horizontaux. Je n'en dirai pas davantage aujourd'hui. Ce projet, à l'étude depuis quelques mois, est très avancé ; dès qu'il sera au point, je pourrai le présenter soit à la commission des finances, soit à la commission de la production et des échanges, soit aux deux.

En outre, il me paraît nécessaire — et vous y avez fait allusion, monsieur Ruais — de conserver des contacts étroits avec mon collègue le ministre de l'équipement et du logement qui est responsable d'une grande partie des infrastructures de transport.

Il convient désormais de raisonner en liaisons à assurer, ainsi que l'a souligné très judicieusement M. Fortuit, et non plus seulement en moyens de transport. C'est à ce prix que peuvent être rendus les arbitrages.

C'est pourquoi, pour les études, plans et programmes qui seront, après le personnel et les problèmes financiers du ministère, le troisième volet du triptyque économique, je compte m'appuyer largement sur le service des études économiques — S. A. E. I. — d'une part, et sur l'institut des recherches des transports, d'autre part, organismes communs aux deux ministères et dont la compétence s'étend à l'ensemble des moyens de transports.

Dans le même esprit — je tiens à le rappeler — un arrêté interministériel a permis la refonte de la commission de l'informatique, commune aux deux ministères. En outre, je répète que les tâches de gestion seront rassemblées afin de couvrir l'ensemble des services du personnel et de gestion financière.

Les propositions qui vous sont présentées dans le budget pour 1971 peuvent être considérées, malgré les difficultés actuelles, comme ouvertes sur l'avenir.

Sur un total s'élevant à plus de 9 milliards, elles font apparaître, par rapport au budget de 1970, une majoration de 5,5 à 6 p. 100 pour les dépenses de fonctionnement, de 3,4 p. 100 pour les dépenses en capital et de 12,4 p. 100 pour les autorisations de programme.

Après ces observations d'ordre général, venons-en, mesdames et messieurs, à des problèmes qui ont été évoqués par MM. les rapporteurs et le seront sans doute à nouveau tout à l'heure par un certain nombre d'entre vous. Il s'agit des transports interurbains routiers, de la batellerie et des transports dans la région parisienne.

Trop longtemps marquée par le temps de crises et de dirigisme, notre système d'organisation des transports ne correspondait plus aux exigences actuelles, caractérisées par une expansion régulière dans le cadre d'une économie de marché.

La réforme de la S. N. C. F. dont M. Ruais a parlé est appliquée maintenant depuis un an. Certes, il y a eu des difficultés, mais je tiens ici à affirmer d'une façon très objective que déjà elle constitue un pas très important.

Son objectif essentiel est de réduire le déficit de l'entreprise et, par conséquent, d'harmoniser la concurrence entre les différents modes de transport. Le budget de 1971 consacre d'ailleurs, après celui de 1970, l'effort entrepris puisque, de 766 millions cette année, la subvention sera ramenée à 575 millions en 1971.

C'est dire l'effort qui a été réalisé. Cependant, malgré cette évolution favorable, les contributions globales augmentent en raison de l'application des règles d'égalisation des conditions de concurrence et de l'accroissement des obligations des services publics.

Le chapitre relatif aux retraites est en augmentation de 215 millions par rapport à 1970. Pourquoi ? Parce que le nombre des actifs diminue ; il est actuellement entre 300.000 et 305.000, alors que le nombre des pensionnés, veuves comprises, est de l'ordre de 420.000, soit 270.000 anciens agents et 150.000 veuves. Bien entendu, comme je l'ai déjà dit, l'Etat doit prendre en charge la partie qui lui revient normalement.

Quant aux transports sur route, ils ont déjà été réalisés sur près de 4.000 kilomètres. Le rythme prévu n'a pu être atteint en raison des circonstances et des difficultés locales, d'où un accroissement de charges des services publics de l'ordre de 125 millions.

Dieu sait si mes collaborateurs et moi avons sur ce plan beaucoup de difficultés et nous nous faisons là plus d'adversaires que d'amis. Néanmoins, je confirme mes propos de l'an dernier : à part quelques exceptions, ce transfert se réalise dans de bonnes conditions.

La réalisation des prévisions budgétaires est, bien entendu, subordonnée à deux conditions impératives. D'une part, la S. N. C. F., comme vous le souhaitez, monsieur Ruais, doit pouvoir utiliser pleinement la liberté tarifaire qui lui a été rendue et, comme elle l'a prévu, augmenter ses tarifs en 1971 afin d'équilibrer son budget avec la seule subvention forfaitaire dont j'ai parlé.

D'autre part, la S. N. C. F. doit pouvoir réaliser les investissements qui sont nécessaires à l'accroissement de sa productivité. Sans faire acte d'autosatisfaction, je dois dire que, sur mon insistance, le Gouvernement a bien voulu, cette année, répondre à une demande fondamentale que je lui faisais et en a tiré les conséquences en fixant à 1.700 millions les dépenses d'équipement pour 1971.

J'ajoute que l'évolution très satisfaisante du trafic depuis deux ans laisse bien augurer de la réussite du plan de réforme de la S. N. C. F. C'est pourquoi, tout à l'heure, monsieur Ruais, par quelques gestes qui n'excluaient pas la sympathie, je me permettais de mettre en doute vos déclarations pessimistes quant à l'avenir de la S. N. C. F.

La S. N. C. F., chacun en prend maintenant conscience, a encore un bel avenir devant elle, et à ceux qui, l'an dernier, nous accusaient de vouloir démanteler cette entreprise nationale, nous avons administré cette année la preuve contraire. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

D'autres réformes projetées concernent à la fois les transports routiers et la batellerie.

En ce qui concerne les transports routiers, la réforme répond à un double objectif. D'une part, lui permettre de jouer mieux que par le passé un rôle conforme à ses possibilités et à sa vocation propre. Il s'agit donc d'appliquer une meilleure spécification entre les modes concurrents.

D'autre part, la réforme tend, à l'intérieur de la catégorie des transporteurs routiers, à normaliser la situation des différents types, de manière à mieux satisfaire les besoins du marché et à créer les conditions d'une saine et efficace harmonisation des activités des différents modes de transport.

A cet effet, comme pour la S. N. C. F. avec les syndicats, nous avons mené, avec les responsables des deux grandes associations nationales de transporteurs routiers, une concertation efficace qui a permis, cette fois, d'aboutir à une modification de la taxe à l'essieu sans avoir à faire face aux difficultés que, malheureusement, nous avons connues dans le passé.

La batellerie française est soumise à la concurrence des autres modes de transport. Elle se trouve dans une situation

préoccupante due à une certaine stagnation et même à une baisse du trafic de l'ordre de 9 p. 100.

La population batelière, pour sa part, est habituée depuis trente ans à un mécanisme de répartition du trafic qui élimine la concurrence entre les bateliers.

En présence d'une telle situation, plusieurs solutions sont possibles.

La première consisterait à faire du malthusianisme, à protéger artificiellement l'activité menacée, ce qui serait contraire à la politique générale des transports.

La deuxième serait de laisser la situation évoluer, laisser, comme dit la chanson, « le chaland qui passe ». Cela ne manquerait pas de conduire à des troubles sociaux et à des difficultés économiques.

La troisième solution, la seule qui soit raisonnable, consiste donc à donner à cette vieille et solide profession les moyens d'exercer son activité au sein d'un marché concurrentiel, en se fixant un double but : améliorer la productivité et la compétitivité du transport par voie d'eau, relever le niveau de vie de la population batelière.

Tel est l'objet du plan d'ensemble de la batellerie, qui doit être financé en partie par l'Etat et, pour l'autre partie, par la profession elle-même. C'est pour cela qu'un premier crédit de cinq millions a été inscrit au projet de budget pour 1971.

Ce plan, dont les modalités sont en cours de discussion avec la profession, comporte deux séries de mesures étroitement complémentaires.

L'action principale doit permettre d'éliminer, par voie de volontariat et dans la limite de 900 unités, soit environ 15 p. 100 de la flotte actuelle, les bateaux trop âgés, ainsi qu'un certain nombre de bateaux de conception périmée.

Les incitations à cette action consisteraient en des indemnités de déchargement et des indemnités de cessation d'activité.

Trois actions complémentaires sont également prévues.

La première consiste à élever le niveau de formation professionnelle de la population batelière, afin de mieux préparer les jeunes à exercer ce métier dans des conditions plus difficiles qu'autrefois et à les aider, le cas échéant, à se reconverter.

La deuxième tend à favoriser les réformes de structure, grâce à des groupements d'artisans bateliers constitués en application de la législation sur les groupements d'intérêt économique.

Enfin, il faudrait faire bénéficier les clients de la batellerie des gains de productivité ainsi réalisés en poursuivant et en complétant l'effort actuel d'assouplissement des tarifs de la batellerie.

J'en reviens, mesdames, messieurs, à un problème qui est grave non seulement pour Paris, mais qui commence, voire continue, à l'être dans les villes de province d'une certaine importance ; je veux parler des transports urbains.

Les transports urbains posent de redoutables problèmes, dont l'importance et les difficultés n'ont fait que croître ces dernières années.

Pour que, comme le disait le 15 octobre à cette tribune M. le Premier ministre, les cités jouent le rôle économique et social qu'on attend d'elles, il importe que les transports de personnes s'effectuent avec rapidité, au moindre coût pour l'utilisateur et avec le minimum de fatigue pour lui.

Conscient de ce problème et soucieux de lui apporter une solution appropriée, j'ai pensé que la meilleure formule était d'organiser une concertation des principales administrations, des collectivités locales et des exploitants des services urbains.

Cette concertation a eu lieu à Tours, au mois de mai dernier, sous forme de colloque. A la suite de celui-ci, et comme je l'avais annoncé à Tours, un Livre blanc va bientôt paraître, dont vous serez mesdames, messieurs les députés, les destinataires. D'ores et déjà, je puis vous en indiquer les grandes lignes concernant les transports urbains en général, c'est-à-dire surtout ceux des grandes villes de province : la décentralisation des pouvoirs au profit des collectivités locales ; la création — c'est très important — d'autorités uniques d'agglomération ; l'établissement de plans de transports cohérents avec les plans d'urbanisme.

D'autre part, ce Livre blanc recommandera, monsieur le rapporteur de la commission des finances, une meilleure discipline de la circulation et du stationnement dans les agglomérations.

Je ne voudrais pas ici critiquer l'assemblée municipale de Paris, mais je dois souligner que de nombreux conseils municipaux de province ont déjà, ces temps derniers, malgré la proximité des élections de mars 1971, décidé le stationnement payant, bien souvent à la demande des commerçants eux-mêmes.

Enfin, ce Livre blanc reconnaît la nécessité de donner un cadre neuf à la collaboration entre les exploitants et les collec-

tivités locales, grâce à des contrats de programme conclus avec l'aide des autorités de tutelle pour une durée de trois à cinq ans.

Venons-en plus spécialement à la politique des transports dans la région parisienne, qui se caractérise, ne nous le dissimulons pas, par une charge croissante pour l'Etat et les collectivités locales de la région parisienne et par l'insatisfaction des usagers. Une réforme, comme le souhaite avec raison M. le rapporteur, s'impose donc.

Je vous avais annoncé l'an dernier, à pareille époque, que le ministère des transports, en liaison avec d'autres départements et avec le préfet de la région parisienne, étudiait un projet de réforme. Ces études ont abouti. Quels en sont les objectifs, quels en sont les moyens ? Je ne puis vous en donner aujourd'hui que les grandes lignes.

S'agissant des objectifs, il convient d'améliorer les conditions de transport, notamment, comme l'a souligné M. le Premier ministre, en augmentant la capacité et le confort et en facilitant la circulation des autobus, de façon qu'ils roulent non plus à neuf kilomètres à l'heure, mais à quinze ou seize, comme autrefois.

Il faut limiter la charge des contribuables, d'abord en la plafonnant au niveau actuel, pour la réduire ensuite par paliers.

Il faut définir plus clairement les responsabilités de l'Etat, des collectivités locales et des entreprises de transport.

Il faut enfin déconcentrer sur la région parisienne certaines des attributions de l'Etat en matière de transports en commun.

Quels seront les moyens employés ?

Un projet de contrat de programme pluriannuel a été établi pour la R. A. T. P. Il fait l'objet de discussions et de mises au point avec les ministères intéressés et la préfecture de région, avant d'être soumis à une procédure de consultation de toutes les parties intéressées, en particulier des représentants du personnel, comme nous l'avons fait pour la S. N. C. F.

Ce contrat prévoit un effort important d'investissement pour les opérations de capacité, de confort et de productivité, financé en partie — je confirme ce qu'a dit M. le Premier ministre — par le produit d'une taxe d'amélioration des transports en région parisienne. Cette mesure est à l'étude et devrait entrer en vigueur l'année prochaine.

Le contrat prévoit aussi une politique tarifaire cohérente, impliquant, nous ne le dissimulons pas, un relèvement modéré mais régulier du tarif de base.

Il prévoit enfin, comme pour la S. N. C. F., la disparition progressive de la subvention d'équilibre.

Un contrat analogue sera étudié pour la S. N. C. F. banlieue.

La réussite de cette politique suppose que dans le même temps soit discipliné l'usage de la voiture individuelle en vue d'une meilleure utilisation de la voirie parisienne : développement des couloirs réservés, stationnement payant, relèvement du taux des amendes. Beaucoup de Parisiens, et même de provinciaux, préférant risquer deux ou trois amendes de 10 francs par mois plutôt que de payer un garage entre 50 et 100 francs, laissent leur voiture sur la chaussée ou sur le trottoir. Il y a lieu de les en dissuader.

Enfin, un comité de la circulation et du stationnement, présidé par le préfet de région, aura pour tâche d'harmoniser les décisions prises dans ces domaines par les diverses autorités compétentes.

Nous savons tous combien, sur cette question des transports urbains de la région parisienne, l'opinion publique est sensibilisée et qu'elle s'irrite des difficultés qu'elle subit actuellement. Ce n'est que par une action résolue menée en profondeur qu'une solution satisfaisante peut être trouvée.

Pour sa part, le Gouvernement en a pleinement conscience. Il a fixé, il y a quelques semaines, des orientations qui tracent à ses services et aux entreprises de transport les lignes de conduite à observer pour aboutir dans un délai minimal.

Je suis persuadé que l'année 1971 sera l'année de la réforme des transports parisiens, comme l'année 1969 a été celle de la S. N. C. F. sur le plan national.

Parallèlement à cette refonte de l'organisation des transports parisiens sont actuellement étudiés, dans le cadre des travaux du VI^e Plan, les investissements qui seront réalisés pendant sa durée.

C'est par des actions concrètes que doit s'exprimer la priorité à donner, j'en suis convaincu, aux transports en commun dans Paris et la région parisienne. Au demeurant, le Premier ministre a fait part à cette tribune, le 15 octobre dernier, de la position du Gouvernement à ce sujet.

C'est pourquoi, avant même que le VI^e Plan soit voté par le Parlement et que toutes les commissions aient pu en délibérer, le Gouvernement a pris, le 15 octobre dernier, une série de déci-

sions importantes pour l'amélioration, par des investissements importants, des transports de la région parisienne. Je les rappelle :

Premièrement, lancement immédiat des travaux du tronçon central du réseau express régional ;

Deuxièmement, amélioration, au cours des trois prochaines années, du confort et de la capacité du métro et des lignes S. N. C. F. de banlieue, notamment par la mise en service de nombreux escaliers mécaniques et par un accroissement du matériel roulant.

Troisièmement, amélioration des correspondances métro- S. N. C. F. ;

Quatrièmement, modernisation d'au moins deux lignes de métro ;

Cinquièmement, desserte ferrée des villes nouvelles d'Evry, de Cergy, de la vallée de la Marne et de ville de Créteil.

Vous pouvez constater qu'un effort important va être accompli dans les prochaines années et que, je le répète, nous n'avons pas attendu que le VI^e Plan soit voté pour l'entreprendre. Que le Parlement veuille bien m'excuser, mais je crois qu'il y avait urgence. La promotion et la priorité à donner aux transports en commun résulteront non seulement d'une politique de contrôle et de discipline des transports individuels, mais aussi d'une action positive permettant à l'usager de faire un choix conforme à l'intérêt général.

Notre politique des transports est au service de l'usager, de l'économie nationale, donc de la nation.

Le Gouvernement a été, pour la mener à bien, un dirigisme étroit, difficile à mettre en œuvre et douteux dans ses résultats. Conséquent avec lui-même, il lui a préféré le jeu du marché, organisé néanmoins en fonction des caractéristiques propres du monde des transports et des besoins croissants qui ne cessent de se manifester dans les villes.

Le problème fondamental reste, bien entendu, celui des moyens financiers.

Le budget de 1971 marque, vous pouvez le constater, une étape importante que devrait confirmer le VI^e Plan.

Ce n'est là que la conséquence de la part décisive que prennent les transports dans le développement économique et qu'a consacrée, depuis bientôt quatre ans, la création d'un ministère des transports.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que je tenais à vous présenter, restant, bien entendu, à votre disposition pour répondre en fin d'après-midi à toutes les questions qui me seront posées.

J'ai toutefois une excuse à vous présenter — mais vous l'aurez facilement comprise et j'espère qu'à l'avance vous m'aurez accordé votre indulgence — c'est la voix éraillée avec laquelle je vous ai parlé. (*Vifs applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

M. Raymond Barbet. La caractéristique particulière de votre budget, monsieur le ministre des transports, c'est sa faible augmentation sur l'exercice antérieur, 2,8 p. 100, plus de trois fois inférieur à l'accroissement des dépenses publiques.

Si cette constatation permettait à l'Etat de faire face à ses obligations, nous serions les premiers à nous en féliciter, mais il n'en est pas ainsi et l'insuffisance des crédits de votre budget augmentera les difficultés que connaissent deux réseaux publics de transports, la S.N.C.F. et la R.A.T.P. qui, pour la région parisienne, devraient bénéficier d'une priorité.

Alors que votre rôle devrait vous conduire à apporter une aide efficace à la société nationale, en mettant à sa disposition les crédits d'investissement qui lui sont nécessaires pour la modernisation de ses installations et un rendement accru de son exploitation, avec le Gouvernement, vous vous dégagez de vos responsabilités en lui imposant de financer ses programmes par l'autofinancement. Certes, il s'agit là de l'application d'un principe général arrêté par le Gouvernement pour tout ce qui touche les équipements publics, qu'il s'agisse de ceux ressortissant à votre projet de budget particulier ou de tous autres intéressant l'enseignement, la santé, la vie des collectivités locales.

Dans le cas particulier de la S.N.C.F. ou de la R.A.T.P., l'autofinancement n'est ni plus ni moins que l'obligation qui leur est faite de rechercher les moyens financiers qui leur sont nécessaires à travers les augmentations de tarifs imposées aux usagers, auxquelles s'ajoutent les charges que vous imposez aux collectivités locales. A cet égard, est-il exact, monsieur le

ministre, qu'on envisage — c'est du moins ce que la presse a annoncé — l'augmentation des tarifs ferroviaires de marchandises et de voyageurs, à dater du 1^{er} janvier prochain ?

Or sur les grandes lignes, entre les années 1958 et 1967, le prix du kilomètre-voiture en deuxième classe a augmenté de 55 p. 100 environ, alors que les tarifs de banlieue ont connu dix augmentations depuis 1949, dont deux importantes, 22,5 p. 100 en 1958 et 30,7 p. 100 en 1967.

Il en a été de même pour les tarifs marchandises, encore qu'il faille distinguer entre la tarification de détail et celle s'appliquant aux transports par wagons complets, ces derniers bénéficiant de tarifs de faveur, dits « tarifs spéciaux », et de contrats particuliers établis à partir d'un calcul de coûts marginaux spécifiques inférieurs aux coûts marginaux moyens généraux.

En outre, des redevances sont versées aux propriétaires de wagons particuliers, des allocations consenties aux propriétaires d'embranchements particuliers, des bonifications accordées pour les transports en train complet. Tout cela vient en diminution des recettes des transports de marchandises par wagons.

C'est pourquoi nous ne saurions admettre une augmentation des tarifs-voitures et de marchandises de détail, ainsi que vous semblez l'envisager.

Pour tenter de justifier ces constantes augmentations de tarifs, le Gouvernement invoque la nécessité de l'équilibre du budget de la S.N.C.F. et l'impossibilité pour le budget de l'Etat d'apporter sa contribution financière à la société nationale, alors que la grande industrie utilise les services de la S.N.C.F. à son profit exclusif.

Le désintéressement du Gouvernement devant les obligations incombant à la S.N.C.F., notamment pour ses dépenses d'investissement et de modernisation, aboutit à retarder des travaux dont l'utilité est reconnue et dont les études déjà entreprises permettraient la réalisation au cours des prochaines années.

La construction d'une ligne à grande vitesse Paris—Lyon par turbotrain s'inscrit comme une première nécessité. Elle peut être aménagée sur une infrastructure nouvelle qui lui permettrait de porter au maximum la qualité du service voyageur, en dégageant la ligne actuelle de la majeure partie de son trafic voyageurs et en assurant ainsi au trafic marchandises la fluidité nécessaire.

Je vous pose donc la question : Le Gouvernement entend-il apporter à la S.N.C.F. son concours financier pour que cette réalisation s'accomplisse au cours du VI^e Plan ?

Il est évident que si, par une meilleure utilisation des ressources nationales, le Gouvernement se montrait soucieux de répondre aux impératifs auxquels il se trouve confronté, des réalisations profitables à l'ensemble de la nation pouvaient voir le jour, des fermetures de lignes pourraient être évitées et les revendications du personnel pourraient être satisfaites. Car il ne suffit pas, comme vous le faites trop souvent, de rendre hommage aux mérites du personnel de la S.N.C.F. en lui reconnaissant des qualités que chacun de nous apprécie. Encore faudrait-il, pour que vos déclarations prennent un sens, que vous vous employiez à régler le contentieux existant entre la S.N.C.F. et son personnel, et qui porte sur des augmentations de salaires du personnel en activité et des pensions de retraite — augmentations justifiées par l'augmentation du coût de la vie — et sur la réduction à quarante heures de la semaine de travail dans le courant de l'année 1973.

Dans son rapport écrit, M. le rapporteur spécial de la commission des finances constate l'effort de contraction que s'est imposé le budget des transports terrestres au cours des trois dernières années, effort qui, d'après lui, traduit les premiers effets de la réforme engagée et qu'il recommande d'appliquer à la R. A. T. P.

Que peut-on conclure de cette analyse ? En premier lieu, que la réforme est paralysante et qu'elle aboutit à alléger le budget de l'Etat de charges qui, normalement, lui incombent, pour les reporter sur les usagers par l'augmentation des tarifs et sur les collectivités locales de la région parisienne.

Pour tenter de faire aboutir sa politique, le Gouvernement emploie plusieurs méthodes. Il essaie d'opposer entre elles les populations de la région parisienne à celles de province...

M. le ministre des transports. Monsieur Barbet, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Raymond Barbet. Volontiers, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des transports. Excusez-moi de vous interrompre mais je tiens à démentir formellement votre propos. Souvenez-vous, l'an dernier, à cette même tribune, je me suis employé à

éviter qu'il y ait un conflit entre les députés de province et ceux de la région parisienne et j'ai adopté la même attitude au Sénat. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Raymond Barbet. Monsieur le ministre, vos déclarations sont une chose mais la pratique du Gouvernement en est une autre. Il existe une solidarité gouvernementale que vous ne pouvez pas contester. Or, dans ce domaine, comme dans d'autres, le Gouvernement essaie précisément d'opposer les populations de la région parisienne à celles de province...

M. le ministre des transports. Mais non !

M. Raymond Barbet. ... de même qu'il essaie d'opposer les usagers des transports en commun à ceux qui sont contraints d'utiliser leur propre véhicule.

En fait, loin de s'opposer, les intérêts de Paris et ceux de la province sont communs, surtout si l'on tient compte de cette réalité selon laquelle l'importance nationale de la région parisienne constitue un point d'appui, un support précieux pour le développement des autres régions.

En effet, 55 p. 100 des impôts directs de toute la France sont levés dans la région parisienne; la moitié du chiffre d'affaires de toutes les entreprises industrielles et commerciales y est réalisé.

En raison de sa situation géographique, la région parisienne doit pouvoir se développer de façon harmonieuse du point de vue de la population, des industries, du commerce, des emplois, des équipements collectifs et constituer ainsi un élément capital pour le développement de l'économie française. Une urbanisation rationnelle de cette région devrait tenir compte de trois impératifs qui eux-mêmes doivent s'harmoniser entre eux : l'emploi, le logement, la circulation.

L'implantation des activités près du lieu d'habitation des travailleurs éviterait que chaque jour 800.000 banlieusards viennent travailler à Paris, chiffre qui serait porté à 1 million en 1975 si l'état de choses actuel devait persister. Il en est de même pour les migrations quotidiennes de banlieue : de 800.000 aujourd'hui elles passeraient à 1.800.000 à la fin du siècle si l'urbanisation anarchique que connaît la région parisienne se poursuivait.

L'urbanisation actuelle ne fait qu'aggraver le problème des transports; par contre elle permet aux grandes banques ainsi qu'aux gros constructeurs des spéculations, des plus-values foncières exorbitantes sur les terrains bâtis ou non bâtis.

De même qu'il est inexact de prétendre que l'amélioration indispensable des transports en commun passe surtout par des mesures contre les automobilistes, il est aussi mensonger d'affirmer que les intérêts de Paris et de la province s'opposent en accusant les populations de la région parisienne d'obliger celles de province à supporter le déficit des transports parisiens ou, *vice versa*, en disant aux populations de la région parisienne qu'elles doivent payer des subventions élevées aux petites et moyennes exploitations agricoles.

La dégradation des transports dans la région parisienne est continue. Elle est due, d'une part, à l'accumulation des retards apportés à l'exécution des travaux du tronçon central du métro express et au prolongement des lignes de métro en banlieue, sous prétexte du défaut de moyens financiers; d'autre part, au fait que le Gouvernement n'exige pas des grandes entreprises capitalistes qui bénéficient quotidiennement des transports publics pour leurs activités lucratives, la contribution financière que leurs profits leur permettent de supporter.

C'est tellement vrai qu'après avoir supprimé en 1959 une taxe imposée aux grandes industries et aux grosses sociétés commerciales de la région parisienne, votre Gouvernement, monsieur le ministre, s'oppose toujours à son rétablissement malgré les déclarations de M. le Premier ministre, le 15 octobre dernier. Pendant ce temps, vous imposez aux travailleurs, aux retraités et aux personnes âgées des augmentations constantes des tarifs de transport, telle que celle que vous envisagez encore pour janvier prochain et contre laquelle nous nous élevons avec force.

La suppression de la taxe sur les transports depuis onze ans vous a privé de moyens financiers considérables qui vous auraient permis d'éviter les augmentations de tarifs qu'ont dû supporter les usagers et d'entreprendre des travaux qui rendraient aujourd'hui de grands services à la population de la région parisienne.

Par contre, les grandes industries, les grosses sociétés commerciales peuvent vous remercier des cadeaux que vous leur avez faits. En 1959, cette taxe avait rapporté environ 16 milliards d'anciens francs, et encore n'était-elle pas appliquée d'une manière progressive, comme nous le demandons, aux entreprises industrielles et commerciales occupant plus de cent salariés.

L'application des mesures que nous suggérons, qui s'ajouteraient à l'augmentation des crédits consentis par l'Etat aux

transports et à la circulation en région parisienne, permettrait de doubler les crédits prévus au VI^e Plan par le Gouvernement.

A entendre le Gouvernement et les élus de la majorité, l'augmentation des tarifs de transport de la R. A. T. P. et des lignes de la S. N. C. F. serait justifiée par le service rendu à ceux qui les utilisent. Or, quels sont les véritables bénéficiaires de l'existence et du développement, insuffisants certes, des moyens de transport sinon, comme je viens de le mentionner, les grandes entreprises industrielles et commerciales qui font transporter, sans frais pour elles, la main-d'œuvre nécessaire à leur fonctionnement ?

Quelle aubaine pour ces puissantes sociétés capitalistes, qui ont installé leur siège dans la région de la Défense, de disposer du métro express sans qu'il leur en coûte un centime, alors que leurs personnels et les habitants de ce secteur de la région parisienne doivent acquitter un prix plus élevé pour utiliser ce nouveau service !

Depuis douze ans, le régime actuel n'a cessé d'aggraver, par tous les moyens, les frais que supportent les usagers, ainsi que les automobilistes, qui sont aussi des contribuables.

Les seules innovations des gouvernements qui se sont succédé depuis 1958 ont consisté à modifier les financements antérieurs de l'Etat pour les investissements et le fonctionnement des transports parisiens en diminuant d'abord la part de l'Etat dans le déficit des transports, en reportant la charge sur les collectivités locales, en créant le distriel et un impôt régional supporté par les contribuables locaux, usagers des transports ou non. Dans le même temps le budget de l'Etat voyait du même coup réduire ses propres charges et le tout se complétait par des augmentations continues des tarifs qui atteignent pour la R. A. T. P. 90 p. 100 depuis 1967.

Oubliant volontairement le caractère social des transports en commun, le Gouvernement, par les organismes qu'il a créés et dont il conserve la maîtrise, s'emploie constamment à aggraver les charges supportées par les usagers des transports en diversifiant les prix par l'établissement de sectionnements linéaires.

C'est pourquoi nous préconisons pour toute la région parisienne l'établissement d'une tarification unique englobant le métro intra et extra muros, les lignes d'autobus, les lignes S. N. C. F. de banlieue.

Il faut, par ailleurs, coordonner l'urbanisation, les créations d'emplois et les transports, sous l'autorité d'un établissement public régional du transport et de la circulation, géré par les élus, les usagers et le personnel des transports ainsi que par les représentants de l'administration.

Cependant, dans l'immédiat, des mesures d'urgence doivent être prises, telle que la non-augmentation des tarifs; l'établissement d'une carte unique de transports valable pour la région parisienne payée par les employeurs et le versement par ceux-ci d'une prime de transport couvrant les frais réels des travailleurs obligés d'utiliser leurs propres véhicules; l'extension du tarif banlieue de la S. N. C. F. à l'ensemble de la région parisienne; une tarification unique sur tous les transports en commun de la région parisienne; l'instauration de tarifs réduits pour les retraités; la gratuité pour les élèves d'âge scolaire, celle-ci devant accompagner la gratuité de l'enseignement, ainsi que des tarifs réduits de 50 p. 100 pour les lycéens et étudiants.

Pour l'amélioration réelle de la desserte des transports en commun, nous proposons de construire un réseau à longue distance qui doit pouvoir relier rapidement les zones urbaines principales, joindre Paris et assurer les liaisons interdépartementales.

Cela suppose l'achèvement du R. E. R. de Saint-Germain à Briec-Comte-Robert; le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet avec le raccordement au R. E. R.; la réalisation de la liaison Orly-Roissy par le métro; l'utilisation et la modernisation des lignes S. N. C. F. de petite et grande ceinture; la création d'une rocade intermédiaire, genre Urba, sur l'autoroute A 86 et l'Arise; la création, enfin, de lignes d'autobus sur le réseau autoroutier.

Quant au réseau de courte distance, représenté par le bus et le métropolitain, il devrait assurer la correspondance avec le précédent et permettre une desserte efficace de tous les centres d'activité — économique, administrative, sociale et culturelle — et permettre des liaisons efficaces entre les villes de banlieue par les dispositions suivantes : prolongement des lignes de métro en banlieue; allongement des quais du métro pour permettre l'extension des rames; accélération de la fréquence de certaines lignes de métro, trains, autobus avec maintien du service au-delà de vingt et une heures; réouverture de lignes S. N. C. F. de banlieue fermées au trafic voyageurs; aménagement de nouvelles gares S. N. C. F. en fonction de l'urbanisation.

Certes, toutes ces dispositions, tous ces travaux nécessaires demandent des moyens financiers importants. C'est pourquoi

nous proposons que la somme de quinze milliards prévue au VI^e Plan soit doublée et, pour le plan suivant, il faudrait encore augmenter les crédits de 50 p. 100. Ainsi pourraient, jusqu'en 1981, être réalisés soixante-quinze milliards d'équipement.

Dans l'utilisation de ces sommes, la priorité aux transports en commun doit être assurée. Nous proposons que les deux tiers des crédits que nous réclamons pour le VI^e Plan soient affectés à ce secteur. Ainsi, les transports en commun seraient dotés de vingt milliards, soit près du triple de ce qui est envisagé actuellement, cela sans nuire aux infrastructures routières qui disposeraient de dix milliards au lieu des sept et demi prévus.

Une partie importante de ces dépenses nouvelles pourrait d'ailleurs être couverte par l'institution d'une taxe spéciale et progressive sur les plus-values foncières, taxe qui ne devrait pas se répercuter sur les prix des loyers.

Ainsi, et sans augmenter la part des collectivités locales, c'est essentiellement par l'augmentation des crédits d'Etat que doit être assurée la plus grande part des dépenses. C'est pourquoi nous demandons que la part de l'Etat dans le financement des grands travaux soit portée à 75 p. 100.

Pour l'application de ces dispositions, l'office régional des transports et de la circulation, dont nous demandons la création, serait chargé de gérer les ressources financières affectées aux transports en commun et à la circulation, notamment les subventions de l'Etat, le produit de la taxe spéciale des transports, la part fixée par la loi du produit de la taxe sur les plus-values foncières, le produit des emprunts.

La gestion démocratique que nous proposons permettrait à la fois d'assurer aux usagers des transports de la région parisienne un service public correspondant à leurs besoins et de satisfaire les revendications du personnel des transports qui sont inséparables d'une politique sociale des transports.

Par une déclaration commune et publique, les organisations syndicales C. G. T., C. F. D. T., Fédération de l'éducation nationale des huit départements de la région parisienne, ainsi que le parti communiste, le parti socialiste, la convention des institutions républicaines, Jeune République et Objectif 72 invitent les usagers des transports et la population de la région parisienne à agir pour imposer une modification décisive de la néfaste politique actuelle des transports.

Le groupe communiste fait sienne cette déclaration. Il s'associera au rassemblement qui se tiendra le 18 novembre aux Halles, à l'emplacement prévu de la station R. E. R., et auquel sont invités les usagers des transports et les habitants de la région parisienne pour manifester une nouvelle fois leur volonté, dont il faudra bien tenir compte.

Votre budget, monsieur le ministre, est inspiré par le souci qui anime le Gouvernement de réduire au minimum la part de l'Etat dans les dépenses consacrées aux équipements collectifs, alors que les puissantes sociétés capitalistes bénéficient de faveurs et de largesses financières de ce gouvernement.

Certes, en agissant ainsi, vous faites un choix. Nous avons fait le nôtre, en nous opposant à votre politique qui méconnaît les intérêts des travailleurs et de la grande masse de la population française.

C'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas les propositions budgétaires que vous avez soumises à l'Assemblée. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Maurice Lemaire. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon propos portera sur certains aspects de l'économie des transports, notamment celui de la sécurité.

Ces problèmes, monsieur le ministre, ne relèvent pas tous directement de votre département. Les ministères de l'équipement et de l'intérieur, les services du Premier ministre sont également concernés. Je tenais à formuler cette remarque en exergue ; néanmoins, vous représentez ici le Gouvernement tout entier.

On peut dire aujourd'hui que le transport, c'est à la fois l'espoir et le mal de la société moderne. L'espoir, car le rêve des hommes est de plus en plus inséparable du mouvement et de la domination de l'espace. Le mal, car les moyens possibles et imaginables pour satisfaire le désir des hommes et leurs besoins surgissent, s'étendent et se concurrencent.

Le transport devient dévorant et, faute de pouvoir être maîtrisé dans son élan et sa diversité, c'est un consommateur abusif de richesses.

L'approche des solutions est d'une extrême complexité.

Comment faire le départ entre les transports collectifs et les transports individuels ? Comment établir la hiérarchie des qualités du service ? Comment définir les choix des équipements

et l'optimum de l'occupation des sols et de l'espace ? Comment vaincre les pollutions de plus en plus agressives ? Comment tenir compte, surtout, du facteur capital, le facteur sécurité qui, pour tout esprit averti, surelasse tous les autres ?

Les Français ont été traumatisés par la catastrophe de Saint-Laurent-du-Pont : 145 morts. C'est énorme et c'est révoltant. Mais, dans le même week-end de la Toussaint, 158 tués sur les routes et plus de 3.500 blessés. Pour ce désastre, un flash à la radio, un communiqué de routine dans les journaux.

A Saint-Laurent, c'est de l'impéritie, voire de la forfaiture. Sur les routes, ce n'est que la fatalité, la rançon du progrès, un tribut que, pudiquement, on voile.

Mais faisons un compte plus précis. De janvier 1967 au 30 juin 1970, plus de 50.000 tués et plus de 1.100.000 blessés.

De tels holocaustes méritent qu'on s'y arrête. Et, en regard, que valent les mesures prises pour y parer ?

Ce que l'on constate, c'est que, sur les routes limitées à 110 kilomètres-heure, on circule couramment à 130 kilomètres-heure et plus, et je l'ai constaté moi-même en parcourant plus de 900 kilomètres lors des fêtes de la Toussaint. Le temps est déjà passé — les choses vont vite chez nous — où l'on paraissait prêter attention à ces poteaux indicatifs de vitesse posés à grands frais le long de nos routes nationales.

Écoutez encore le langage des chiffres. On a estimé que l'année 1969 aura coûté à la nation environ 7 milliards de francs pour les blessés et les morts sur nos routes. Si l'on y ajoute les dégâts matériels, on dépasse largement les dix milliards.

Me permettez-vous de rappeler ce que nous avons déjà dit et redit à cette tribune ? C'est la vitesse qui tue et qui blesse. C'est l'évidence même.

Mais, au lieu d'accuser l'imprudence, la négligence, l'inattention et plus certainement encore l'incompréhension du risque, on juge plus facile d'évoquer le mauvais état des routes, leur étroitesse, les obstacles à la visibilité, les points singuliers et les points noirs.

La conclusion en découle : il faut pousser d'urgence à la construction d'autoroutes. C'est vrai et nous en serons d'accord.

Mais qu'a-t-on vu après l'inauguration du dernier tronçon de l'autoroute A 6 ? On relevait en même temps, et en un même endroit, à hauteur de l'échangeur de Beaulieu, une vingtaine de voitures disloquées, dont deux détruites par le feu, deux morts et vingt blessés, dont sept blessés graves. Et trois autres accidents étaient déjà survenus, avec d'autres blessés, dans le même secteur au cours des vingt-quatre heures précédentes.

Qu'en conclure, sinon qu'il nous faut redire inlassablement que le problème de la sécurité, chez nous comme ailleurs — mais peut-être pourrions-nous commencer par la France ? — est mal énoncé, mal engagé et non résolu ?

On s'exténue sur les programmes, on s'enflamme pour les techniques nouvelles, on se bat entre moyens de transport concurrents. Les uns prônent l'avion même pour les courtes distances, les autres en sont déjà aux superautoroutes et, pour Paris, au superpériphérique ; d'autres sont pour le turborail, mais ils sont fortement contrôlés par les partisans de l'aérotain.

Une seule chose est certaine, c'est que nous nous précipitons tous ensemble vers la plus sombre impasse de tous les temps. Le contraire serait étonnant, en raison — il faut avoir le courage de le dire — du désordre de l'économie des transports, faute d'une saine et efficace coordination entre tous les moyens — je reprends les mots que vous utilisiez tout à l'heure, monsieur le ministre.

Les difficultés de la circulation s'aggravent partout dans nos villes grandes ou moyennes. L'automobile, qui a facilité l'éclatement de la cité, ne résout finalement pas les problèmes. L'éclatement les aggrave plutôt. Pour nos grandes routes nationales, l'impossibilité d'une circulation honnête, certains jours, est de plus en plus flagrante. Pour les autoroutes, le même phénomène est déjà en vue.

Il faudrait un grand bond technique pour résoudre cette équation aux multiples inconnues. En attendant, il faut pallier les difficultés, faire montre d'intelligence — il y en a chez nous — de sagacité — il y en a moins — de bon sens surtout — il n'y en a guère — maîtriser certains obstacles majeurs, dont la pollution sera bientôt le plus grave.

Ce que tout le monde conçoit, c'est qu'il faut de l'argent, beaucoup d'argent, toujours plus d'argent.

Formons ici, si vous le voulez bien, un rêve ensemble, un rêve éveillé.

Supposons que nous ayons une signalisation routière qui en soit une, alors que celle que nous avons est encore du style infantile — et je pèse mes mots. Elle est mal faite, souvent mal visible sinon invisible, en tout cas anachronique.

Supposons que les traits pleins et tiretés sur nos routes correspondent vraiment aux impératifs du tracé, surtout aux abords des points singuliers et des points noirs.

Supposons que les poteaux indicateurs de vitesse soient crédibles et qu'on puisse dès lors prétendre les faire strictement observer, alors qu'aujourd'hui chacun s'en moque.

Supposons que les poids lourds ne soient plus décidés à doubler à tout prix d'autres poids lourds ou des véhicules de tourisme, sous prétexte que leur moteur développe des centaines de chevaux de puissance, en attendant des milliers.

Supposons que certains conducteurs, qui sont assez nombreux, ne changent pas constamment de file et ne doublent pas sans une visibilité suffisante.

Supposons que tous les conducteurs allument leurs feux de croisement dès la moindre brume et le moindre obscurcissement de l'atmosphère, non pour voir devant eux, mais pour qu'on les aperçoive de loin.

Supposons que nous ayons un corps de police routière — alors que je n'en ai vu pratiquement aucune manifestation sur les 900 kilomètres de routes que j'ai parcourus dans l'Est, à la Toussaint — nombreux, stylés, d'une sévérité ni hautaine ni taillonne, mais intangible.

Partant de ce rêve éveillé, nous pourrions, lui donnant corps, économiser à la nation des sommes énormes. N'économiserait-on que la moitié de l'immense gaspillage actuel, cela ferait en trois ans plus de 15 milliards de francs.

Compte tenu du temps nécessaire à la préparation des projets, on pourrait pour le VI^e Plan trouver les moyens de transférer pour assurer le financement total, uniquement avec ces économies, de 3.000 kilomètres d'autoroutes, de la ligne d'aérotrain d'Orly à Roissy-en-France pour assurer la liaison rapide entre les deux aéroports parisiens, et de la ligne ferroviaire ultra-rapide de Paris à Lyon.

La dépense totale pour la mise en exploitation de celle-ci, très contestée, je le sais, ne serait que d'un milliard et demi. Elle soulagerait non seulement sur Paris—Lyon, mais sur tous ses prolongements dans le Sud-Est, le bilan des accidents routiers, faciliterait et améliorerait les relations économiques et assurerait une meilleure rentabilité de la S. N. C. F. que le Gouvernement et vous-même, monsieur le ministre, recherchez au premier chef.

Est-il nécessaire de rappeler ici que sur le rail la vitesse ne tue pas, grâce à une signalisation particulièrement efficace, à la sécurité parfaite des aiguillages et à l'esprit de discipline que se transmettent les cheminots depuis des générations ?

Resteraient encore de larges disponibilités pour réaliser une véritable rénovation de la signalisation routière en hauteur et au sol pour l'aménagement de voies de dépassement sur nos routes nationales à deux voies et pour former un corps de police de la route de 15.000 hommes, convenablement instruit et outillé, qui mettrait progressivement et gentiment en condition les automobilistes qui seraient les premiers bénéficiaires de cette vaste et salutaire opération. Des crédits importants pourraient en outre être attribués à la recherche de la sécurité dans le domaine de la signalisation des routes mais aussi dans celui de la construction d'automobiles où l'on ne semble pas s'en soucier. On parle souvent de la vitesse, mais on ne parle guère de la sécurité.

Pour passer du rêve à la réalité, que faut-il ? Il faut que le Gouvernement et tous les Français décident ensemble de mettre fin à l'immense gaspillage de vies, de sang et de larmes que nous avons sommairement décrit.

Il n'en coûtera rien au Trésor, si vous voulez bien suivre ces propositions. Le bénéfice pour la nation et pour l'Etat sera à la mesure du désastre journalier que l'on recouvre d'un voile pudique, comme je l'ai dit, et qu'il faut maîtriser.

Nous voulons espérer, monsieur le ministre, et ce sera ma conclusion, que le Gouvernement va enfin déployer l'énergie nécessaire pour accéder à ce grand dessein. (Applaudissements.)

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

M. Raymond Dronne. Monsieur le ministre, je saisis l'occasion de ce débat pour vous interroger en quelques mots sur deux problèmes.

Le premier, vous vous en doutez, c'est le problème du transfert sur la route du trafic voyageurs omnibus de certaines lignes de chemin de fer.

Vous avez déclaré que ce transfert s'était opéré sans difficulté. Il en est bien ainsi lorsque les voyageurs sont peu nombreux. Un progrès a même été réalisé dans les cas où les gares sont éloignées des agglomérations, le car, plus souple, pouvant desservir les agglomérations elles-mêmes et rendre de meilleurs services aux usagers.

En revanche, des difficultés ont surgi là où les voyageurs sont nombreux. Les cas sont peut-être rares, mais ils existent. Il me suffira de citer celui de la ligne La Flèche—Le Mans, que je connais bien.

Sur cette ligne, le nombre des voyageurs est appréciable. Presque tous les jours, les voyageurs doivent s'entasser dans des autocars et, souvent, manquent leur correspondance parce que les horaires ne sont pas respectés. Il arrive même, les jours de pointe, que certains ne peuvent monter dans le véhicule. Tout récemment encore, à La Flèche, une trentaine de voyageurs ont été ainsi abandonnés sur le bord du trottoir.

Ce problème de la ligne La Flèche—Le Mans doit être reconsidéré.

Il faudrait aussi étudier de très près le projet de remplacement de l'autorail par l'autocar sur une partie de l'ancienne ligne Paris—Bordeaux-Etat entre Château-du-Loir et Courtalain.

En effet, les régions desservies ont subi un préjudice.

La ville de La Flèche a vu son expansion freinée, ainsi que les communes voisines comme Malicorne-sur-Sarthe qui tire une partie de son activité du tourisme de week-end et des vacances ; sa clientèle parisienne, rebutée par les difficultés des transports, a diminué.

Un problème se pose pour les lignes transférées dont le nombre de voyageurs est appréciable. Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de bien vouloir l'étudier avec la bienveillance dont vous avez souvent fait preuve. Vous remarquerez que les démarches qui ont été faites auprès de vous ne concernaient que ces lignes alors que, pour celles dont le trafic voyageur a été transféré, nous n'avons jamais émis la moindre protestation.

A ce propos, je regrette une nouvelle fois que la direction générale de la S. N. C. F. n'ait pas retenu voilà une quinzaine d'années — c'était bien avant que vous ne preniez le ministère des transports — une excellente solution qui aurait permis de desservir les petites lignes dans de bonnes conditions. Je veux parler de l'autorail F. N. C., l'autorail de la fédération nationale des cheminots, conçu par un groupe d'ingénieurs et d'ouvriers de la S. N. C. F. qui était en quelque sorte un autocar sur rails avec un seul agent assurant à la fois la conduite et la perception. Quelques unités ont été fabriquées et mises en service à titre d'expérience.

Elles ont donné d'excellents résultats. Quand on voit ce qui se passe aujourd'hui, on ne peut que regretter que cette solution n'ait pas été adoptée.

Le second point sur lequel je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, est un problème de personnel. Il concerne les agents de la S. N. C. F. qui, après avoir été détachés outre-mer, ont été réintégrés. Ce problème, qui s'est posé à partir de 1960, a été, il faut le reconnaître, très correctement réglé par la convention passée à cette époque entre le ministre des travaux publics et des transports, le ministre d'Etat chargé de l'aide et de la coopération, la S. N. C. F. et l'office central des chemins de fer d'outre-mer.

Mais une catégorie de personnel a été oubliée, celle des agents de la S. N. C. F. qui ont été détachés dans les régions d'outre-mer, puis réintégrés à la S. N. C. F., sans qu'il soit tenu compte de l'avancement, qu'ils avaient pu obtenir en détachement ou qu'ils auraient pu obtenir normalement en France et qui se trouvent maintenant très défavorisés. Certes, ils ne sont pas nombreux : quelques centaines. Dans une véritable démocratie, l'injustice qui frappe quelques citoyens affecte toute la nation. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir étudier leur cas. Il suffirait, pour cela, qu'un codicille de quelques lignes fût ajouté à la convention de 1960.

M. le président. La parole est à Mme Thome-Patenôtre.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous avons tout récemment entendu M. le Premier ministre évoquer devant cette assemblée « l'épreuve exténuante des déplacements quotidiens » que subissent, en effet, des millions de travailleurs de la région parisienne.

Si le Gouvernement perçoit enfin l'insuffisance et l'inconfort indéniables des moyens de transport dans la région parisienne, il est regrettable que ce problème ait été posé si tardivement.

Courir au petit matin jusqu'à une halte d'autobus, généralement mal protégée, désuète et peu accueillante, sauter de car en train de banlieue, et de train de banlieue en autobus ou métro, passer de deux à plus de trois heures en déplacement chaque jour, tel est le sort peu enviable des six millions et demi d'habitants de la région parisienne qui doivent se rendre à leur travail et en revenir.

Les conditions harassantes dans lesquelles voyagent beaucoup d'usagers de la S. N. C. F. sont donc particulièrement désastreuses; le train est généralement bondé; on fait le voyage debout, serré au point de ne pouvoir faire un mouvement. La lecture d'un journal ou d'un livre est pratiquement impossible. Je pourrais aussi parler de l'inconfort de nombreuses voitures, des marchepieds trop hauts pour les personnes âgées et handicapées — et même pour les plus jeunes — du chauffage absent ou qui, au contraire, brûle les jambes, de l'attente dans les gares exposées à tous vents.

A Paris, exception faite pour Montparnasse, les gares sont tristes, les murs sans couleurs, la lumière terne. Aucun confort; les salles d'attente mal aérées sont repoussantes ainsi que les toilettes; les snacks insuffisants sont mal approvisionnés et souvent mal tenus. Si, par hasard, on a besoin de téléphoner — cela m'est arrivé — autant y renoncer, surtout s'il s'agit de communication hors de Paris.

Est-il admissible que dans les voitures les plus récentes on accepte encore la proportion de 25 personnes assises pour 140 debout? Il faut avoir vu la ruée des voyageurs aux gares parisiennes aux heures de pointe pour avoir une idée du supplice qui leur est infligé.

Mais, alors que les conditions de transport se dégradent sans cesse, le prix des billets de banlieue ne cesse d'augmenter.

On ne compte plus les trains en retard; le matin, c'est la ruée sur les tickets de retard — tout du moins lorsqu'on consent à en donner. D'autre part, les incidents techniques immobilisant toute une gare pendant parfois plus d'une heure se multiplient. Je pense notamment au réseau de la banlieue Nord.

Dans un pays où la durée hebdomadaire du travail est déjà la plus forte d'Europe, s'ajoutent des pertes de temps dues aux déplacements de plus en plus considérables; des milliards d'heures sont perdues en vain, qui provoquent fatigue et surmenage de plus en plus intenses.

Les femmes sont les premières victimes de cet état de choses: d'abord en raison de l'inconfort, de la station debout, de la promiscuité; d'autre part, étant donné la perte de temps en transport, elles se trouvent éloignées de leur domicile de 12 à 13 heures par jour. Dans le train et dans le métro, la grossesse n'est plus un motif suffisant pour obtenir une place assise, qu'il est d'ailleurs impossible d'atteindre à travers la foule.

Je ne voudrais prendre qu'un exemple malheureusement représentatif de ce qui se passe dans toutes les banlieues: la situation dans la région de La Verrière—Le Mesnil-Saint-Denis—Maurepas—Elancourt. Son développement est rapide: la population est actuellement de 15.565 habitants; en 1972 elle atteindra 27.300, et en 1975: 40.000 environ, selon les estimations des projets en cours ou agréés. Or, la majeure partie de cette population travaille à Paris et converge sur la gare de La Verrière. Que fait la S. N. C. F. pour parer à cette situation? Depuis deux ans, aucun train supplémentaire sur cette ligne sauf jusqu'à Trappes. Pour l'avenir, de vagues projets sans financement certain.

A ces prévisions d'augmentation démographique s'ajoute le projet de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Trappes qui vont compter plusieurs centaines de milliers d'habitants au cours de la prochaine décennie. Pour le moment, il y a un manque total de coordination entre les constructions des promoteurs et les réalisations de la S. N. C. F. dans la banlieue parisienne.

Pour justifier ce manque de réalisations, la S. N. C. F. se fonde souvent, pour faire ses évaluations, sur le nombre de personnes transportées par vingt-quatre heures — ce qui fait une moyenne acceptable — alors qu'il faudrait faire le calcul en fonction des heures de pointe.

La fréquence des trains est d'ailleurs souvent mal calculée. Elle est insuffisante lors de ces heures de pointe, et lorsqu'un travailleur a le malheur de quitter son travail un peu après l'heure habituelle, il est souvent condamné à rester une heure de plus sur les quais en attendant un nouveau train.

Si la situation actuelle est déjà très mauvaise, il est malheureusement fort à craindre qu'elle n'empire à l'avenir, faute de coordination entre des divers projets de transports — autoroutiers, S. N. C. F., métro, etc. — d'une part, et les responsables de l'équipement, du logement et de l'aménagement du territoire, d'autre part.

On édifie en effet des quartiers nouveaux, des villes nouvelles, sans avoir préparé au préalable les infrastructures ferroviaires et routières nécessaires, sans avoir prévu d'emplois en nombre suffisant à proximité des nouveaux logements. Mieux encore, on décourage les entreprises parisiennes de s'installer en banlieue, sous prétexte de ne pas défavoriser la province, ce qui accentue le va-et-vient perpétuel, puisqu'on continue à construire aux environs de Paris.

Les mêmes moyens de transport, les mêmes voies routières — dont je n'aborde pas ici le problème, étant donné le temps qui m'est imparti — doivent suffire à des usagers de plus en plus nombreux.

Pourquoi ne ferions-nous pas aussi bien qu'en Angleterre, aux Etats-Unis, en Allemagne et en d'autres pays, où les habitants de plus en plus nombreux des banlieues lointaines n'hésitent pas à prendre un train qui est, lui, particulièrement confortable, en laissant leurs voitures dans de vastes parcs de stationnement aux alentours des gares?

On peut donc déplorer que la S. N. C. F. n'ait pas voulu apporter dans ce domaine une contribution qui aurait pu être intéressante.

Comme toujours, les difficultés proviennent du financement, bien que le district ait consenti un effort. Les municipalités ne peuvent assumer évidemment de telles charges.

Bien entendu, nous savons qu'on ne peut pas tout moderniser en même temps: pour cela, les moyens financiers nécessaires devraient être considérables. Mais au moment où les Français apprennent par la radio ou la presse qu'il est question de leur demander un nouvel effort en matière de tarifs de transports, ils aimeraient sans doute être associés aux décisions prises jusqu'ici en dehors d'eux. Une politique d'ensemble devrait être clairement définie. Si l'on donne la priorité aux transports collectifs, pourquoi faut-il envisager de pénaliser ceux qui n'ont pas d'autre moyen que leur voiture pour se déplacer, faute de transports collectifs suffisants?

Les Français — notamment les Parisiens et les habitants de notre banlieue — aimeraient que les prévisions correspondent aux besoins et aux difficultés réelles qui sont les leurs. Or, la France est l'un des rares pays industriels modernes où il n'existe pas un plan de transport. Lorsqu'il existe des prévisions, elles sont généralement inférieures aux besoins.

Dans ce domaine comme dans tous les autres, il faut commencer par effectuer un choix entre des réalisations prestigieuses, mais partielles, et des améliorations qui intéressent la population concernée par ce problème. De cette politique dépend l'amélioration de la vie quotidienne de millions de Français.

A l'heure actuelle, on parle d'un projet de turbotrain entre Paris et Lyon — à ne pas confondre avec l'aérotrain qui est très intéressant — qui coûtera des milliards de francs en expropriations et en construction.

Lyon sera à deux heures de Paris au lieu de trois heures quarante-cinq, ce qui va à contre-courant de la politique de décentralisation que le Gouvernement préconise et ne fera que concurrencer Air France, autre compagnie nationale.

En effet, Lyon est une capitale régionale suffisamment autonome et importante pour qu'il ne soit pas indispensable d'en faire une super-banlieue parisienne. Le maire de Lyon n'a-t-il pas déclaré qu'il préférerait avoir un métro à Lyon avant le turbotrain?

De même, beaucoup d'entre nous auraient souhaité que les milliards de francs affectés au réseau express régional aient été dépensés pour améliorer vraiment les conditions de transport de tous et prolonger certaines lignes de métro en banlieue, ce qui n'exclut pas la recherche de réalisations scientifiques avancées, mais l'ordre des priorités aurait pu être différent.

A l'avenir, monsieur le ministre, nous souhaiterions qu'une véritable coordination fût établie dans la région parisienne entre les divers ministères intéressés et que le choix des priorités fût défini après une réelle consultation des populations concernées. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Bas.

M. Pierre Bas. Mesdames, messieurs, le problème des transports est véritablement la préoccupation fondamentale pour les dix millions de Français qui vivent et travaillent dans la région parisienne. De surcroît, il est absolument certain que ce problème intéresse de façon déterminante la nation tout entière.

Il intéresse d'abord la nation parce que ces millions d'heures perdus chaque jour dans le métro, dans les autobus, dans les voitures au cours d'interminables migrations sont perdus au bout du compte pour l'économie générale du pays.

Il intéresse ensuite la nation parce que le rôle international de la région parisienne dépend de notre effort pour améliorer les conditions de circulation et de transport. Telle n'est pas l'opinion des seuls élus de la région parisienne et ce sentiment est aujourd'hui largement partagé par la France entière.

Quand l'I. F. O. P. a demandé, au cours d'un tout récent sondage effectué auprès des habitants de nos provinces, quel était le principal obstacle qui risquait d'empêcher la région parisienne de jouer son rôle sur le plan européen, 45 p. 100 d'entre eux ont dit en première réponse et 13 p. 100 en seconde

réponse que cet obstacle était la difficulté de se déplacer dans l'agglomération — j'y ajoute les 7 et 11 p. 100 de personnes interrogées qui ont mis en avant les liaisons défectueuses entre la ville et les aéroports.

Il intéresse la nation enfin parce que nous allons vers un type de société urbaine où, très rapidement, la concentration des activités et des hommes nous placera en face de problèmes certes ardu, mais comparables néanmoins à ceux que nous connaissons en région parisienne.

La réflexion de la commission des villes, dans le cadre de l'élaboration du VI^e Plan, le colloque de Tours sur les transports urbains — que vous avez évoqué tout à l'heure, monsieur le ministre — et tout dernièrement les propos tenus par M. le Premier ministre à cette même tribune attestent que les pouvoirs publics sont sensibles à cette évolution.

Mais il est bien évident que nulle part en France la situation n'est et ne sera aussi grave qu'en région parisienne. Pour ne pas sortir du sujet, je n'évoquerai pas les indices chiffrés relatifs à l'usage de la voiture individuelle.

Bien sûr, la plus grande partie de l'accroissement des déplacements est assurée par la voiture individuelle. Mais, ni physiquement ni financièrement, nous ne pourrions développer suffisamment le réseau routier à Paris et en proche banlieue en raison de la densité d'agglomération. Faire des percées dans Paris sera plus difficile et coûtera plus cher que traverser le Massif Central.

Restent deux facteurs qui doivent guider notre politique : en premier lieu, l'augmentation inéluctable des migrations alternantes, la ville de Paris avec 30 p. 100 de la population et 45 p. 100 des emplois attirant la moitié des déplacements quotidiens ; d'autre part, le fait que, sur 12 millions de déplacements par jour, 3 millions s'effectuent entre 17 heures et 19 heures et que, sur ces 3 millions, plus de 2 millions se font par les transports collectifs. A la seule gare Saint-Lazare où transitent 200.000 voyageurs par jour et par sens, 118.000 partent entre 17 heures et 20 heures, 66.000 entre 18 heures et 19 heures, soit 1.400 voyageurs à la minute.

C'est donc en fonction de cette demande aux heures de pointe et non de la relative stagnation du trafic global des transports en commun qu'il convient de déterminer un programme d'investissement.

Je ne doute pas que telles soient les préoccupations qui ont inspiré les décisions prises par le Gouvernement le 15 octobre et qui trouvent déjà leur première expression dans le budget que vous nous présentez, monsieur le ministre.

Je dirai tout d'abord un mot du problème posé par le déficit d'exploitation de la R. A. T. P. Tout le monde a intérêt à le réduire, à commencer par les collectivités de la région parisienne, mais cela n'est possible ni par un relèvement important des tarifs — alors que les transports collectifs sont le mode de déplacement des catégories de populations modestes — ni par un transfert brutal des charges de l'Etat sur les collectivités, dont les charges de fonctionnement représentent 935 francs par habitant contre une moyenne nationale de 578 francs.

Au demeurant, non seulement la R. A. T. P. reverse, par le biais de la T. V. A., une partie de la subvention de l'Etat, non seulement les collectivités parisiennes assument la charge directe de 30 p. 100 du déficit mais, selon les statistiques publiées par le ministère des finances, les huit départements de la région parisienne ont contribué, avec 58 milliards sur 125, pour 46,4 p. 100 en 1968 à l'ensemble des recettes budgétaires nationales.

Cela revient à dire que, sur les 70 p. 100 du déficit des transports parisiens restant à la charge de l'Etat, 33 p. 100 sont en fait couverts par les contribuables parisiens ; donc, au total 63 p. 100 du déficit sont déjà supportés par la région parisienne.

Est-ce encore bien utile d'énumérer les domaines où s'exerce la solidarité de la région parisienne avec la nation ? La liste en serait longue. Elle n'a jamais fait l'objet, de la part des élus de Paris, d'une remise en question.

Du sondage que je mentionnais tout à l'heure, il ressort que 4 p. 100 seulement des habitants de province estiment correctement la part des impôts de l'Etat payée par la région parisienne, 84 p. 100 ignorent l'existence d'un impôt régional destiné à financer les grands travaux d'équipement.

Cependant, malgré ces lacunes dans l'information des Français, il me paraît en dernière analyse très important que pour 57 p. 100 des habitants de province, l'opinion selon laquelle Paris et la région parisienne se développent au détriment de la province est de moins en moins fondée ou ne l'est plus du tout...

M. Jean Tiberi. Très bien !

M. Pierre Bas. ... et que pour plus d'un Français sur deux, il est normal que tous participent par leurs contributions aux dépenses de leur capitale.

Il y a, dans cette évolution des esprits, de fermes raisons d'espérer et il serait absurde et regrettable que cette assemblée demeure le lieu d'un débat qui serait moins que jamais celui de la France.

J'en viens maintenant au chapitre des investissements. A ce propos, je dirai qu'il n'est pas un élu de la région parisienne qui ne se réjouisse de voir figurer à votre budget, à côté des quelques opérations antérieurement engagées sur les lignes de métro 3, 8 et 13, le tronçon central du réseau express régional et la desserte ferrée des villes nouvelles.

De même, nous avons été touchés par l'accent que le Gouvernement a mis sur la modernisation et l'humanisation des conditions de transport sur un réseau où les taux de charge atteignent 100 p. 100 sur huit lignes de métro, 110 p. 100 sur quatre d'entre elles et même 130 p. 100 dans certaines voitures. Je dois cependant constater avec votre rapporteur que le montant global des autorisations d'engagement et des dépenses d'équipement accordé à la R.A.T.P. est en légère diminution sur l'année dernière.

Enfin, nous avons relevé avec intérêt l'effort que vous allez consacrer aux recherches en faveur des nouveaux modes de transport.

A présent vous ne me tiendrez pas rigueur, monsieur le ministre, de formuler quelques observations que me suggère votre budget.

Tout d'abord un regret, celui de ne voir figurer aucune inscription relative aux parcs d'intérêt régional, dont vous aviez pourtant vous même souligné l'utilité. Or il s'agit non seulement de faire face à des besoins en stationnement évalués à 90.000 places pour les cinq années à venir, mais ces parcs de dissuasion constituent en milieu urbain un élément capital de liaison rail-roule.

A ce propos, je voudrais vous signaler, monsieur le ministre, le problème délicat rencontré par certaines collectivités lorsqu'elles sont conduites à acquérir, en vue de la construction de ces parkings, des terrains appartenant à la S. N. C. F. Il semble qu'il y ait parfois des exigences un peu trop fortes de la S. N. C. F., alors que la raison d'être de ces parkings est tout de même de reporter sur la S. N. C. F. une partie du trafic routier.

M. Claude Labbé. Très bien !

M. Pierre Bas. Dans cet ordre d'idée, il me paraît souhaitable d'étudier les possibilités d'implantation nouvelles de gares et de haltes qui seraient assorties de la création de vastes parkings afin de permettre à la S. N. C. F. de jouer pleinement son rôle dans l'urbanisation. En quelque sorte des gares à la campagne, ou, à tout le moins, des gares en zones à peine urbanisées.

Une deuxième observation concerne le partage des responsabilités financières en matière d'investissements ferrés. En effet le financement des liaisons ferrées avec Evry et Cergy doit être assuré pour 30 p. 100 par l'Etat, 30 p. 100 par le district et 40 p. 100 par la S. N. C. F.

En pratique, le district supportera 70 p. 100 de cet investissement, puisqu'il lui a été demandé de couvrir la part de la S. N. C. F. sous forme d'un prêt à 30 ans avec différé d'amortissement, et j'avoue ne pas lire sans inquiétude dans le rapport de mon ami Pierre Ruais cette phrase : « Le problème du financement des prolongements de lignes de métro est à envisager selon une formule analogue à celle adoptée pour la S. N. C. F. ».

Tout naturellement et pour en finir avec ce chapitre des investissements, je déborderais très légèrement les limites du budget de 1971.

Je voudrais en effet insister pour que les années à venir tiennent les promesses de ce premier budget du VI^e Plan en ce qui concerne les prolongements de lignes de métro, et tout particulièrement la liaison entre la ligne de Sceaux et la station Châtelet, la jonction des lignes 13 et 14, et la liaison Invalides—Orsay.

M. André Labbé. C'est indispensable !

M. Pierre Bas. La capacité théorique de la ligne de Sceaux, liée aux possibilités d'échange à Denfert-Rochereau est actuellement atteinte. Elle sera dépassée en 1975 du seul fait de la population supplémentaire des communes directement desservies. Dans ces conditions, l'urbanisation inévitablement liée à la venue des autoroutes A 10 et A 11, entraîne à notre sens le prolongement impératif jusqu'à la station Châtelet.

Quand à la jonction des lignes 13 et 14, Saint-Lazare—Invalides, elle déchargera cette zone de Saint-Lazare, sursaturée, et la liaison

Invalides—Orsay doit permettre une communication indispensable entre la rive gauche de Paris et la banlieue Sud-Est et Sud-Ouest.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez sur cette question des prolongements et des liaisons nous fournir des précisions. Et si je me permets d'insister pour que, dans les décisions qui restent à prendre dans le cadre du VI^e Plan, ces prolongements ne soient pas différés, c'est parce que je suis fermement convaincu qu'il faut créer les conditions à la fois objectives et psychologiques d'un retour aux transports en commun dans une ville qui n'en peut plus des voitures pour lesquelles elle n'a pas été conçue.

Si l'on veut donner toutes ses chances à un plan de redressement et de réorganisation des transports en commun qui imposera des sacrifices à tous, il faut que cette volonté apparaisse clairement et concrètement dans l'action des pouvoirs publics. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

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

M. Paul Stehlin. Permettez-moi, monsieur le ministre, de prendre quelques secondes sur le temps de parole qui m'est imparti pour saluer votre retour au banc du Gouvernement, vous dire de la part de ceux qui s'en réjouissent notre admiration et notre amitié, et vous féliciter que votre vigueur et votre santé recouvrées soient exclusivement, comme dans votre passé politique, de nouveau au service du bien public. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

L'examen du projet de budget de votre département est pour nous l'occasion d'apprécier et de discuter l'emploi que le Gouvernement fait, dans ce secteur d'activité, des pouvoirs importants qui sont les siens. Cela est tout spécialement vrai en ce qui concerne les transports terrestres qui constituent, au point de vue budgétaire comme au point de vue économique, la part essentielle de notre activité « transport ».

Dans le domaine des transports terrestres comme en d'autres nous sommes en principe des libéraux et nous réfutons toute doctrine inspirée d'un dirigisme étroit et contraignant. Mais dans ce domaine comme en d'autres, l'Etat ne saurait se contenter d'une lointaine et bienveillante neutralité dans son action de contrôle alors que certains moyens font cruellement défaut, que d'autres, au contraire, risquent d'être insuffisamment employés.

A l'occasion de l'examen des crédits de son département, M. le ministre de l'équipement a bien voulu nous exposer les efforts qui sont poursuivis par le Gouvernement pour tenter de rattraper le retard accumulé par notre infrastructure routière, efforts dont nous le félicitons.

En présence d'une situation qui se traduit pour notre économie par des pertes considérables d'efficacité et aussi, hélas, pour notre pays par des pertes en vies humaines infiniment lourdes, le contrôle de l'Etat doit s'exercer pour protéger la liberté de chacun au mieux des possibilités existantes et prévenir — et je recourais à nouveau à une expression que j'utilisais dans ma dernière intervention — l'utilisation anarchique de la route.

Notre politique des transports doit donc s'inspirer tout à la fois d'une recherche constante de la sécurité des personnes et d'un souci non moins évident du développement de la productivité des services offerts et de l'expansion de notre économie.

On se doit, à ces divers égards, d'approuver les réformes en cours à la Société nationale des chemins de fer français, lesquelles reposent sur le principe que cette entreprise nationale doit être gérée comme une entreprise commerciale: Certes, les chiffres de la subvention inscrite au budget montrent que l'on est encore loin du principe d'autonomie financière proposée dans le cadre de la politique européenne des transports. Mais, comme on le sait, l'augmentation de la subvention est entièrement imputable aux charges de retraites; le déficit proprement dit de la Société nationale des chemins de fer français accuse une diminution de près de 25 p. 100.

Dans le secteur de la voie d'eau, comme dans les autres activités de transport, les progrès techniques ont abouti à une véritable révolution dans les conditions d'exploitation du matériel. Ce qui n'empêche pas la réglementation actuelle, très contraignante et issue directement de la période de crise économique antérieure à la guerre, de continuer à s'appliquer. Voici donc un domaine où — comme pour la voie ferrée — le trafic pourrait bénéficier d'une réglementation plus souple établie, comme il se doit, en tenant compte des problèmes humains et sociaux que cette transformation pourrait soulever.

Dans le secteur routier, enfin, certaines questions retiendront brièvement notre attention.

Le budget de votre ministère prévoit le développement de la taxe à l'essieu qui a pour objet de faire participer les usagers

aux lourdes charges d'infrastructure, comme le souhaitent les instances communautaires de Bruxelles. Nous ne protesterons pas contre cette imposition dont le principe nous paraît équitable, mais nous aimerions recevoir l'assurance que les sommes ainsi collectées seront bien intégralement consacrées — comme il se doit — aux seuls investissements routiers.

Cette précision nous semble nécessaire si l'on veut bien se souvenir qu'une très faible part des taxes collectées sur les carburants routiers revient en France à la route, contrairement à la logique et contrairement à ce qui se passe dans la plupart des autres pays.

En effet, c'est seulement lorsque l'amélioration de notre réseau routier sera devenue notable que l'on pourra envisager l'adoption de certaines mesures qui ne seraient pas actuellement en harmonie avec nos possibilités.

Pour ce qui est de la réglementation contingente des transports routiers, je soutiens les conclusions d'une commission administrative qui a proposé récemment des mesures libérales pour la zone courte et un certain resserrement de la réglementation dans la zone longue.

A ce propos, je mets en garde contre l'extension de l'utilisation de la route par les transports internationaux. Nous sommes, à juste titre, très fiers de pouvoir aller maintenant de Lille à Marseille par l'autoroute, mais il ne faudrait pas qu'un trafic supplémentaire vienne s'ajouter au trafic déjà intense que connaît cette voie nouvelle.

Il est vraisemblable que des sociétés internationales vont se créer, se développer, pour relier, par la route, la mer du Nord à la Méditerranée. Ne serait-il pas possible, dans le cadre du Marché commun, d'édicter une réglementation européenne qui limiterait, autant que faire se peut, les transports lourds par la route à une exploitation régionale? Le droit de regard de l'Etat sur la bonne utilisation des moyens de transport devrait rendre la route et le rail complémentaires et non pas concurrentiels. Ce n'est pas porter atteinte à la liberté que de s'ingénier à ce qu'un service public, payé par les deniers publics, serve les fins de la collectivité pour lesquelles il a été créé.

Il y a, de toute manière, une réglementation qui s'impose également dans le cadre européen: c'est celle du transport des produits dangereux, notamment chimiques. Il est indispensable, pour la sécurité publique, qu'ils soient exclus de la route, du fait même que les chemins de fer peuvent offrir des conditions de transport offrant le maximum de sécurité.

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous donniez des assurances à ce point de vue, surtout en cette période où diverses catastrophes donnent lieu à la recherche de mesures aptes à prévenir un événement aussi dramatique que celui que nous avons connu il y a une semaine.

C'est donc dans le sens de la régionalisation du transport routier et, si possible, d'une réglementation générale des transports, qu'il convient d'orienter notre nécessaire politique des transports terrestres, tant que notre infrastructure routière imposera un rationnement de son usage, indispensable pour la protection des vies humaines comme pour l'utilisation optimale des investissements existants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

M. René Chazelle. Permettez-moi, monsieur le ministre, au début de mon propos, de vous féliciter de votre rétablissement et de formuler à votre intention des vœux d'heureuse santé.

Nous avons écouté avec attention votre déclaration et mesuré l'ampleur des problèmes à résoudre.

D'abord par la place qu'occupent les transports en commun dans la vie quotidienne d'un grand nombre de Français, ensuite par la place que ce budget devrait occuper dans les dépenses budgétaires. En effet, gouverner c'est choisir et choisir les domaines où l'Etat doit fournir un effort prioritaire. Or, le budget présenté par le Gouvernement de M. Chaban-Delmas n'accorde pas la priorité souhaitée aux transports.

C'est donc, en quelque sorte, un bilan que nous pouvons dresser à la fin d'une année qui a vu s'appliquer le nouveau régime rénovant les conditions d'exploitation des chemins de fer et les rapports juridiques et financiers entre l'Etat et la S. N. C. F.

C'est l'occasion de se demander si nos transports ont répondu à leur finalité et apporté tout leur potentiel à structurer, à développer économiquement les régions françaises dans le cadre de la Communauté économique européenne.

Les transports, disais-je, occupent une place prioritaire dans les soucis d'un grand nombre de nos concitoyens. Dans la vie quotidienne des Français, particulièrement des habitants des régions urbaines — et vous me permettez, madame Thome-

Patenôtre, de faire mien le propos que vous teniez à ce sujet — il n'est pas rare qu'un travailleur passe de une à deux heures par jour dans les transports publics.

De plus, le prix de ces transports est presque toujours supérieur à l'indemnité de transport que perçoivent les salariés; il est souvent quatre fois plus élevé.

Ne conviendrait-il pas d'instituer avant toute nouvelle majoration de tarif une taxe spéciale à la charge des employeurs de la région parisienne dont vous avez envisagé la création, reprenant en cela une proposition ancienne des organisations syndicales.

En ce qui concerne les chemins de fer, c'est loin d'être pour nous une clause de style que de rendre hommage aux hautes qualités dont font preuve les cheminots; mais cet hommage ne retire rien à celui que nous devons également rendre aux autres professionnels des transports et il faut reconnaître que, dans certaines régions — je pense à la miennne, au Plateau central — ils exercent leur activité dans un relief et un climat difficiles avec ponctualité et un sens aigu du service public.

Il faut sortir des sentiers battus et se refuser à opposer les divers modes de transport selon leur origine, car ils sont complémentaires.

Il ne faut pas déclarer responsable du déficit de la S. N. C. F. la concurrence entre le rail et la route, et il serait fastidieux de dresser ici un catalogue des modifications économiques qui ont changé les aires du marché de la S. N. C. F. comme, par exemple, l'implantation d'usines près des ports, qui a bénéficié aux transports maritimes au détriment des transports ferroviaires.

Le rail a deux missions essentielles: le transport rapide des voyageurs et l'acheminement des marchandises encombrantes, lourdes et de natures fort diverses. Ces deux missions sont apparemment peu conciliables.

Le problème à résoudre est celui du choix à opérer entre les équipements spécialement orientés vers les grandes vitesses et un équipement polyvalent. C'est la conciliation de la rapidité et de l'organisation.

Nous aimerions, monsieur le ministre, connaître votre politique en la matière.

Le transport à grande vitesse est un grand projet de la S. N. C. F. L'infrastructure utilisée pour transporter les voyageurs date de plus d'un siècle. Les trains d'alors ne dépassaient pas une vitesse de 40 à 45 kilomètres à l'heure.

Où en est l'étude du principe de l'adhérence totale, solution appliquée pour le Tokaido au Japon? Où en est l'utilisation des moteurs linéaires et des freins magnétiques et, enfin, qu'advient-il des nouvelles infrastructures pour les turbotrains?

Le transport à grande vitesse doit réaliser demain la liaison de ville à ville sur une distance de quelques centaines de kilomètres, car l'aviation, en raison de ses handicaps terminaux, s'acquitte mal de cette tâche et l'autoroute offre une solution fatigante et dangereuse.

Mais vous connaissez les deux contraintes essentielles du transport à grande vitesse: la très grande rapidité en rase campagne et la pénétration du train à l'intérieur des grandes villes.

Le turbotrain concilie cette double exigence et il serait souhaitable que la nouvelle ligne Paris—Lyon soit construite incessamment.

En ce qui concerne les marchandises, se pose la question de la rapidité des échanges.

L'un des problèmes essentiels est celui du triage des wagons. Il serait utile de savoir où en est l'idée de l'immatriculation uniforme de tous les wagons de tous les réseaux ferroviaires et de l'installation de l'atelage automatique.

L'utilisation de conteneurs, transportés sur tous les réseaux, peut résoudre certains problèmes posés par les différences d'écartement des voies et créer des conditions satisfaisantes pour l'indispensable acheminement direct de la porte de l'expéditeur à celle du destinataire.

Dans cette évolution du transport des marchandises et des personnes, nous ne pouvons pas ne pas évoquer la concurrence que la voiture privée fait, grâce à sa souplesse d'utilisation, au chemin de fer.

En Amérique, la voiture avait presque totalement supplanté le transport par chemin de fer. Or ce dernier connaît, depuis quelques années, une véritable renaissance.

Aussi pensons-nous que la suppression de nombreuses lignes secondaires n'est pas forcément la meilleure méthode pour rendre au chemin de fer français la place qui doit être la sienne. La notion de rentabilité, qui est à la base de la suppression des lignes secondaires, est contraire à la notion de service public.

J'évoquerai la situation des régions du centre de la France. Vous vous souvenez, monsieur le ministre, de cette réunion qui s'est tenue dans votre ministère. Nous vous avons dit combien

nous craignons que, dans les zones montagneuses, la suppression de lignes de chemin de fer n'entraîne l'arrêt ou du moins une réduction considérable de tout trafic pendant les longs mois d'hiver, et qu'ainsi ne s'accroisse un dangereux déséquilibre économique entre diverses régions françaises.

« Il est, bien entendu, très difficile de chiffrer toutes les conséquences, proches ou lointaines, d'une décision tendant à transférer sur la route un trafic qui était auparavant acheminé par fer », écrit aujourd'hui dans *Le Monde* M. Hovelacque, qui ajoute encore: « On peut cependant se demander si l'économie attendue ne risque pas de se révéler artificielle. »

Dans la mesure où ce sont les collectivités locales qui ont souvent la charge de réparer le réseau routier, la fermeture des lignes de chemin de fer entraîne, en fait, un nouveau transfert de charges de l'Etat aux collectivités locales, ce qu'il convient de dénoncer.

Pour certaines lignes comme Bonzon-Sembradel, nous attendons les compensations qui nous avaient été promises et je dois dire que les sommes annoncées sont dérisoires et ne peuvent permettre de compenser quoi que ce soit.

Le temps qui m'est imparti peut difficilement m'autoriser à aborder, au sujet du transport des marchandises, le problème des correctifs tarifaires régionaux. Je m'y arrêterai cependant un instant.

Le champ d'application a été sensiblement restreint et limité à certains produits, et je pense, en disant cela, aux départements du Centre et notamment à la Haute-Loire. A un moment où l'on recommande une décentralisation industrielle, où des usines sont venues s'implanter au Puy, à Langeac, à Brioude, dans la région de Sainte-Florinne, ou s'y planteront, vous limitez les correctifs, ce qui va obérer le coût final des produits. Nous apprécions, monsieur le ministre, que vous vouliez bien évoquer ce problème tout à l'heure.

J'aurais tenu à parler des modes de transport autres que la S. N. C. F. et j'aurais aimé savoir si le produit de la taxe à l'essieu, qui devait être une mesure compensatoire pour la réparation des chaussées dégradées par les véhicules lourds, a entièrement servi à ces réparations.

Voudriez-vous, monsieur le ministre, nous indiquer quel est le pourcentage du produit à la taxe à l'essieu affecté aux travaux routiers?

S'agissant des transports routiers, je dirai un mot de la situation des chauffeurs routiers.

Cette profession est particulièrement difficile. Elle ne peut être exercée au-delà d'un certain âge. Ne conviendrait-il pas d'abaisser l'âge de la retraite des chauffeurs routiers?

Il serait juste, en effet, que les chauffeurs routiers bénéficient des mêmes conditions d'âge de retraite que les conducteurs de trains.

Il s'agit, comme l'a dit mon collègue M. Dumortier, dans la discussion de ce même budget l'année dernière, d'une coordination sociale nécessaire entre la situation des travailleurs des transports routiers et celle des transports ferroviaires.

Monsieur le ministre, nous écouterons avec intérêt vos réponses à nos questions en nous demandant toutefois si l'effort fait en faveur de nos transports n'est pas inférieur à nos ambitions économiques d'aujourd'hui et de demain. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Mesdames, messieurs, j'essaierai de répondre aussi précisément que possible aux questions qui, toutes, m'ont été posées d'une façon très courtoise.

Je tiens tout d'abord à remercier très sincèrement MM. Stehlin et Chazelle des mots très aimables qu'il ont eus à mon endroit.

Monsieur Stehlin, j'ai reconnu en vous l'homme de l'Est et j'en ai été sentimentalement très heureux.

Monsieur Chazelle, vous êtes membre de l'opposition, mais vous n'oubliez pas que nous sommes tous deux magistrats et vous avez souhaité, j'en suis sûr, ne pas rester le seul.

Monsieur Barbet, j'ai relevé dans votre intervention un certain nombre d'inexactitudes.

Je rappelle que sur mon insistance la S. N. C. F. va pouvoir bénéficier l'an prochain d'un volume de 1.700 millions de francs de crédits d'investissements, dont 640 millions de francs par emprunt et le reste par autofinancement. Si je sais encore compter, cela fait 40 p. 100 pour l'emprunt et 60 p. 100 pour l'autofinancement. Je tenais à bien préciser ces chiffres.

J'indique également que, si les wagons complets et les wagons particuliers bénéficient de certains tarifs, c'est parce qu'ils sont complets, et ils sont particuliers précisément parce qu'ils sont complets. Mais je vous signale que les recettes de trafic couvrent intégralement les dépenses.

Je me souviens que l'an dernier, M. Cermolacce, député communiste de Marseille, m'avait déjà interpellé sur ce point. Je lui avais répondu que si de tels tarifs n'étaient pas consentis aux wagons complets pour le minéral de fer, par exemple, cela aurait entraîné de nouvelles fermetures de mines de fer en Lorraine ou dans d'autres régions françaises.

Vous m'avez parlé de turbo-train. D'autres orateurs, dont M. Chazelle, en ont parlé parfois différemment. M. Dronne s'en est montré partisan, Mme Thome-Patenôtre adversaire.

La commission des transports du VI^e Plan étudie actuellement ce projet en tenant compte d'ailleurs des autres modes de transport, comme l'aviation civile. Aucune décision n'a encore été prise. J'attends le rapport qu'un très haut fonctionnaire doit me remettre au plus tard à la fin du mois de novembre.

Je tiens à ce sujet à indiquer à Mme Thome-Patenôtre que la municipalité de Lyon n'est pas d'accord avec elle, puisque j'ai reçu dernièrement, envoyée par M. le maire de Lyon, une délibération du conseil municipal demandant la réalisation du turbo-train. Je sais bien que d'autres villes qui ne seraient pas sur ce tracé et qui sont desservies par la ligne actuelle Paris-Lyon, y sont plutôt opposées. Le problème est particulièrement complexe.

Monsieur Barbet, voici quelques précisions concernant le personnel. Le 19 février de cette année, nous avons conclu avec le personnel un contrat de salaires que vos camarades de la C. G. T. n'ont pas accepté, mais que tous les autres syndicats ont signé, si bien que la C. G. T. a été obligée de mettre fin à une grève sauvage qu'elle avait déclenchée quelques jours auparavant.

En outre, au mois d'octobre dernier, les mêmes syndicats qui avaient signé le contrat du 19 février, ont demandé que pour son application il soit, comme dans les autres entreprises du secteur public, tenu compte de l'augmentation du coût de la vie et procédé à l'ajustement des salaires. Vous constatez ainsi que la politique de la S. N. C. F. — donc de l'Etat — a été, en ce domaine, une politique de concertation.

Je me permets de rappeler que, cette année, les horaires de travail des cheminots ont été ramenés de 44,30 heures à 43 heures par réduction de la durée du travail d'une heure dans le premier semestre et d'une demi-heure au 1^{er} novembre.

Cet accord a pu être conclu sans grève, grâce aux discussions que la S. N. C. F. a engagées avec les différents syndicats de cheminots, C. G. T. comprise. Vous voyez donc que la concertation ne se traduit pas seulement par des paroles, mais aussi par des actes.

En ce qui concerne la R. A. T. P. — comme M. le Premier ministre l'a dit le 15 octobre et comme je l'ai rappelé tout à l'heure, nous envisageons de créer une taxe pour l'amélioration des transports dans la région parisienne. Mais je n'avais pas dit — et je vous remercie beaucoup d'avoir rafraîchi ma mémoire, monsieur Barbet — que les salariés de la région parisienne, je le constate avec satisfaction, perçoivent une prime de transport qui a été portée, depuis le début de cette année, à 23 francs. Le coût de cette prime payée par les entreprises privées, l'Etat, les collectivités locales et les établissements publics qui emploient du personnel dans la région parisienne, s'élève à 750 millions de francs dont les deux tiers sont supportés par les entreprises et un tiers par l'Etat et les collectivités locales. J'ai eu, monsieur Barbet, la curiosité de faire un calcul pour vous démontrer que je n'entends pas opposer la province à Paris.

En province, où n'existe pas une telle prime de transports, la carte hebdomadaire peut coûter, suivant l'importance et la superficie des villes, quatre à six francs et même quelquefois sept francs, en fonction de la distance. Le coût du transport en province est donc de vingt, vingt-quatre, voire de vingt-huit francs par mois. Or, dans la région parisienne, le rapport de M. Ruais fait état d'un tarif de dix francs pour la carte hebdomadaire, d'où une dépense de quarante francs par mois. Si l'on retranche les vingt-trois francs de la prime de transport, il ne reste plus que dix-sept francs. Vous voyez donc que le travailleur parisien n'est pas dans une plus mauvaise position que l'usager travaillant en province. En tout cas, que ce soit dans mon bureau, dans des conférences de presse, ou dans les assemblées, je n'ai jamais voulu ni même eu l'intention d'opposer Paris à la province. Du reste, quoique élu de province et maire d'une ville que vous connaissez, j'ai souvent défendu la région parisienne à laquelle s'en prennent parfois, dans ce domaine, les provinciaux qui sont aussi, vous le savez, des contribuables.

Voilà, monsieur Barbet, ce que je voulais vous dire et ce qui, je crois, met les choses au point.

Monsieur le président Lemaire, vous avez parlé de la sécurité et de la coordination des moyens de transport. Je rappelle ce que j'ai dit au début de mon exposé quant aux différents moyens dont nous disposons actuellement pour, précisément, coordonner les moyens de transport. Je pense, en particulier,

au turbo-train et à la liaison aérienne Paris-Lyon. C'est là un problème important tant du point de vue économique que social.

M. Stehlin a soulevé le problème de la sécurité des transports. Notre réglementation est très stricte. Sans doute pourraient nous demander, après la pénible catastrophe survenue il y a huit jours dans l'Isère, à quoi sert une réglementation stricte si elle ne s'accompagne d'une application tout aussi rigoureuse. J'indique que des instructions très précises ont été données aux fonctionnaires de nos services départementaux afin que cette réglementation soit appliquée très correctement, je dirai même strictement.

Mais alors permettez-moi — nous nous connaissons suffisamment pour que je vous adresse cette requête — de demander aux parlementaires de ne pas intervenir lorsque des procès-verbaux sont dressés, car vous me placeriez dans une situation difficile, entre le devoir de vous rappeler ce qui a été dit aujourd'hui à la tribune de l'Assemblée et le désir — puisqu'on a dit que j'étais bienveillant — de vous faire plaisir. Je n'ai nommé personne, mais c'est là une des contradictions que les élus, maires, conseillers généraux et parlementaires connaissent souvent.

M. Dronne a parlé du transfert sur route. J'ai bien pris soin de dire que, généralement, tout s'était bien déroulé, à part quelques exceptions. Vous savez que je n'ai jamais hésité à envoyer sur place un inspecteur général du ministère, voire le conseiller technique compétent de mon cabinet, pour examiner ces cas particuliers. Je me renseignerai donc sur les difficultés que vous me signalez depuis le transfert sur route de la ligne Le Mans-La Flèche.

En ce qui concerne le personnel d'outre-mer, vous avez reconnu que, dans l'ensemble, il avait été convenablement et correctement reclassé.

Les agents détachés ont concouru normalement pour l'avancement et ils bénéficient pour la retraite de bonifications pour services outre-mer destinées à compenser les inconvénients de l'expatriation. Donc, dans l'ensemble, hormis quelques cas précis dans lesquels la législation aurait été mal appliquée, l'affaire est en bonne voie.

M. Raymond Dronne. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Bien volontiers.

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

M. Raymond Dronne. Je faisais allusion aux trois cents à quatre cents agents de la S. N. C. F. qui, détachés outre-mer, puis réintégrés, n'ont en rien bénéficié des avantages qu'ils avaient acquis et ont été reclassés, de ce fait, dans de très mauvaises conditions.

M. le ministre des transports. Puisque vous insistez, monsieur Dronne, je vous signale que je suis saisi précisément du cas d'un de mes compatriotes, ce qui m'a amené à constater que, s'il n'avait pas eu satisfaction, d'autres Lorrains ou Alsaciens qui s'étaient expatriés au Maroc ou en Algérie pendant la guerre ont eu gain de cause.

Je suis d'ailleurs en train de revoir ce problème, et ce cas précis me permet de l'étudier plus à fond.

M. Raymond Dronne. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Madame Thome-Patenôtre, je tiens à vous remercier d'abord de ce que vous avez dit au début de votre propos. Vous avez résumé votre pensée en disant que le Gouvernement avait enfin compris la nécessité de donner la priorité aux transports en commun dans la région parisienne.

Sans vouloir opposer une République à une autre, ou même à deux autres, ceux de notre génération se souviennent qu'entre 1919 et 1960-1962 peu de choses avaient été faites, notamment en matière de réseau ferré urbain appelé « métropolitain ».

C'est en 1962 qu'ont été commencés les grands travaux que nous allons poursuivre. J'en ai présenté tout à l'heure l'essentiel ; je pense que vous me dispenserez d'en parler à nouveau.

De plus, je tiens à rappeler que, le 27 septembre dernier, la S. N. C. F. a déjà fait un effort en créant un certain nombre de liaisons supplémentaires sur les différents réseaux de la banlieue parisienne.

Certes, il nous faudra consentir un effort financier. C'est pourquoi j'ai dit tout à l'heure qu'il fallait une autorité unique, mais qu'il fallait aussi associer davantage les collectivités locales, les maires et les conseils municipaux — et vous êtes maire vous-même, madame — parce qu'ils représentent bien les usagers avec lesquels ils sont très souvent en contact et dont ils connaissent les soucis et les doléances.

En ce qui concerne le plan de transports de la région parisienne, j'en ai préfiguré les grandes lignes dans mon discours en parlant des objectifs et des moyens du contrat de programme.

J'ai dit que, lorsque toutes ces dispositions seront mises au point, je serais très heureux de me rendre devant les commissions compétentes et, le cas échéant, de répondre en séance publique à toutes les questions orales qui pourraient m'être posées à ce sujet. Parlementaire depuis bientôt vingt-quatre ans, je ne me suis jamais dérobé aux demandes d'audition qui m'étaient adressées par les commissions et j'éprouve toujours le même plaisir à prendre la parole à la tribune de l'Assemblée nationale.

M. Pierre Bas m'a posé plusieurs questions. Le problème de la liaison Paris-Orly sera abordé demain au fond par le rapporteur spécial de la commission des finances pour le budget de l'aviation civile. Ce problème est très important et, si M. Pierre Bas le veut bien, je répondrai à sa question demain après-midi pour éviter les redites.

M. Pierre Bas s'est ensuite réjoui des investissements, et je l'en remercie.

En ce qui concerne la rivalité Paris-province sur le plan des transports urbains, j'ai dit tout à l'heure quel était le fond de ma pensée.

S'agissant des parcs de stationnement d'intérêt régional, M. Pierre Bas a mille fois raison. Mais je tiens à expliquer pourquoi aucun crédit ne figure au fascicule budgétaire de 1971, alors que, si je me souviens bien, trois ou quatre parcs figuraient à celui de 1970.

Comme le taux des amendes doit être relevé l'an prochain, la différence entre le taux actuel et le nouveau taux qui sera fixé — il le sera d'ailleurs dans le cadre de la loi de finances pour 1971 — permettra justement de dégager des crédits pour la création de ces parcs d'intérêt régional. Car — j'y insiste — il ne suffit pas de prendre des mesures restrictives ou négatives. Il faut surtout prendre des mesures positives.

En ce qui concerne le préfinancement demandé au district de la région parisienne et aux collectivités locales, je me permets de rappeler que ce n'est pas une innovation. Les membres de l'Assemblée qui siègent dans un conseil général m'appuieront certainement si je dis que nombre d'améliorations ont été apportées, en matière d'extension ou d'automatisation du réseau téléphonique, grâce au préfinancement consenti par les conseils généraux.

Les travaux concernant les lignes de métro n^{os} 13 et 14 sont en cours de réalisation.

Les suggestions de M. Pierre Bas rejoignent les miennes au sujet du prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet et de la liaison S. N. C. F. Invalides-Orsay, que nous étudions très attentivement depuis plusieurs mois. Mes collaborateurs en tiendront informé M. Pierre Bas, président du conseil d'administration du district.

Ce que je demande aux élus de la région parisienne et, en particulier, à ceux qui assument de grandes responsabilités comme vous, cher monsieur le président, c'est de m'aider dans le combat que je mène pour la priorité des transports en commun. Contrairement à ce que certains journaux m'ont fait dire parfois, je ne suis pas contre la voiture individuelle, mais je dois reconnaître que des crédits identiques permettent de transporter plus de gens avec les moyens de transport en commun qu'avec des voitures individuelles.

Et puis se pose une autre question. Certes, on construira encore beaucoup de boulevards périphériques, d'autoroutes, d'échangeurs, mais dans le centre de Paris ou d'autres vieilles villes de France, à moins de les raser, on en arrivera à ne plus pouvoir circuler.

M. Lemaire a dit tout à l'heure que les Français sont intelligents et qu'ils ont du bon sens. Je me suis cependant posé la question et je m'en suis entretenu avec mes collaborateurs : faudra-t-il démontrer par l'absurde que l'on ne peut plus circuler dans Paris ?

Évitons toutefois d'opposer voitures individuelles et transports en commun, car nous faisons la constatation suivante : entre 17 heures et 20 heures, trois millions de personnes empruntent les transports en commun ; les deux tiers, soit deux millions, empruntent le réseau ferré, souterrain ou en surface, et un million les autobus. Mais, fait symptomatique, ce dernier chiffre concerne, à concurrence des deux tiers, le transport vers la banlieue et, pour un tiers seulement, la circulation intra muros, disproportion qui s'accroît d'année en année.

Je répète ce que j'ai déjà dit, à savoir que le ticket d'autobus coûte 70 centimes alors que son prix de revient pour Paris même est de 1,40 franc et que les autobus roulent à 9 kilomètres à l'heure.

Mon collègue, M. Volpi, ministre des transports des États-Unis d'Amérique, écrivait, il y a environ six mois, que son père affirmait qu'à New York, il y a quelque cinquante ou soixante ans, on circulait en voiture à cheval à la vitesse de quinze kilomètres à l'heure. Le progrès nous a ramenés à 9 kilomètres à

l'heure. Vous voyez l'importance des efforts que nous aurons à effectuer dans ce domaine !

Le général Stehlin a évoqué plusieurs problèmes, notamment celui de la sécurité. Je lui ai déjà répondu sur ce point en même temps qu'à M. Lemaire.

Monsieur Stehlin, aucune affectation spéciale n'est prévue pour la taxe à l'essieu mais, d'après les renseignements précis que je possède, le produit de cette taxe ne suffit pas à couvrir les dépenses importantes qu'occasionnent les dégâts causés par les camions.

La question des zones courtes fait partie d'un problème d'ensemble qui est actuellement soumis au conseil supérieur des transports et que nous pensons résoudre d'ici peu de temps.

Vous m'avez posé d'autres questions de caractère européen. Je vous rappelle que deux organisations européennes s'occupent des transports : les Six à Bruxelles ou à Luxembourg et la conférence européenne des moyens de transports — la C. E. M. T. Nous essayons d'harmoniser les dispositions prises par les Six à Bruxelles avec celles des Dix-Huit de la C. E. M. T.

En ce qui concerne l'attelage automatique, j'indique à M. Chazelle que, pendant que j'étais souffrant et alors que j'étais remplacé par mon collègue M. Galley, ministre des postes et télécommunications, que je tiens encore à remercier ici publiquement pour son aide, il a été décidé que les Six et les Dix-Huit devraient l'avoir adopté vers 1980-1981. Dix ou onze ans, c'est peut-être long, direz-vous, mais ce problème comporte pour tous les pays intéressés d'importantes incidences financières.

M. Chazelle a évoqué la priorité à accorder aux transports en commun. Je crois en avoir longuement parlé dans mon exposé général ainsi que dans mes réponses.

Je suis bien d'accord avec vous quand vous dites qu'il faut sortir des sentiers battus. De même qu'il ne faut pas opposer Paris à la province, il ne faut pas opposer, comme je l'ai déjà dit, tel moyen de transport à tel autre. La politique des transports inaugurée par mon prédécesseur, M. Chamant, poursuivie et amplifiée par moi-même avec mes collaborateurs, consiste, au contraire, à harmoniser les moyens de transport en leur fixant des objectifs et en leur donnant la possibilité de les atteindre. J'ai fait allusion tout à l'heure aux transports à grande vitesse, notamment au turbotrain.

Je tiens à répéter que nous considérons toujours la S. N. C. F. comme un très grand service public dont le fonctionnement doit être continu. Les contrats signés cette année, les réductions d'horaires de travail décidées dans le cadre de la concertation permanente entre la S. N. C. F. et les syndicats en sont la preuve indubitable.

Vous m'avez parlé aussi des lignes de chemin de fer supprimées. J'en ai déjà traité à propos de l'intervention de M. Dronne. Qu'il me suffise de rappeler, qu'un service de voyageurs transféré vers la route n'entraîne pas automatiquement le transfert du service de marchandises. Or ce que me demandent les économistes, les syndicats, les élus cantonnaires et locaux, ce sont des liaisons avec la voie ferrée pour les transports de marchandises. L'année dernière, la S. N. C. F. a encore fait des progrès puisque 170 embranchements particuliers ont été réalisés. Je sais qu'il y a des différences de régime entre les « roulants » de la S. N. C. F., les routiers des transports publics et les routiers privés. Les « roulants » de la S. N. C. F. sont régis par une vieille législation, une vieille tradition. Quant aux routiers, leur régime résulte de conventions collectives conclues entre leurs syndicats et les fédérations nationales d'employeurs. Là, règne la liberté de discussion, mais je suis déjà intervenu à plusieurs reprises cette année pour favoriser le dialogue. Je me souviens de la semaine de Pâques où nous avons rencontré de grandes difficultés précisément à propos des transporteurs routiers, difficultés que nous avons réussi à surmonter.

Voilà, mesdames, messieurs les députés, les réponses que, très simplement mais avec beaucoup de sincérité, je tenais à apporter. Je ne sais si je vous ai tous convaincus, mais je suis persuadé d'avoir fourni à la plupart d'entre vous les précisions que vous attendiez. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (I. — Services communs et transports terrestres) :

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

- « Titre III : plus 382.433 francs ;
- « Titre IV : plus 275.098.000 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- * Autorisations de programme, 17.350.000 francs ;
- * Crédits de paiement, 11.020.000 francs. »

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

- * Autorisations de programme, 153.250.000 francs ;
- * Crédits de paiement, 40.320.000 francs. »

M. Philippe Rivain, rapporteur général, et M. Pierre Ruais ont présenté un amendement n° 64, qui tend à réduire les crédits du titre III de 294.258 francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Mes chers collègues, le budget du ministère des transports propose la création d'un poste de conseiller des transports à Washington. Cette dépense nouvelle très importante est gagée par la suppression de postes existant à ce ministère.

La commission des finances, qui n'avait pu entendre M. le ministre des transports sur l'opportunité, non évidente, d'une telle création, a estimé que si les ministères prenaient l'habitude de créer des postes nouveaux en supprimant des postes déjà existants, on n'arriverait jamais à une réduction des services volés.

Telle est la raison de principe pour laquelle, sans préjuger le fond à propos duquel elle espère que M. le ministre des transports nous donnera des explications, la commission a supprimé les crédits correspondant à la création de ce poste.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Vous ne serez pas étonné, monsieur le rapporteur, si je vous demande de retirer votre amendement. L'un et l'autre, en effet, nous avons insisté, dans nos exposés du début de cette séance, sur la nécessité de mieux structurer le ministère des transports et de créer un échelon horizontal léger. C'est vous-même, je crois, qui avez souligné l'insuffisante coordination entre le ministre d'une part, ses collaborateurs et l'ensemble de l'administration d'autre part. Je l'ai constaté depuis quinze mois comme mes prédécesseurs l'avaient déjà fait avant moi.

Nous avons un attaché naval. Nous supprimons ce poste. Il sera remplacé par un conseiller technique qui sera chargé de la marine marchande, de l'aviation civile et des transports terrestres. Vous voyez donc que cette nomination est cohérente avec la nouvelle organisation que nous mettons sur pied au ministère des transports.

Par ailleurs, comme vous l'avez noté, nous faisons 181.000 francs d'économies au titre de la marine marchande et 123.000 au titre de l'aviation civile, économies qui correspondent en gros aux 300.000 francs que nous vous demandons.

Je pense donc, sans vouloir développer davantage, que ce que je viens de dire justifie largement la création de ce poste de conseiller technique. Au moment — nous aurons l'occasion d'en parler demain — où la France fait de grands efforts dans le domaine de la construction aéronautique, il importe d'avoir à Washington un homme particulièrement compétent.

M. le président. La commission maintient-elle son amendement ?

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Personnellement, je suis sensible aux arguments que vient de développer M. le ministre, mais je ne puis évidemment que m'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Sur le titre IV, je suis saisi de deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune.

Le premier, présenté sous le numéro 128 par M. Fortuit, rapporteur pour avis, et MM. Bouchacourt et Arthur Charles, tend à réduire de 51 millions de francs le montant des mesures nouvelles.

Le deuxième amendement, n° 67, présenté par M. Philippe Rivain, rapporteur général, et M. Pierre Ruais, tend à réduire les crédits de 10 millions de francs.

La parole est à M. Fortuit, pour soutenir l'amendement n° 128.

M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, l'amendement présenté par MM. Bouchacourt et Arthur Charles tend à supprimer l'augmentation prévue pour 1971 de la participation du budget de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. Il s'agit donc d'une réduction de crédit de 51 millions de francs.

La commission de la production et des échanges a adopté cet amendement tardivement à une faible majorité et contre l'avis de son rapporteur, qui s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Charret, vice-président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Edouard Charret, vice-président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. L'amendement n° 128, adopté par la commission de la production et des échanges, propose de supprimer au budget des transports terrestres un crédit de 51 millions de francs correspondant aux mesures nouvelles prévues pour la R. A. T. P. en 1971.

Il se place, par son ampleur, sur le plan du principe de la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement de la R. A. T. P.

La commission des finances avait seulement demandé, en adoptant l'amendement de son rapporteur spécial, un abatement de crédit de 10 millions correspondant à des économies à réaliser sur le budget d'exploitation de la régie, par analogie à ce qui a été imposé à plusieurs reprises à la S. N. C. F.

De plus, elle avait assorti son amendement d'une invitation à procéder rapidement à la nécessaire réforme de la R. A. T. P., en raison de la charge importante que le déficit représente pour l'Etat et les collectivités de la région parisienne.

Il paraît difficile de demander à la R. A. T. P., en une seule année, un effort de contraction budgétaire égal au montant des mesures nouvelles qui traduisent, en partie, les incidences de l'augmentation des prix et des salaires par rapport à l'année 1970.

L'amendement de la commission des finances est sans doute plus limité dans ses effets, mais certainement plus réaliste. Il me paraît devoir être retenu de préférence à celui de la commission de la production.

Je vous propose, en conséquence, de repousser l'amendement de la commission de la production et des échanges.

J'ajoute, pour démontrer l'objectivité de mon intervention, que je suis député de province et que je représente une grande métropole, la ville de Lyon, candidate elle-même aux subsides de l'Etat pour la réalisation de son métro.

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

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le président, bien que les deux amendements portent sur le même crédit, ils procèdent d'un esprit complètement différent ; aussi souhaiterions-nous que l'Assemblée se prononce par un vote distinct.

M. le président. Même si les deux amendements sont soumis à une discussion commune, monsieur le rapporteur, ils seront mis aux voix séparément.

La parole est à M. Bouchacourt, coauteur de l'amendement n° 128.

M. Jacques Bouchacourt. Monsieur le président, mes chers collègues, l'amendement n° 128, présenté par la commission de la production et des échanges, tend à maintenir au niveau déjà élevé de 1970 — soit 663 millions de francs — le montant de la subvention de l'Etat aux dépenses de fonctionnement de la R. A. T. P.

Si notre commission n'a émis aucune observation en ce qui concerne la contribution de l'Etat aux dépenses d'infrastructure de la R. A. T. P., qui figure au chapitre 63-90 pour 89 millions de francs en autorisations de programme et 12 millions de francs en crédits de paiement, en revanche, elle s'est vivement inquiétée de la progression considérable de la subvention aux frais de fonctionnement de la régie, qui, de 144 millions de francs en 1961, passera à 714 millions de francs en 1971, alors même qu'une nouvelle augmentation du prix du ticket de métro a été officiellement annoncée pour le début de l'année prochaine.

Au cours de ces discussions budgétaires, nous jonglons parfois un peu rapidement avec les chiffres. Aussi permettez-moi de souligner que la subvention prévue pour le fonctionnement de la R. A. T. P. — 714 millions de francs — dépasse le

total des crédits qui seront consacrés l'année prochaine à la jeunesse et aux sports, et qu'elle est presque égale à la moitié du volume du budget du ministère des affaires étrangères.

Compte tenu de l'importance de cette subvention, deux préoccupations majeures ont amené la commission à adopter cet amendement.

D'abord, un élémentaire souci de la justice fiscale, dont on parle beaucoup et qu'il serait préférable d'appliquer en toute occasion.

Ensuite, le sentiment que les efforts qui seraient nécessaires pour assurer le redressement financier de la R. A. T. P. n'ont pas été accomplis ou, tout au moins, n'ont pas été suffisants.

Sur le plan des principes, comment expliquer que l'Etat participe aussi massivement — à concurrence de 70 p. 100 environ — aux dépenses de fonctionnement d'un réseau de transports en commun qui n'intéresse pas l'ensemble du territoire ?

Certes, nul ne prétend, ici, opposer Paris à la province. Le mandat de parlementaire est un mandat national. Personnellement, je me considère comme l'élu de Paris aussi bien que celui de mon département natal, la Nièvre. Et je suis certain que nos collègues de la région parisienne, qui sont particulièrement nombreux cet après-midi, sauront aussi, en la matière, s'évader de considérations de clocher bien étriquées.

Il est de fait que le revenu moyen dans la région parisienne — et je rappelle que seuls, en France, les salariés bénéficient d'une prime de transport — est sensiblement supérieur à ce qu'il est en province.

En l'occurrence, la redistribution des revenus se fait dans le mauvais sens, c'est-à-dire du moins aisé vers le plus aisé. C'est pourquoi il conviendrait, dans un premier temps, de stabiliser l'aide de l'Etat à son niveau actuel, sans qu'il soit nécessaire pour autant d'accroître la charge des Parisiens. En effet, il s'agit essentiellement d'assurer plus de rigueur dans l'utilisation des fonds publics et de hâter la réforme de la R. A. T. P., qui est à l'étude depuis trop longtemps.

Il n'est pas normal que, contrairement à ce qu'ont toujours annoncé les dirigeants de la régie, les effectifs de la R. A. T. P. ne cessent de s'accroître — 39.000 agents en 1969, contre 36.500 en 1965 — alors que le trafic diminue constamment, passant de 2 milliards de voyageurs en 1965 à 1,6 milliard en 1968.

Un effort s'impose donc, au moins en ce qui concerne l'aménagement des horaires, la suppression des doubles emplois du réseau routier et du réseau souterrain. Cet effort, relativement facile, implique des économies massives, à condition de les vouloir. (*Mouvements divers.*)

S'il concerne la gestion de la R. A. T. P., l'amendement que j'ai l'honneur de vous présenter veut être aussi un avertissement aux fonctionnaires qui exercent la direction d'un service public ou d'une société nationale.

Lorsqu'on n'a aucune responsabilité financière, il est trop facile, en effet, pour « avoir la paix », comme ont dit, de laisser supporter par l'Etat — c'est-à-dire par l'ensemble des contribuables — la charge de concessions exorbitantes du droit commun, comme c'est le cas à la R. A. T. P. : horaires de travail sans cesse réduits, en raison inverse des augmentations de salaires ; plus de cinq semaines de congés payés, remboursement au personnel féminin de la R. A. T. P. de ses dépenses en produits de beauté, retraite à cinquante-cinq ans, comme pour les mineurs de fonds.

Or, vous en conviendrez, le travail d'un poinçonneur du métropolitain n'est tout de même pas le même que celui d'un mineur de fond !

Du fait de la retraite anticipée, les pensionnés de la R. A. T. P. qui poursuivent une seconde carrière sont aujourd'hui aussi nombreux que le personnel en activité.

Ce laisser-aller, mes chers collègues, ce sont les Français qui le paient et qui le paient trois fois.

M. Pierre Bas. N'exagérons pas !

M. Jacques Bouchacourt. Une première fois en qualité de contribuables, une deuxième fois en qualité d'utilisateurs, lors de grèves trop fréquentes qui « cassent les pieds » des Parisiens, au sens littéral de cette expression populaire ; une troisième fois, enfin, en qualité de consommateurs et d'agents économiques.

L'expérience démontre, en effet, que toute insuffisance de productivité de la part d'un service public a un caractère, hélas ! exemplaire, et qu'elle se répercute très vite dans la fâcheuse course des salaires et des prix, au détriment du niveau de vie et de notre compétitivité internationale.

M. le président. Monsieur Bouchacourt, veuillez conclure votre intervention, s'il vous plaît.

M. Jacques Bouchacourt. Je termine, monsieur le président.

Mieux avertis, de jour en jour, des réalités économiques, les citoyens français entendent que les fonds publics soient gérés avec plus de rigueur, avec plus d'autorité.

Ajouterai-je — et ce sera ma conclusion — que nous avons été élus non seulement pour voter la loi, mais aussi pour contrôler son application, l'action du Gouvernement et aussi celle des administrations, lesquelles peuvent être quelquefois aussi dangereuses qu'elles sont irresponsables.

Mes chers collègues, le vote de cet amendement, raisonnable, je vous l'assure, nous donnerait l'occasion d'exercer ce contrôle qui n'est que trop rarement exercé. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

A nous de saisir cette occasion !

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

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Mes chers collègues. Le débat que notre collègue vient de soulever n'est pas nouveau.

Tous les ans, me semble-t-il, un amendement de cette nature nous est proposé et, bien que la majorité de l'Assemblée ait depuis longtemps jugé les arguments avancés, on trouve toujours de nouveaux zéloteurs pour revenir à la charge.

Il est bon de revenir une fois pour toutes sur ce sujet et de dire ce qui doit être dit.

L'argument développé par l'un des auteurs de l'amendement et par les auteurs d'amendements analogues présentés dans le passé, est qu'il n'y a pas de raison de voir l'Etat participer au déficit de la R. A. T. P., alors qu'il ne le fait pas pour les transports de autres régions de France. Je vais m'en tenir aux éléments strictement techniques, délaissant un certain nombre d'extraneous que j'ai entendues.

Ce raisonnement est particulièrement erroné. Je tiens à la disposition des auteurs de l'amendement — je ne parle pas de l'Assemblée, qui en est avertie — une liste impressionnante de lignes régionales de chemin de fer, subventionnées par l'Etat à travers la S. N. C. F., sans compter celles qui le sont directement par le budget.

Je peux aussi communiquer une liste de productions locales dont l'économie est également subventionnée par le biais de la S. N. C. F., au moyen de tarifs régionaux ou spécifiques, sans parler de toutes sortes d'autres aides, bien entendu.

Si les auteurs de l'amendement sont logiques avec eux-mêmes, et s'ils appliquent leur raisonnement jusque dans toutes ses conséquences, ils proposeront aussi la suppression de toutes les aides au transport pour les régions que je viens d'énumérer, la fermeture de 11.000 kilomètres de lignes non rentables de la S. N. C. F. et la suppression des tarifs réduits pour plus de cinquante catégories de produits expédiés ou reçus dans vingt-deux départements, notamment dans les régions de Bretagne, d'Auvergne, du Limousin, du Midi-Pyrénées et du Midi-Atlantique.

S'ils en arrivaient à cette extrémité, je serais le premier à m'y opposer. S'ils ne le proposent pas — ce que je suppose, et alors je les approuverai — force me sera de considérer qu'ils n'hésitent pas à vouloir faire subir inconsiderément aux ouvriers et aux employés de la région parisienne une hausse brutale du coût du transport, de ce coût qui grève tant leur revenu en raison des distances parcourues quotidiennement, et qu'ils n'hésitent pas non plus à rompre la solidarité qui doit s'exercer dans tout le pays et à laquelle les habitants de la région parisienne contribuent pour une large part.

En ce qui concerne les critiques que nous avons entendues, à l'encontre du personnel dirigeant de la R. A. T. P. comme de tout le personnel de cette entreprise, votre rapporteur ne peut que s'élever contre elles avec force, lui qui, depuis tant d'années, sait quel travail éclairé et dévoué est fait par ce personnel, quel dur métier est le sien, et quelles sont les difficultés auxquelles il se heurte, notamment pour une raison majeure que M. le ministre a exposée et qui est la congestion de la circulation dans la région parisienne.

Pour tous ces motifs, je vous demande, mes chers collègues, de repousser l'amendement de M. Bouchacourt pour une année encore. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Bas.

M. Pierre Bas. Il n'est pas possible de laisser passer sans réagir l'intervention de M. Bouchacourt, qui donne de la réalité une vision absolument tronquée et déformée.

Je regrette beaucoup, mon cher collègue, que vous n'empruntiez pas le métro ou l'autobus aux heures de pointe. Vous sauriez alors le travail que font les agents de la R. A. T. P., les services qu'ils rendent à la population parisienne, en des circonstances parfois extrêmement difficiles. Il faut beaucoup de maîtrise de soi-même et beaucoup de courage pour faire leur travail comme ils le font.

Au nom des élus qui sont ici, je tiens à leur rendre hommage, et je suis sûr que l'Assemblée s'y associera. (Applaudissements.)

M. Jacques Bouchacourt. Je m'associe bien volontiers à cet hommage.

M. Pierre Bas. Je crois avoir dit, dans ma précédente intervention, qu'il était vain de vouloir opposer Paris à la province. Je l'ai dit, la liste serait bien longue des domaines pour lesquels la province fait appel à Paris et nous demande de faire acte de solidarité. Jamais nous n'avons remis cette solidarité en cause, et nous ne la remettrons jamais en cause. Mais nous aimerions que la réciprocité soit vraie.

De grâce, dans une affaire qui est difficile, qui exigera des sacrifices de tout le monde, de l'usager des transports en commun de la région parisienne, des entreprises qui vont payer une taxe spéciale, des collectivités territoriales de la région parisienne et également de l'Etat, soyons beaux joueurs ! Acceptons de voir les choses en face, en tenant compte de la multiplicité et de la diversité des problèmes.

Je demande à l'Assemblée de repousser l'amendement n° 128. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Le Gouvernement vous demande, mesdames, messieurs, de repousser les deux amendements, mais il prendra soin de ne pas recourir à des arguments analogues à ceux que nous venons d'entendre et de ne pas les placer, cher monsieur Ruais, sur le même plan.

Monsieur Bouchacourt, j'ai l'habitude de dire ce que je pense. Or votre intervention m'a beaucoup déçu. Je suis depuis plus longtemps que vous un élu et un responsable de province, et je prétends qu'on n'a pas le droit de dire dans cette Assemblée ce que vous avez dit. (Applaudissements.)

Que la R. A. T. P. paie le rouge à lèvres de son personnel féminin, je n'en sais rien. Mais je regrette profondément que l'on avance un tel argument dans une discussion budgétaire, car les rapporteurs, nombre de vos collègues et moi-même avons essayé de maintenir le débat sur un plan élevé.

J'ai fait part des objectifs et des moyens du contrat de programme qui est en préparation. Je n'ai pas de couronnes à tresser à mes collaborateurs, au Gouvernement ou à moi-même, mais c'est la première fois, comme je l'avais promis l'an dernier, qu'un gouvernement vous apportera un projet de réforme que j'irai présenter aux commissions et dont, à la faveur de questions orales, je parlerai ici même avec les parlementaires, qu'ils soient de Paris ou de la province, car ils sont tous des représentants de la nation.

J'ai cité précédemment quelques chiffres. Vous savez que je suis le maire d'une ville qui supporte une lourde charge de deux millions de francs, destinée à compenser le déficit de son réseau de transports en commun, pour Metz et sa banlieue.

Il faudra que certains conseillers municipaux de Paris sachent prendre leurs responsabilités.

A cet égard, je dis à M. Barbet qu'il est facile de critiquer ici le déficit et le fonctionnement de la R. A. T. P., pendant que ses amis communistes du Conseil de Paris votent, avec les socialistes et les radicaux, contre le stationnement payant ! Vous avez deux faces, comme Janus : sur une rive de la Seine, vous parlez d'une façon, tandis que, sur l'autre rive, vous tenez un langage différent. (Applaudissements.)

Et puis, monsieur Bouchacourt — j'ai peut-être été un peu dur avec vous, mais j'espère que vous me le pardonneriez — n'oubliez pas que nous devons faire face aux revendications — augmentations des salaires, diminution des horaires de travail, notamment — des quelque 35.000 salariés de la R. A. T. P. Peut-on les traiter autrement que ceux de la S. N. C. F., d'Electricité de France ou de Gaz de France ?

Il y a eu cette année deux ou trois grèves d'une journée, mais nous en avons évité bien d'autres. Croyez-vous, en effet, que nous n'en aurions pas connu d'autres si nous ne nous étions pas montrés conciliants, si le Gouvernement, et le ministère des transports en particulier, n'avait pas fait preuve d'un esprit de concertation ?

Si nous n'avions pas agi de cette façon, il aurait fallu consentir un effort beaucoup plus grand dans le « collectif » pour 1970 et dans la loi de finances pour 1971.

Vous allez penser que j'ai une petite dent contre vous, monsieur Bouchacourt, mais, encore que vous pouviez l'ignorer, il convient de savoir que, si 663 millions de francs avaient été prévus dans le budget de l'Etat au titre de 1970, le « collectif » qui vous sera présenté dans quinze jours ou trois semaines par M. le ministre de l'économie et des finances comportera un crédit supplémentaire de 53 millions de francs, portant les dépenses de l'année à 716 millions. Or, pour 1971, il est prévu un montant de 714 millions seulement, soit un peu moins que l'ensemble du budget ordinaire et du « collectif » pour 1970.

Comme la commission des finances, comme M. Pierre Bas, je demande donc à l'Assemblée de repousser l'amendement de la commission.

Je demande aussi à M. Ruais et à M. le vice-président de la commission des finances, mais pour d'autres motifs, de s'en remettre, comme ils ont déjà bien voulu le faire, à la sagesse de l'Assemblée.

Lorsqu'elle a examiné cet amendement, il y a un mois environ, la commission des finances n'était pas encore tout à fait au courant de ce que je viens d'indiquer. C'est peut-être ma faute, mais elle est due aux travaux que, depuis un an, comme je l'avais promis, nous avons menés, mes collaborateurs — qu'ils soient de mon cabinet ou de la direction des transports terrestres — et moi, avec la R. A. T. P. et la S. N. C. F. banlieue.

Il ne faut donc pas susciter le découragement. Je parle non pas du ministre, car il n'a pas le droit d'être découragé, mais de ceux qui l'entourent et qui étudient le problème dans des conditions difficiles.

Je sais bien, cher monsieur Ruais, que c'est un encouragement que vous voulez me donner, une « piqûre » que vous voulez me faire. Mais, étant donné que, ces derniers temps, j'ai déjà reçu beaucoup de piqûres, ne m'en faites pas une supplémentaire ! (Applaudissements.)

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

M. Michel Caldaguès. Après la mise au point parfaitement claire de M. le ministre des transports, mon intention n'est certes pas de relancer la discussion, encore moins de passionner le débat.

Mais puisque certains de nos collègues considèrent, en toute bonne foi, que les Parisiens ne font peut-être pas tous les efforts qui devraient leur être imposés pour participer à la couverture du déficit de la R. A. T. P., je voudrais apporter à cet égard quelques informations.

En 1971, c'est une somme de 232 millions de francs qui sera pratiquement inscrite d'office au budget de la ville de Paris, à titre de participation à la couverture du déficit de la R. A. T. P. Cette somme passera même, si l'on tient compte de la participation au déficit des lignes S. N. C. F. de banlieue, à 315 millions de francs pour la seule ville de Paris.

Voilà, mes chers collègues, des chiffres qui peuvent vous donner à réfléchir ! D'autant que les Parisiens ne peuvent rien y faire, puisqu'ils n'ont aucune responsabilité, ni dans la nomination de la direction, ni dans l'approbation du budget de la R. A. T. P., ni dans la fixation des tarifs.

Mais un effort de redressement est en cours ; il faut en féliciter le Gouvernement, et tout particulièrement M. le ministre des transports. Toutefois, un tel effort n'ira pas sans des sacrifices supplémentaires très lourds pour les Parisiens : prélèvement exceptionnel qu'il est question de faire supporter aux entreprises parisiennes, au titre de la R. A. T. P. ; relèvements de tarifs, que l'on nous annonce déjà et qui seront particulièrement ressentis par les travailleurs et par les personnes âgées ; mesures draconiennes que l'on nous annonce également, en matière de réglementation de la circulation et de stationnement — augmentation des amendes, notamment — toutes mesures qui doivent permettre d'améliorer l'exploitation du réseau de surface de la R. A. T. P., lequel est, en grande partie, à l'origine du déficit de cette entreprise.

Je rappelle, en terminant, car on l'oublie quelquefois dans cette Assemblée, qu'il s'agit d'une entreprise nationale, et qu'à une entreprise nationale doivent correspondre des solutions nationales. (Applaudissements.)

M. le président. Monsieur Ruais, répondez-vous à l'appel du Gouvernement ?

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le président, tout à l'heure je n'ai pas pu retirer l'amendement n° 64 parce que je n'avais pas pour le faire de mandat de la commission. En revanche en ce qui concerne l'amendement n° 67, j'avais mandat de le retirer éventuellement et je le fais.

En effet lorsque la commission a voté cet amendement, sur ma proposition, elle n'était pas saisie de deux faits très importants : la déclaration de M. le Premier ministre sur certains problèmes touchant la R. A. T. P. et la déclaration de M. Raymond Mondon, ministre des transports, annonçant que des projets de réforme de la R. A. T. P. seraient mis en œuvre. C'était là la condition mise au retrait de l'amendement n° 67. Puisque, monsieur le ministre, vous venez de répondre au souhait de la commission, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 67 est retiré.

Monsieur Fortuit, retirez-vous l'amendement n° 128 ?

M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis. Je n'ai rien à ajouter.

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

M. Jacques Bouchacourt. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens à bien mettre les choses au point. L'amendement n° 128 est dirigé non pas contre la subvention mais contre son augmentation en 1971.

Je ne pensais pas d'ailleurs que cet amendement allait susciter tant de passion de la part de mes collègues parisiens. Je n'ai absolument rien contre le personnel de la R. A. T. P. qui travaille en effet dans des conditions souvent difficiles. C'est la gestion de la R. A. T. P. que je critique en l'occurrence et surtout l'importance de la subvention de l'Etat qui, comparée avec le budget des affaires étrangères et d'autres budgets français, paraît anormalement élevée. Je ne vois rien là qui puisse susciter la passion.

Vous avez fait allusion, monsieur le ministre, comme l'année dernière, à la réforme de la R. A. T. P. dont les études se poursuivent depuis fort longtemps. Pouvez-vous nous préciser si cette réforme entrera rapidement en vigueur et si elle assurera une répartition plus équitable des charges entre l'Etat et les collectivités représentées au syndicat des transports parisiens ?

Pouvez-vous également vous engager à nous présenter pour 1972 une subvention au fonctionnement de la R. A. T. P. en diminution sensible par rapport au montant prévu pour 1971 ?

Dans l'affirmative, mais alors seulement, c'est bien volontiers que je retirerai mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Je tiens à dire à M. Bouchacourt que la réforme de la R. A. T. P. est sur le chantier non pas depuis des années mais depuis un an.

Je l'ai promise l'année dernière et, il y a environ un mois, j'ai transmis à ce sujet plusieurs rapports très complets à M. le Premier ministre. Nous n'en sommes donc plus au stade des études, celles-ci sont terminées ; il nous reste à les soumettre à l'examen d'autres ministères, de la préfecture de la région parisienne et des élus parisiens.

Je ne veux pas me dérober à vos questions, monsieur Bouchacourt. Mais comment voulez-vous qu'au moment où nous discutons du budget pour 1971 je vous fasse une promesse formelle pour le budget 1972 ?

Je pourrais vous répondre : à chaque jour et à chaque année suffit sa peine.

Par ailleurs, si vous avez bien suivi mon exposé, vous vous souviendrez que j'y ai dit que, 1969 ayant été l'année de la réforme de la S. N. C. F., 1971 serait celle de la réforme de la R. A. T. P.

On ne peut pas être plus clair que je l'ai été. (Applaudissements.)

M. le président. L'amendement n° 128 est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, à la demande des auteurs de l'amendement, demande qu'elle accueille favorablement, la commission de la production et des échanges, retire cet amendement.

M. le ministre des transports. Je vous remercie.

M. le président. L'amendement n° 128 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

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

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (I. — Services communs et transports terrestres).

INTERIEUR ET RAPATRIÉS

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'intérieur et des crédits concernant les rapatriés.

La parole est à M. Edouard Charret, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'intérieur et les rapatriés.

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les crédits du ministère de l'intérieur

que j'ai l'honneur de rapporter devant vous sont ceux de l'administration générale, c'est-à-dire l'administration centrale et territoriale et les services communs, les crédits de la police nationale et ceux du service central des rapatriés.

Bien entendu, ce sont les crédits du service de la police nationale qui en constituent la plus grande part, puisqu'ils représentent à eux seuls 80 p. 100 du budget de fonctionnement du ministère de l'intérieur.

Au sujet de l'administration générale, je me bornerai à une seule mais importante observation. Elle concerne la situation des magistrats des tribunaux administratifs. La commission Bloch-Lainé a constaté, dans le corps des magistrats des tribunaux administratifs, la présence de facteurs de malaise, qu'elle a attribués à la médiocrité des perspectives de carrière et à la faiblesse des débouchés.

Il est certain que la situation des membres des tribunaux administratifs est moins favorable que celle de leurs collègues administrateurs civils ou magistrats de l'ordre judiciaire. Un moyen de remédier partiellement à cette situation consisterait à revaloriser le taux des indemnités de fonction qui leur sont allouées. Déjà, l'an dernier, à l'occasion de l'élaboration du budget de 1970, vous aviez, monsieur le ministre, formé le projet de porter à 18 p. 100 du traitement moyen le taux de l'indemnité de fonction des magistrats des tribunaux administratifs. La conjoncture budgétaire difficile de l'an passé vous a empêché de mener à bien un tel projet. Il eût été possible de le reprendre dans le budget de 1971 en raison de la faiblesse numérique du corps qui comporte moins de deux cents membres. La dépense budgétaire fût restée à un niveau modeste et une telle mesure eût permis de répondre à une revendication discrète certes mais assurément justifiée, des magistrats des tribunaux administratifs.

Remédier à l'inégalité actuelle en matière d'indemnités constituerait un premier moyen d'atténuer le malaise que j'ai évoqué plus haut, sans qu'il soit besoin d'attendre pour cela la réforme statutaire, à laquelle pourraient éventuellement conduire les travaux de la commission d'étude des problèmes de l'école nationale d'administration. Je pense, monsieur le ministre, que vous pourriez nous apporter sur ce point quelques éclaircissements, voire quelques promesses.

Avant de développer mon propos concernant la police nationale, je voudrais, mesdames, messieurs, vous faire part des sentiments de tous les membres de la commission des finances, en particulier M. Hubert Germain, M. Henri Torre et moi-même. Du haut de cette tribune, je tiens à rendre hommage à tous les fonctionnaires de l'ordre, quelles que soient leurs attributions ou leurs fonctions, pour la dignité de leur attitude, pour leur comportement et pour leur fidélité au service de l'Etat. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

M. Pierre Bas. Très bien !

M. Edouard Charret, rapporteur. Je dois m'élever ici contre les campagnes de dénigrement dirigées à l'égard de ces fonctionnaires de haute valeur par certains informateurs de l'opinion publique.

Votre commission a émis le vœu que la police ait la possibilité de répondre aux critiques qui lui sont adressées et que soient organisées des émissions d'information sur la police nationale, qui rend au public des services trop souvent ignorés.

M. Jacques Cressard. Très bien !

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Je souhaite que l'Assemblée nationale tout entière s'unisse à votre commission des finances pour rendre à ce corps de fonctionnaires l'hommage qui lui est dû. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Les crédits du service de la police nationale augmenteront en 1971 de 13 p. 100 par rapport à 1970. Contrairement à ce qui se produit pour de nombreux autres budgets, cet accroissement exprime une amélioration réelle de la situation du service. En effet, les dotations budgétaires de la police ont, au cours des années passées, connu une croissance régulière. Elles n'ont pas, au même titre que celles des autres ministères, subi les contraintes du plan de redressement économique et financier.

Je rappelle seulement, à titre d'illustration, que le budget de fonctionnement de la police nationale, qui était de 2 milliards de francs en 1968, passe à près de 3 milliards de francs en 1971.

Parmi les mesures nouvelles que comporte le projet de budget que nous examinons, la plus importante est incontestablement la création de 2.708 emplois, dont 2.288 dans les personnels actifs, 389 dans les personnels administratifs et 31 dans les personnels ouvriers.

Sans doute vous sera-t-il objecté ici et là, monsieur le ministre, que ces créations d'emplois sont encore insuffisantes. Nous devons cependant reconnaître qu'elles représentent, de la part du Gouvernement, un effort exceptionnel de renforcement des effectifs de police.

On trouve encore dans ce budget la quatrième tranche d'application de la loi du 8 juillet 1966, qui comporte un aménagement des effectifs des officiers et officiers adjoints, des brigadiers chefs et des brigadiers. Cette quatrième tranche porte sur la transformation de 296 emplois. Un effort sera fait, en outre, dans le budget de l'année prochaine pour aménager les divers régimes indemnitaires des personnels de police.

Plusieurs mesures sont inscrites à ce titre dans le budget. Je me permets de vous renvoyer à mon rapport écrit pour une analyse plus détaillée de ces dispositions.

J'ajoute que le programme d'équipement de la police n'a pas été sacrifié, puisque les autorisations de programme inscrites au chapitre 57-40 s'élèveront en 1971 à 34.200.000 francs, c'est-à-dire à peu près exactement le double de la dotation de l'an passé.

Ces crédits d'équipement permettront de poursuivre le plan d'aménagement immobilier de la police. Des terrains seront achetés aussi bien pour la préfecture de police que pour les autres services, et d'importants travaux immobiliers pourront être entrepris comportant, en particulier, la construction de plusieurs commissariats ou hôtels de police et la construction d'un centre de police à Paris. Vous trouverez dans mon rapport écrit une liste détaillée des travaux immobiliers ainsi prévus.

Vous permettrez en outre, monsieur le ministre, au député du Rhône que je suis de parler quelques instants de l'acquisition du terrain destiné à la construction de l'hôtel de police de Lyon, que vous pensez pouvoir financer en 1972.

Lyon est une grande agglomération. Au chapitre 57-40, article 1^{er}, du projet de loi, sont prévus des crédits destinés à l'acquisition de « trois terrains d'assiette pour la construction de trois hôtels de police », sans autre précision.

Le terrain de Lyon pourrait-il être acheté en 1971 ? Dans l'affirmative, il conviendrait au moins de prévoir, dès à présent, des crédits d'étude.

Le budget de 1971 comporte donc de substantielles améliorations aux conditions de fonctionnement du service de la police nationale. Je dois cependant à la vérité de dire que la situation de certains personnels de la police n'est pas entièrement satisfaisante.

Le projet de budget que vous nous présentez comporte la création de trois emplois de contrôleur général dont les titulaires seront placés à la tête de certains services locaux particulièrement importants. Cette mesure est partiellement gagée par la suppression de trois emplois de commissaire divisionnaire. Or vos services et vous-même avez reconnu que ce sont douze emplois des services de sécurité publique et de police judiciaire, particulièrement importants, qui devraient être transformés en emplois de contrôleur général. Permettez-moi de penser que la création de ces trois emplois l'an prochain est insuffisante puisque, à ce rythme, il faudra au moins quatre ans pour pourvoir ces douze emplois. Il eût donc été beaucoup plus réaliste de prévoir la création de cinq emplois au moins.

Tel est le vœu de la commission des finances. Je vous demande, monsieur le ministre, d'étudier très attentivement les moyens de le satisfaire.

D'autre part, vous connaissez, monsieur le ministre, la situation des officiers de police et des officiers de police adjoints. Il me semble nécessaire de l'exposer pour l'information de l'Assemblée.

Ces personnels sont recrutés, soit parmi les candidats justifiant du baccalauréat ou d'un diplôme assimilé, soit parmi les candidats fonctionnaires ayant accompli quatre ans de service public. Ces agents sont donc des fonctionnaires qui, en regard de la fonction publique, sont les équivalents de ceux de la catégorie B. Il serait donc normal, nonobstant leur classement en catégorie spéciale, de les considérer comme des fonctionnaires de catégorie B et non comme un corps d'exécution.

Aussi conviendrait-il que les officiers de police adjoints puissent bénéficier d'un débouché de carrière analogue à celui qui est offert à la catégorie B de la fonction publique, tels par exemple les contrôleurs des P. T. T. ou les contrôleurs des impôts.

Il serait également nécessaire d'accélérer le déroulement de leur carrière et de supprimer le barrage existant entre la deuxième et la première classe de leur grade.

Quant aux officiers de police qui constituent un corps distinct de celui des officiers de police adjoints, ils sont généralement investis d'importantes responsabilités, puisqu'un certain nombre de commissariats sont effectivement dirigés par des officiers de police et des officiers de police principaux. Ainsi paraîtrait justifié un aménagement de leur situation indiciaire, qui consisterait à revaloriser l'indice d'officier de police de 7^e échelon et à relever l'indice attribué aux officiers de police principaux.

Une autre situation digne de retenir notre attention est celle des gradés de la police. Ceux-ci, en raison de la différence de fonction qui les sépare des gardiens de la paix,

chargés de fonctions d'exécution, estiment justifié que les gradés soient versés dans un corps spécifique d'encadrement d'officiers de paix adjoints. Il serait également nécessaire d'aménager à leur intention un véritable déroulement de carrière comportant la création d'échelons indiciaires supplémentaires et la possibilité de nomination dans le corps des officiers de paix.

D'autres dispositions concernant le niveau de leurs rémunérations ou leurs conditions de travail seraient également souhaitables : je n'en retiendrai qu'une seule.

Vous avez déjà accepté, monsieur le ministre, d'inclure dans le budget que nous discutons, la création d'une indemnité spécifique de 800 francs par an pour les brigadiers chefs et 550 francs par an pour les brigadiers. Vous avez voulu par là reconnaître le problème spécifique posé par les gradés de la police en laissant espérer que la création de cette indemnité ne constitue que l'amorce de mesures supplémentaires en leur faveur. Il me paraîtrait opportun d'envisager l'intégration de cette indemnité spécifique dans les traitements des brigadiers et brigadiers chefs.

Parmi les catégories de personnels en activité de la police nationale, il en est encore deux dont je désire tout particulièrement vous entretenir.

La première est celle des agents contractuels de la sécurité nationale rapatriés d'Algérie. Depuis plusieurs années déjà, je vous ai demandé de prendre en considération les situations particulières de ces personnes, mais je sais que la conjoncture budgétaire difficile des années récentes ne vous a pas permis de régler ce problème.

Je suggère donc une solution qui consisterait à prévoir à leur égard une intégration directe dans les cadres titulaires de la fonction publique, grâce à des réservations de postes effectuées à compter de l'année prochaine, sur les recrutements opérés par concours, et sur les postes non pourvus. Ces réservations pourraient intervenir dans la proportion de 20 p. 100 pour les officiers de police adjoints contractuels, et de 30 p. 100 pour les gardiens de la paix contractuels.

MM. Moron et Bégué avaient à ce sujet rédigé un amendement qu'ils n'ont pas déposé. J'ai repris cet amendement en commission des finances, mais il a été déclaré irrecevable, car il constituait un cavalier budgétaire.

La deuxième catégorie de personnels sur laquelle je voudrais attirer votre attention est celle des anciens secrétaires et inspecteurs délogés des cadres en 1948. Ces agents ont été immédiatement réintégrés à l'époque en qualité de gardiens de la paix, mais ils ont continué à occuper les fonctions qu'ils exerçaient auparavant tout en percevant une rémunération évidemment moindre et ne correspondant en aucune façon au niveau des responsabilités qu'ils assument. A titre d'exemple je citerai le cas d'un des anciens inspecteurs, aujourd'hui gardien de la paix, qui dirige en fait un service et qui, à ce titre, a pour ainsi dire sous ses ordres deux commissaires de police.

Deux cents à l'origine, ces fonctionnaires ne sont plus maintenant qu'une quarantaine. De même que pour les contractuels rapatriés d'Algérie, ne pourrait-on prévoir leur intégration en deux ans dans le cadre des officiers de police adjoints, sans attendre qu'ils aient complètement disparu ?

M. Pierre Leroy-Beaulieu. Très bien !

M. Edouard Charret, rapporteur spécial. Je n'aurai garde d'oublier, dans cette revue trop rapide, les personnels en retraite de la police.

L'intégration dans les traitements des indemnités accordées aux personnels en activité les concerne directement, et la création de nouvelles indemnités au profit des personnels en activité, comme celle qui figure dans le budget de 1971, a pour effet d'accentuer encore le déséquilibre entre les retraités et les actifs.

C'est donc à un double titre que je vous recommande, monsieur le ministre, de tout mettre en œuvre pour que cette intégration soit amplifiée et si possible accélérée.

Pour en terminer avec le chapitre de la police, je vous exprime ma satisfaction de voir introduit dans la loi de finances l'article 77 intitulé « Affectation au fonds d'action locale des recettes supplémentaires procurées par tout relèvement des amendes ».

Depuis dix ans, le Parlement réclamait régulièrement cette mesure, sur laquelle je reviendrai quand l'article viendra en discussion. Je me bornerai pour le moment à rendre hommage au maire de Lyon, qui est l'initiateur de cette disposition.

En ce qui concerne les rapatriés, le vote de la loi du 15 juillet 1970 a concrétisé les promesses faites par le Président de la République en matière d'indemnisation. Cette loi constitue désormais la charte de l'indemnisation, les crédits correspondants n'étant d'ailleurs pas inscrits au budget du ministère de l'intérieur, mais à celui des charges communes que l'Assemblée examinera à la fin de cette semaine.

Aussi, cette loi restera pratiquement sans incidence sur le fonctionnement des services placés sous l'autorité du ministre de l'intérieur, à une importante réserve près : l'agence d'indemnisation n'aura pas de représentants locaux dans tous les départements. Dans les départements où elle ne sera pas représentée, ce sont les services des préfectures qui seront chargés de recevoir les demandes d'indemnités. Ce sont également les personnels des préfectures qui assureront le secrétariat des commissions départementales paritaires chargées d'établir l'ordre des rapatriés en vue de leur indemnisation. Il est prévu que l'agence nationale pour l'indemnisation mettra à la disposition des préfets, lorsque le besoin s'en fera sentir, un personnel temporaire en nombre suffisant pour faire face au surcroît de travail qui sera ainsi imposé aux cadres normaux des préfectures.

Telle est la brève analyse que je tenais à présenter sur la partie des crédits du budget de l'intérieur et des rapatriés qui relevait de ma compétence.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances vous propose, mes chers collègues, d'adopter ces crédits. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)*

M. le président. La parole est à M. Torre, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les collectivités locales et la protection civile.

M. Henri Torre, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, le budget de la protection civile et des collectivités locales, que j'ai l'honneur de rapporter, concerne deux domaines sur lesquels l'actualité a particulièrement attiré notre attention cette année, et plus encore depuis quelques semaines.

Problème d'actualité, en effet, que celui de la protection civile !

En 1970, notre pays a successivement été endeuillé par les avalanches de la région alpine, les incendies de forêts de Provence-Côte d'Azur et, plus récemment encore, par l'effroyable drame de Saint-Laurent-du-Pont.

Le service de la protection civile, qui doit nous prémunir contre de telles catastrophes, est un service modeste, si l'on se réfère à ses dotations budgétaires. Ses crédits de fonctionnement ne représentent, en effet, que 3 p. 100 environ du budget de l'intérieur.

Le crédit de 121 millions de francs que recevra ce service en 1971 dénote, certes, par rapport à l'an passé, une amélioration substantielle de près de 19 p. 100. Mais il faut souligner que c'est sur ce crédit qu'est prélevée la subvention de l'Etat à la brigade des sapeurs-pompiers de Paris, et que l'augmentation de cette subvention en 1971 va absorber la plus grande p. . . des moyens financiers nouveaux mis à la disposition de la protection civile.

Personne ne contestera le fait qu'à Paris, plus que partout ailleurs, l'accumulation des risques exige que la protection des personnes soit parfaitement assurée. Malheureusement, le crédit qui reste disponible lorsque le corps de protection de Paris a été doté est trop faible pour permettre au service de la protection civile de faire face à toutes ses missions. C'est tout juste s'il sera possible en 1971 de procéder à la titularisation des agents du service de déminage et à quelques ajustements des besoins des services déjà en place.

En revanche, deux initiatives nouvelles, qui ne trouvent pas leur expression dans les documents budgétaires, méritent d'être soulignées.

D'une part, un accord intervenu entre le ministère de l'intérieur et le ministère de l'éducation nationale permettra l'ouverture, à l'institut universitaire de technologie de Bordeaux, d'un département d'hygiène et de sécurité, qui formera à la fois des officiers de la protection civile et des ingénieurs de sécurité.

D'autre part, la loi sur le service national, que nous avons adoptée au mois de juin, prévoit la création dans certaines unités militaires de compagnies spécialisées dans les missions de protection civile. Trois de ces compagnies seront mises sur pied dès l'an prochain et seront en mesure d'intervenir lors de sinistres de grande ampleur tels que les incendies de forêts.

En ce qui concerne l'équipement des services, on ne peut dire que la situation soit sensiblement en voie d'amélioration. Les autorisations de programme sont au même niveau que l'année dernière, et cette stagnation des moyens intervient au moment où le groupe aérien de la protection civile a perdu l'un de ses appareils et son équipage lors d'une mission en Corse, au moment aussi où l'on peut se demander si nous disposerions des moyens nécessaires pour intervenir efficacement au cas où nos régions côtières seraient menacées par une nouvelle « marée noire » ; dans ce dernier cas, il ne s'agirait certes pas de sauver des vies humaines, mais d'assurer la protection de notre environnement, qui est aussi une des tâches de l'Etat.

Nous devons cependant convenir, monsieur le ministre, que la mission de protection civile n'incombe pas à votre seule administration, mais concerne également, comme nous l'avons déjà souligné, la défense nationale, l'équipement et l'agriculture, ce dernier ministère pouvant jouer un rôle important dans la prévention des incendies de forêts.

Votre action n'est donc pas limitée au cadre qui vous est fixé par votre propre budget ; vous avez aussi, et très largement, une mission de coordination ; nous vous faisons confiance et nous comptons sur votre autorité pour qu'elle soit menée à bien.

Problème d'actualité encore que celui des collectivités locales, s'agissant plus particulièrement de leurs besoins en équipement et de leur équilibre financier.

Je ne procéderai pas à une analyse du titre IV qui recouvre les subventions de caractère obligatoire accordées aux communes du fait des exonérations décidées par le Parlement, ainsi que les subventions facultatives allouées aux communes en difficulté.

J'indiquerai simplement que ces crédits enregistrent depuis plusieurs années un accroissement constant, qui est dû, bien entendu, à la progression des constructions nouvelles exonérées de l'impôt foncier.

L'essentiel de mon propos portera donc sur l'effort d'équipement des collectivités locales, et sur les problèmes financiers de subvention et de fiscalité qui en découlent.

Lors de sa session de printemps, notre Assemblée a longuement débattu des options qui commandent la préparation du VI^e Plan, et le problème des équipements collectifs figure parmi ceux qui ont le plus retenu son attention. C'est là que vous avez modifié le sens des propositions gouvernementales, en relevant le taux de croissance des équipements collectifs prévu dans le VI^e Plan.

Ces jours derniers, nous avons enregistré avec satisfaction les déclarations que le Président de la République a faites à Lyon au sujet des orientations qu'il entend donner à la réforme de nos institutions territoriales décentralisées. En outre, deux textes importants élaborés par le ministre de l'intérieur ont été adoptés par le conseil des ministres : ils concernent, comme vous le savez, le fonctionnement des institutions communales, ainsi que la déconcentration des procédures et des crédits destinés au financement des investissements exécutés par l'Etat.

Peut-être, monsieur le ministre de l'intérieur, évoquez-vous, au cours de ce débat, le contenu de ces textes, mais je désire, dès maintenant, faire à ce propos quelques remarques.

La nouvelle procédure instituée pour les programmes d'équipement d'intérêt régional, départemental ou communal était attendue depuis longtemps. Cette réforme répond au vœu de tous ceux qui, à l'échelon local, exercent une responsabilité ; mais nous ne pouvons la considérer que comme un premier pas indicatif de l'orientation à suivre en la matière. Une telle réforme serait, en effet, insuffisante si les autres éléments de la situation actuelle devaient demeurer inchangés.

La situation des collectivités locales est en effet essentiellement caractérisée par un déséquilibre croissant entre la progression de leurs besoins et celle de leurs ressources.

M. Jean Royer. Très bien !

M. Henri Torre, rapporteur spécial. Les travaux de préparation du VI^e Plan ont montré que le rythme de progression des dépenses d'équipement des collectivités locales, pendant la période qui s'est étendue de 1962 à 1967, a été de l'ordre de 12,7 p. 100. Il serait illusoire de penser que les équipements réalisés pendant cette période ont suffi à satisfaire tous les besoins ; du moins peut-on considérer que le taux de progression qui a été atteint au cours de ces années est un taux au-dessous duquel il serait sans doute dangereux de descendre.

Parallèlement à cette progression des besoins, quelle a été la progression des moyens ?

Les ressources d'emprunt se sont accrues ; pendant la même période, à un rythme annuel légèrement supérieur à 13 p. 100. Autrement dit, leur évolution a été sensiblement la même que celle des besoins reconnus et satisfaits.

En revanche, les subventions d'équipement que les collectivités locales reçoivent de l'Etat n'ont enregistré qu'un taux d'accroissement annuel voisin de 8 p. 100.

La fiscalité, qui constitue la troisième source de financement des équipements collectifs locaux, a accusé dans le même temps une progression légèrement supérieure à 11 p. 100 par an.

La période que je viens d'évoquer est celle de 1962-1967. Les informations que nous possédons sur les trois dernières années écoulées reflètent les effets de la crise de 1968 et du plan de redressement économique et financier qui l'a suivie. Il semble que la formation brute de capital fixe des collectivités locales ne soit légèrement ralentie pendant que les ressources évoluaient de façon divergente.

Les subventions de l'Etat se sont trouvées réduites, en concordance avec une conjoncture budgétaire difficile ; les ressources d'emprunt se sont accrues à un rythme lent, en raison des consignes de réduction du crédit ; en revanche, le produit de la fiscalité locale s'est accru à un rythme plus soutenu.

Ce long rappel de l'évolution des dernières années m'a paru nécessaire pour situer avec quelque précision le problème de l'équilibre des finances locales.

Il me paraît utile d'ajouter que, dans la situation actuelle, la moitié des ressources nouvelles que procurent chaque année les emprunts est consacrée à l'amortissement et aux intérêts des emprunts précédents. Cette situation est sans aucun doute préoccupante car la charge annuelle ne va pas tarder à devenir excessive au regard des capacités d'endettement des communes et des départements.

Dans le même temps, la part prise par l'Etat dans le financement des équipements locaux au moyen de subventions budgétaires marque une certaine tendance à plafonner.

Les documents budgétaires de cette année font certes ressortir, par rapport aux dotations de 1970, une progression des autorisations de programme de l'ordre de 16 p. 100, mais il convient d'analyser de plus près cette progression.

La comparaison avec l'année 1970 peut difficilement être considérée comme significative, dans la mesure où 1970 était, budgétairement parlant, une mauvaise année. Si l'on fait remonter la comparaison à quelques années en arrière, on constate que les autorisations de programme en 1971 auront un niveau légèrement supérieur à celui de 1968.

J'ajoute que si l'on majore les dotations de 1970 des déblocages intervenus au titre du fonds d'action conjoncturelle, qui ont été de 87 millions de francs, la progression de 1970 à 1971 est, elle aussi, limitée, et de l'ordre de 3 p. 100.

Ce taux de progression est nettement inférieur aux options retenues pour le VI^e Plan. Il n'a pas la possibilité d'être amélioré en cours d'année car, à l'inverse de ce qui s'est passé en 1970, il n'y a pas, à ma connaissance, pour l'année prochaine, de dotations inscrites au fonds d'action conjoncturelle au titre des collectivités locales.

Il est donc nécessaire que le modeste effort que le Gouvernement a consenti cette année soit largement amplifié dans les années à venir.

S'il devait en être autrement, l'avenir des équipements collectifs au niveau des communes et des départements serait plus qu'incertain.

Cela serait grave car, ainsi que l'exprimait récemment notre collègue Pierre Dumas, « beaucoup de satisfactions de besoins individuels ou familiaux ne peuvent être recherchées qu'à travers les équipements collectifs ».

Les équipements collectifs doivent donc être considérés non plus comme une notion variable liée aux accidents de la conjoncture, mais comme une priorité. Nous ne pouvons admettre qu'en période de récession ils soient sacrifiés à la rigueur budgétaire et qu'en période de haute conjoncture ils le soient à la politique de désinflation.

Il est certes évident que les investissements des collectivités locales ne sont pas essentiellement fonction des subventions de l'Etat. La fiscalité et l'emprunt — qui n'est en réalité qu'un relais du prélèvement fiscal — constituent la seconde source, et la plus importante, du financement des équipements.

Nous ne pouvons donc douter du fait que les communes et les départements devront demander à leurs contribuables des efforts accrus pour satisfaire leurs besoins.

Il serait opportun, dans cette perspective, que les communes disposent d'une plus large autonomie dans la gestion de leurs affaires. Le projet de loi récemment déposé va dans ce sens ; il devrait cependant être complété par la possibilité de mieux maîtriser l'évolution de la fiscalité, en médiant, par exemple, dans certaines limites, les centimes applicables à chacun des quatre impôts locaux pris séparément.

Il serait nécessaire aussi que des transferts de ressources soient consentis aux collectivités, ne serait-ce que pour faire face à certaines charges dont on ne contestera pas qu'elles devraient normalement incomber à l'Etat.

Ainsi en est-il de la construction et de l'entretien des bâtiments qui abritent des services de l'Etat, tels que les palais de justice, certains commissariats de police et casernes de gendarmerie, ou certains établissements d'enseignement.

Nous espérons que le Gouvernement, qui entreprend la tâche de réformer nos institutions locales dans le sens d'une plus grande responsabilité, mettra tout en œuvre pour leur donner les moyens d'assumer cette responsabilité.

Le budget du ministère de l'intérieur pour les collectivités locales va assez timidement, mais il va tout de même dans le sens de cette orientation. C'est pourquoi votre commission des finances vous propose, comme elle l'a fait elle-même, de l'adopter. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Bozzi, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Jean Bozzi, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, présenter le budget de l'intérieur dans l'optique qui est celle de la commission des lois conduit à apprécier de larges secteurs de la politique administrative. C'est ce que, avec la participation active de mes collègues de la commission et avec aussi, monsieur le ministre, il m'est agréable de le souligner, la coopération technique précieuse de vos collaborateurs, j'ai tenté de faire dans mon rapport écrit.

La brièveté du temps dont je dispose pour ce propos liminaire me conduira à me montrer moins ambitieux. Je m'en tiendrai donc à l'énumération successive des principaux motifs de satisfaction — ils sont nombreux et variés — que la commission a trouvés dans l'étude du budget de l'intérieur, ainsi qu'à celle des critiques que ses membres ont été amenés à présenter, critiques qui, je dois le souligner, se sont souvent assorties de propositions concrètes.

En augmentation globale de 13,9 p. 100 par rapport à 1970, taux qu'il convient de comparer à celui de 8,70 p. 100 qui marque la progression correspondante pour l'ensemble du budget de l'Etat, les crédits prévus font que votre budget, monsieur le ministre, se présente comme un budget de progression. Et c'est là notre premier motif de satisfaction. Mais il en est d'autres.

Les premiers se réfèrent à l'aspect le plus général de votre action. C'est ainsi que la commission s'est félicitée de constater avec quelle résolution vous avez mené la politique de déconcentration, et avec quel libéralisme vous avez conçu, conformément aux directives de M. le président de la République et de M. le Premier ministre, les mesures de décentralisation dont nous aurons à délibérer très bientôt et qui vont se traduire par un allègement considérable de la tutelle des collectivités locales.

Elle vous sait gré également d'avoir mené avec réalisme et, relativement à la timidité de certains de vos collègues, avec hardiesse, une politique de promotion sociale conforme à ses vœux depuis longtemps exprimés. La commission considère en effet que, dans la vie professionnelle, le contrôle continu des aptitudes doit prolonger le contrôle continu des connaissances, et, au besoin, en corriger les résultats.

Satisfaction aussi devant les mesures particulières concernant l'amélioration des rémunérations et des carrières des divers personnels relevant de votre autorité ou soumis à votre tutelle. Je vise ici de toute évidence les personnels communaux.

Il s'agit dans ce domaine d'une tâche qui n'est jamais achevée et dont les résultats paraissent toujours insuffisants aux intéressés et à ceux qui se sont constitués leurs défenseurs. J'entends déjà les correctifs, qu'à bon droit, plusieurs de mes collègues viendront tout à l'heure apporter à ce qu'ils considéreront sans doute comme un propos trop délibérément optimiste.

J'ajouterai, avant d'aborder les très grands secteurs d'activité du ministère, que nous vous savons gré de faire largement appel, pour analyser ces activités et en démultiplier les effets, aux techniques de l'informatique et de le faire sans complexe de culpabilité parce que vous pensez sans doute avec beaucoup — dont je suis — que l'informatique n'est, intrinsèquement, ni bonne ni mauvaise mais qu'elle est une technique neutre, au service de l'homme.

En ce qui concerne la police nationale, la commission ne peut que se réjouir de vous voir poursuivre avec un succès que certains jugeront sans doute insuffisant — mais ne serait-ce pas là, monsieur le ministre, votre sentiment profond ? — vos efforts pour l'augmentation des effectifs et entreprendre une politique de rénovation des locaux qu'elle appelait de ses vœux.

A la vérité, l'état de choses actuel ne pouvait plus durer sans que s'accroisse le décalage entre les améliorations intervenues grâce à vos prédécesseurs et à vous-même pour la formation, la tenue des personnels et leur rajeunissement, d'une part, et la vétusté générale des locaux, d'autre part.

Lequel d'entre nous, mes chers collègues, ne se satisfera à la pensée que l'image — trop souvent vue et même à Paris — va progressivement s'estomper, de la salle mal éclairée aux murs décrépits, chauffée par quelque archaïque poêle à charbon, meublée d'un mauvais banc de bois et d'une machine à écrire poussive servie par un policier quinquagénaire tapant d'une seule main !

L'évocation nullement caricaturale de ce dactylographe amateur me conduit à dire combien nous avons apprécié vos efforts pour rendre les policiers aux tâches de police et faire assumer par des personnels à la fois mieux qualifiés et d'un emploi au demeurant moins onéreux, les besognes administratives, voire domestiques, dans lesquelles trop d'entre eux étaient jusqu'ici englués.

Satisfaction très vive enfin, et celle-là unanime devant les succès marquants remportés dans la lutte contre les trafiquants de drogue.

En matière de collectivités locales, j'ajouterai à ce que j'ai pu dire précédemment concernant les mesures de déconcentration ou de décentralisation prises ou envisagées, que nous ne pouvons être que satisfaits de l'augmentation de 18 p. 100 du montant des subventions d'équipement aux collectivités locales et de celle de 26 p. 100 des crédits du Fonds spécial d'investissement routier réservés à la voirie urbaine.

Nous portons enfin à votre crédit le décret du 13 janvier 1970 connu, il m'est agréable de vous le dire, du public et des conseils généraux sous le nom de « décret Marcellin », qui rend obligatoire la consultation des conseils généraux en matière d'équipements à réaliser par l'Etat dans les départements.

Enfin, et pour en terminer avec ce chapitre récapitulatif nos motifs de satisfaction, nous avons enregistré l'adoption, sur votre initiative, par un récent conseil des ministres, d'un plan anti-avalanches, ainsi que l'annonce de la création d'unités militaires spécialisées, appelées à seconder, dès l'an prochain, l'action des sapeurs-pompiers.

Ainsi, même la protection civile, parente pauvre de votre ministère, au sein duquel elle a trop longtemps souffert d'apparaître comme l'héritière mal dotée de feu la défense passive, de courtoisinesque mémoire, même la protection civile, dis-je, mérite-t-elle de figurer à ce palmarès qu'il m'a été agréable de dresser pour l'information de mes collègues.

J'en viens maintenant, sans joie, croyez-le bien, mais mon rôle de rapporteur m'y oblige, au chapitre des critiques. Du moins m'efforcerais-je d'assortir certaines d'entre elles de propositions positives.

En matière d'administration générale, la commission s'est étonnée de constater que, cette année encore, aucun plan de résorption des auxiliaires départementaux qui, dans les préfectures et les sous-préfectures, assument des tâches normalement dévolues aux fonctionnaires de l'Etat, ne lui était présenté. Ce qu'elle vous demande, monsieur le ministre, ce n'est pas qu'une solution intervienne de but en blanc, comme par miracle — elle est trop sérieuse pour pouvoir y penser — mais qu'avec la loyauté que nous vous connaissons, vous disiez dans quels délais et dans quelles conditions vous pensez pouvoir résoudre cet irritant problème. Je crois pouvoir vous dire que ses membres, quelle que soit leur appartenance politique, qui sont pour la plupart des praticiens de l'administration — et précisément parce que ce sont des praticiens, sont prêts à admettre que ces délais soient de plusieurs années.

En matière électorale, la majorité de la commission a été amenée à formuler un certain nombre de critiques. Ainsi elle a noté qu'aucun crédit ne figure au budget pour l'application de la loi de 1969 qui prévoit l'utilisation de machines à voter électroniques dans les communes de 30.000 habitants et plus. Ainsi l'expérimentation de ce procédé, qu'elle avait souhaité expressément voir entreprendre à l'occasion des prochaines élections municipales, dans quelques départements affectés par un contentieux électoral important — je crois que je dis cela assez discrètement ! (Sourires) — ne pourra avoir lieu. Nous sommes beaucoup à souhaiter vivement que d'ici aux prochaines élections législatives des machines à voter aient pu être installées dans un grand nombre de villes, sinon dans toutes.

Nous regrettons, d'autre part, que le projet qui doit tendre à limiter les abus que permet le vote par correspondance — qui ne se produisent pas seulement dans le département auquel vous pensez les uns et les autres ! (Sourires) — ne soit pas prêts non plus, pas plus que celui concernant la mise à jour des inéligibilités et des incompatibilités dont certaines se révèlent maintenant anachroniques.

D'une façon générale, la commission souhaite que votre action personnelle se fasse sentir aussi vigoureusement que dans d'autres domaines, dans celui, délicat certes, mais si important en régime démocratique, de la lutte contre la fraude électorale.

J'ajouterai à titre personnel, mais je sais que plusieurs de mes collègues pensent comme moi, qu'il serait sans doute opportun de s'interroger sur l'adaptation de la législation régissant l'établissement et la tenue des listes électorales aux conditions relativement nouvelles créées par l'urbanisation intensive. J'ai exprimé tout à l'heure la satisfaction de la commission de voir, cette année encore, augmenter de 2.700 unités les effectifs de la police nationale, mais je me dois d'ajouter que si important que soit ce résultat, la commission est unanime à penser qu'il reste encore beaucoup à faire pour mettre les effectifs au niveau des besoins tels qu'ils se manifestent dans une France qui a connu, en vingt ans, une urbanisation galopante.

Nul doute que dans la discussion générale vous n'entendiez cette année encore des doléances nombreuses, concordantes et justifiées sur l'insuffisance relative des corps urbains. Vos prédécesseurs et vous-même, monsieur le ministre, vous vous êtes attaqués à ce problème et le succès que vous avez remporté personnellement en augmentant les effectifs de 7.610 unités — chiffre considérable — en trois ans, en dépit d'une situation financière difficile, est vraiment remarquable.

Il faut cependant, vous le savez, faire encore plus et encore plus vite. C'est pourquoi j'ai cru devoir préconiser :

D'une part, que soit délimité à nouveau sur le terrain les secteurs attribués à la gendarmerie et ceux relevant de la police nationale pour tenir compte de l'urbanisation d'ores et déjà réalisée et de ses progrès dès maintenant prévisibles. Car enfin, il ne faut pas oublier que la carte actuelle des circonscriptions a été établie, pour l'essentiel, en fonction de critères déterminés en 1941 !

D'autre part, que soit envisagée au plus haut niveau de l'Etat, l'éventualité de la mise au point d'un projet de loi programmant la progression des effectifs, le renouvellement des matériels, la construction de nouveaux locaux et la rénovation des locaux existants.

En matière de collectivités locales, je me contenterai — car j'ai compte intervenir dans la discussion des articles — de m'associer aux remarques et suggestions particulièrement pertinentes que j'ai entendu présenter tout à l'heure par mon collègue M. Torre, au nom de la commission des finances, auxquelles j'en ajouterai une autre cependant, qui vous a été faite en commission, si ma mémoire est fidèle, par mon collègue M. Waldeck L'Huillier.

Ne pourriez-vous, monsieur le ministre, vous attacher à obtenir de votre collègue de l'économie et des finances qu'il envisage de rétribuer par un intérêt convenable les fonds libres des communes qui sont, vous le savez, à la disposition du Trésor ? A celles et à ceux qui seraient tentés de trouver cette mesure trop novatrice, voire progressiste, je révélerai, non sans malice, qu'elle constituerait un simple retour aux errements pratiqués jadis — je vais compromettre M. Waldeck L'Huillier ! — sous le Second Empire. (Sourires.)

En ce qui concerne enfin la protection civile à certains aspects de laquelle j'ai cru devoir consacrer, compte tenu de ce que 1970 aura été une année particulièrement endeuillée par des calamités et catastrophes de toute nature, une partie importante de mon rapport écrit, le sentiment général des membres de la commission est que, en dépit des progrès réalisés au cours des dernières années et de ceux que vous amorcez cette année encore dans votre budget, ses moyens d'action demeurent inférieurs à ce que sont devenues ses missions.

Dans ce domaine aussi les choses ont beaucoup évolué en peu d'années.

Du progrès industriel et des pollutions qu'il entraîne, du développement de la civilisation des loisirs qui crée ici et là, en montagne ou sur le littoral, de vastes et temporaires rassemblements de population, de l'apparition de nouveaux matériaux et de bien d'autres choses encore, sont nés des risques également nouveaux, tandis que les risques traditionnels prenaient, hélas ! une dimension nouvelle.

De tout cela il faut, bien sûr, tirer les conséquences et redéfinir en constatant qu'elles se sont considérablement élargies, les missions de la protection civile. Ce qui appelle de toute évidence une nouvelle définition des moyens juridiques administratifs, financiers et techniques à l'échelon central comme aux échelons locaux.

L'échelon central doit se structurer tout en s'allégeant de toutes les tâches opérationnelles que les circonstances tout autant que la tendance naturelle des administrations parisiennes peuvent le conduire encore à entreprendre.

Il faut, monsieur le ministre, lui faire dans votre grande maison une place moins chichement mesurée. En effet, par son action au bénéfice des populations, il peut contribuer à améliorer « l'image de marque » de ce ministère de l'intérieur en qui certains affectent de voir seulement le ministère de la police !

Aux échelons locaux, il faut par priorité augmenter les moyens, mais aussi améliorer la qualification des personnels de direction et d'exécution.

Vous y travaillez certes, avec M. le secrétaire d'Etat André Bord, systématiquement, avec réalisme et lucidité, mais il ne dépend pas que de vous que des crédits supplémentaires importants puissent être consacrés à la poursuite de ces deux objectifs, ou tout au moins aussi rapidement que cela serait nécessaire.

Les textes, quant à eux, sont bons, qu'il s'agisse de ceux qui concernent la sécurité des lieux recevant du public ou de l'instruction interministérielle du 2 février 1970 pour la lutte contre les incendies de forêts, elle aussi exhaustive et judicieuse. Mais les textes ne sont jamais que de dérisoires barrières de papiers, voire de mauvais alibis, si les moyens font défaut à ceux qui, sur le terrain, ont le devoir de les faire appliquer.

Je ne prétends certes pas — et il serait démagogique de le faire — que tel soit le cas, mais on ne peut prétendre que les moyens soient toujours à la hauteur des besoins pour peu que, le mauvais sort s'en mêlant, ceux-ci se manifestent avec une ampleur exceptionnelle.

Mesdames, messieurs, j'en arrive au terme de l'exercice de justice distributive auquel, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, j'ai eu l'honneur de me livrer devant vous. Ceux qui, en m'écoutant, auront noté qu'il comportait bien plus de louanges que de critiques, ne s'étonneront pas d'apprendre que la commission a donné un avis favorable à l'adoption des crédits du ministère de l'intérieur. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. Dans la discussion générale la parole est à M. Baudis.

M. Pierre Baudis. Monsieur le ministre, il a toujours été difficile d'examiner les problèmes propres aux rapatriés, car plusieurs ministères étaient concernés.

Depuis le vote de la loi du 15 juillet 1970, vous disposez de certains crédits et d'une structure administrative, cependant que, par ailleurs, le ministre des finances détient le contrôle de l'agence nationale pour l'indemnisation des rapatriés.

Me fondant sur les moyens prévus dans les dotations des titres III et IV, je suis amené à vous interroger sur les dispositions pratiques que le Gouvernement compte prendre à l'égard des rapatriés.

Il apparaît tout d'abord que le transfert des locaux qui va conduire à implanter l'agence nationale pour l'indemnisation des rapatriés rue de Rivoli ne pourra intervenir que lorsque les locaux seront libérés par l'entreprise qui s'y trouve actuellement, c'est-à-dire après le 1^{er} janvier 1971. La mise en état des locaux actuels, qui ne correspondent pas aux besoins nouveaux et nécessitent un aménagement, ne permettra à l'agence de fonctionner normalement que vers l'époque des vacances.

Or les crédits prévus, soit 500 millions de francs, devaient, dans l'esprit des pouvoirs publics, pouvoir être attribués par priorité aux rapatriés âgés.

Je demande, monsieur le ministre, que le Gouvernement veille bien à ce que, dès le départ, le règlement des cas sociaux ne se trouve pas retardé par une installation trop longue dans les nouveaux locaux.

Il convient, en outre, de prévoir le recrutement et l'installation d'un personnel en nombre suffisant pour faire face à une tâche immense. En effet, 400.000 dossiers et plusieurs dizaines de milliers de créances devront être examinés au cours des douze prochaines années. Cela représente, à raison de 3.600 journées de travail, 100 dossiers à traiter par jour et à faire avaliser par la commission compétente.

Il faut éviter que la complication des formalités et des barèmes ne conduise les services à s'enlisier dans une paperasserie qui laisse désarmés les rapatriés âgés.

Je prendrai pour exemple le centre d'accueil de Toulouse, au cœur d'une région qui a recueilli un nombre très important de rapatriés, souvent modestes, et où les services ne disposent ni de locaux suffisants ni du personnel nécessaire pour faire face aux besoins et pour traiter convenablement les dossiers. Il importe de mettre rapidement à leur disposition un instrument de travail convenable.

M. Raymond Marcellin, ministre de l'intérieur. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Pierre Baudis. Volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre de l'intérieur. Monsieur Baudis, le Gouvernement est tout à fait conscient du problème que vous venez de soulever.

Des instructions ont été données pour que fonctionnent normalement, à partir du 1^{er} janvier 1971, les services qui doivent recevoir ces dossiers et les étudier, ainsi que les secrétariats des commissions paritaires auxquelles sera confié le soin de classer lesdits dossiers suivant l'intérêt social des demandeurs.

En ce qui concerne les locaux, vous pouvez être assuré que le Gouvernement prête une attention tout à fait particulière à cet aspect crucial du problème. Je connais particulièrement la situation dans la région de Toulouse. De nouveaux locaux sont

en cours d'acquisition et, d'autre part, le personnel est prévu en nombre suffisant pour qu'il soit procédé, en temps voulu, à l'examen de ces dossiers. Une augmentation de près de la moitié du personnel est actuellement en cours d'étude et sera probablement décidée des jours-ci.

M. Pierre Baudis. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir bien voulu répondre à ma question et de fournir à cette région les moyens nécessaires pour l'application de la loi de juillet dernier.

J'attire votre attention sur les dotations du titre IV, qui retracent les actions d'assistance et de solidarité, et qui se trouvent nettement réduites par rapport à l'année précédente. Un certain nombre de chapitres, et en particulier ceux relatifs aux prestations en vue du reclassement économique, ne sont plus inscrits que pour mémoire. J'insiste pour que ces prestations ne soient pas supprimées, car la loi du 15 juillet 1970 ne pourrait pas produire ses effets à l'égard de ceux qui sont concernés par ce reclassement, précisément parce qu'ils ne sont pas prioritaires.

Il semble donc que, pour l'année 1971, il convienne de maintenir des crédits qui avaient pour objet de permettre une réinstallation. Or ces crédits ne figurent plus que pour mémoire dans votre budget.

Au cours des débats qui ont abouti au vote de la loi du 15 juillet 1970, plusieurs représentants du Gouvernement, en particulier le ministre de l'économie et des finances et le secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, ont admis que le dossier des rapatriés restait ouvert, ce qui me conduit à déclarer qu'il s'agit là d'une étape dans la voie d'une véritable indemnisation.

Encore faut-il que la loi de juillet dernier, par la publication des textes réglementaires, par la mise en place des services et par le respect des priorités en faveur des plus déshérités, puisse entrer rapidement en application.

Après tant d'incertitudes, tant d'amertume, je vous demande, monsieur le ministre, d'apporter à ces Français déracinés de leur sol natal les moyens de retrouver ici les voies de l'espoir.

Avant de terminer, je voudrais vous demander, dans le cadre d'une politique de concertation, de prévoir les contacts nécessaires entre vos services et ce qu'il est convenu d'appeler les policiers en civil, afin que les problèmes statutaires et judiciaires qui concernent ces derniers soient résolus.

Je sais que, déjà, des entretiens ont eu lieu entre vos services, les officiers de police et les officiers de police adjoints, mais il est temps d'apporter une solution à ces problèmes et, ainsi, de mettre fin à un malaise qui n'a que trop duré. (*Applaudissements.*)

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n° 1376). (Rapport n° 1395 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Intérieur et rapatriés et articles 63 et 77 (*suite*). (Annexe n° 22. — M. Edouard Charret, rapporteur spécial ; annexe n° 23 (collectivités locales et protection civile). — M. Torre, rapporteur spécial ; avis n° 1399, tome II, de M. Bozzi, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Article 63.

Article 77.

La séance est levée.

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

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,

VINCENT DELBECCHI.