

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 1<sup>re</sup> Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1959

### COMPTE RENDU INTEGRAL — 36<sup>e</sup> SEANCE

2<sup>e</sup> Séance du Mardi 30 Juin 1959.

#### SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1157).
2. — Modification de l'ordre du jour (p. 1157).  
M. Bergasse.  
Adoption des propositions de la conférence des présidents.
3. — Equipement économique général. — Suite de la discussion d'un projet de loi de programme (p. 1153).  
Discussion générale (suite): MM. Neuwirth, Catalifaud, Karquaire, Palowski, Rousseau, Ruais, Rochel, Cheiha, Reynaud, président de la commission des finances; Buron, ministre des travaux publics et des transports.  
Suspension et reprise de la séance.  
MM. Thomazo, Denvers; le ministre des travaux publics; de Poumpiquet, Trelu, Nader.  
MM. Jeanneney, ministre de l'industrie et du commerce; François-Valentin. — Clôture.  
MM. Plevin, Arrighi, rapporteur général.  
*Article unique.*  
Réserve des chiffres globaux prévus aux alinéas 1<sup>er</sup> et 3 (§ 2<sup>e</sup>).  
Amendement n° 1 rectifié de MM. Le Douarec et Rombeaut: MM. Le Douarec, Crouan; le ministre des travaux publics; Rombeaut. — Retrait.  
Amendement n° 2 de M. Dreyfous-Ducas: MM. le rapporteur général. — Irrecevabilité.  
Adoption des chiffres globaux prévus aux alinéas 1<sup>er</sup> et 3 (§ 2<sup>e</sup>).  
Réserve du vote sur l'article unique.  
Amendement n° 3 de M. Dubuis tendant à insérer un article additionnel: MM. Dubuis, le rapporteur général, le ministre des travaux publics; Mondon, Habt-Dejonec. — Irrecevabilité.  
Explications de vote: MM. Plevin, Regaudie.  
Adoption de l'article unique.
4. — Ordre du jour (p. 1177).

**PRESIDENCE DE MME MARIE-MADELEINE DOENECQ,**  
vice-présidente

La séance est ouverte à quinze heures et demie.

— 1 —

#### PROCES-VERBAL

Mme la présidente. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.  
Il n'y a pas d'observation.  
Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

#### MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. La conférence des présidents propose à l'Assemblée de modifier comme suit l'ordre du jour précédemment fixé:

Ce soir, début de la discussion du projet de loi sur la promotion sociale, ce débat devant être poursuivi mercredi après-midi et, s'il y a lieu, mercredi soir;

Mercredi soir, immédiatement après le débat sur la promotion sociale, début de la discussion sur l'équipement scolaire, ce débat devant être poursuivi jeudi après-midi et soir, vendredi après-midi, après les questions orales et, s'il y a lieu, vendredi soir.

L'ordre du jour de mardi 7 et mercredi 8 après-midi demeure inchangé.

D'autre part, en application de l'article 55 du règlement provisoire, la conférence des présidents a décidé de retirer de l'ordre du jour du vendredi 3 juillet les deux questions orales de M. Palewski à M. le secrétaire d'Etat chargé des affaires culturelles.

La parole est à M. Bergasse.

M. Henry Bergasse. Je présenterai, au nom du groupe des indépendants, quelques remarques au sujet de l'ordre du jour.

Une disposition qui me paraissait salubre avait précisé, il y a quelques semaines, que nous discuterions une loi de programme par semaine au cours des trois jours ouvrables dont nous disposons. Il apparaissait ainsi que notre session pouvait être remplie d'une façon utile et régulière jusqu'au 23 juillet.

Or, voici qu'en vertu du droit donné au Gouvernement par l'article 48 de notre Constitution, et que je ne songe certes pas à lui refuser, trois lois de programme s'entassent au cours d'une même semaine et motivent, pour pouvoir en finir, des séances du soir pouvant se prolonger au delà de minuit.

Nous apprenons, par contre, que du 9 au 21 juillet les séances seront interrompues en raison de la réunion du Sénat de la Communauté, alors qu'on nous avait laissé prévoir que les séances de cet organisme auraient lieu en dehors de nos sessions parlementaires. (Applaudissements à droite et sur divers bancs.)

Nous allons, d'autre part, revenir ici le mardi 7 juillet pour expédier quatre ou cinq lois dont je ne songe pas à discuter l'intérêt, mais que nous aurions pu, je crois, liquider facilement et sans long débat en fin de session.

Nous attendions sincèrement du règlement nouveau une remise en ordre de nos institutions. Or, il semble qu'il aboutisse à un véritable désordre (Applaudissements) et que notre activité, excusez-mot de vous le dire, s'apparente un peu à celle de la clientèle des cinémas qui forme une longue queue d'attente avant de se bousculer en hâte au portillon d'entrées.

M. Jean-Paul David. Pour voir un mauvais film!

M. Henry Bergasse. Mirabeau disait: « Je suis l'homme du rétablissement de l'ordre, mais pas de l'ordre ancien ». Permettez-moi de dire, à mon tour, en inversant les termes, je

ne suis pas pour le rétablissement de l'ordre ancien, mais tout simplement pour le rétablissement de l'ordre. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

**Mme la présidente.** Il n'y a pas d'autre observation sur les propositions de la conférence des présidents ?...  
Je mets aux voix l'ensemble de ces propositions.

(L'ensemble des propositions de la conférence des présidents, mis aux voix, est adopté.)

— 3 —

### EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

#### Suite de la discussion d'un projet de loi de programme.

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général (n° 55, 160, 129).

Ce matin, l'Assemblée a continué d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Neuwirth. (Applaudissements à gauche et au centre.)

**M. Lucien Neuwirth.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai étudié avec attention, comme vous-mêmes, le projet de loi de programme relative à l'équipement économique général parce que, tout d'abord, la situation économique est particulièrement sérieuse et inquiétante dans le bassin industriel de la Loire. Vous êtes trop informé, monsieur le ministre, pour méconnaître cette situation de notre bassin des houillères de la Loire; elle nous cause beaucoup de soucis et c'est pourquoi nous nous sommes penchés particulièrement sur l'étude du rapport réservée à l'énergie électrique.

Si nous avons pu relever des informations assez complètes sur les centrales hydrauliques, il n'en est pas de même en ce qui concerne les centrales thermiques. Je dois vous dire, monsieur le ministre — et je sais être par là l'interprète de plusieurs de mes collègues parlementaires de la Loire — que nous considérons qu'une partie de l'avenir de ce bassin houiller de la Loire est conditionnée par l'établissement d'une centrale thermique Loire-Givors, projet qui a été envisagé, mais qui ne paraît malheureusement pas confirmé. C'est pourquoi je vous exprime toutes nos inquiétudes à ce sujet.

Nous devons reconnaître que le Gouvernement même actuellement une politique plus monétaire qu'économique, politique qui était nécessaire, certes, jusqu'à l'affirmation de sa volonté de réaliser maintenant une politique de pleine expansion. En attendant les premiers effets de celle-ci, je dois dire que, dans notre région, nous suivons avec une certaine anxiété le déroulement de la situation.

Aussi, une déclaration de votre part, monsieur le ministre, nous précisant que cette centrale sera effectivement édifiée, nous permettra d'aider nos populations à traverser une période difficile que nous espérons être de transition vers des temps meilleurs, car ce sont nos régions ouvrières qui sont actuellement particulièrement frappées. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

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

**M. Albert Catalifaud.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, quand on intervient après un certain nombre d'orateurs, on se voit obligé de reprendre les idées déjà développées; mais il ne semble pas inutile de redire inlassablement des vérités premières qui pourront ainsi être prises en considération. C'est à force de taper sur un clou qu'on arrive à l'enfoncer.

Le projet de loi n° 55 a le mérite, certes, d'exister, mais d'une façon trop traditionaliste en ce qui concerne certains postes, à tel point que, pour moi, il revêt deux aspects différents; le premier est politique, le second est technique.

En ce qui concerne l'aspect politique, il est certain qu'aujourd'hui, dans les divers ministères et grands services de l'Etat, existaient des plans, des programmes, des plannings annuels ou pluri-annuels établis avec plus ou moins de précision et suivis avec plus ou moins de fidélité selon la disponibilité des crédits.

Aujourd'hui nous est présenté un projet de loi qui ressemble étrangement à ces plans et programmes. Or le peuple français, dans sa majorité, a mis tout son espoir dans la Ve République et il serait dangereux de le décevoir. Aussi, parlant de programme d'équipement économique général, doit-on l'envisager sous l'angle le plus vaste.

Parallèlement à sa révolution pacifique, la France devrait prendre conscience de sa puissance économique, de sa puissance en énergie et éviter de considérer ce problème d'une façon trop timide.

Nous savons tous que nos ressources énergétiques ne sont plus un mythe, mais une réalité, et qu'elles peuvent faire de la France une grande puissance dans le monde, au même titre que les Etats-Unis ou l'U. R. S. S. Toutefois il faut le vouloir, aborder les problèmes de front, savoir les résoudre et appliquer les solutions.

La France a la chance de posséder des chercheurs, des savants, des techniciens que les autres nations nous envient. Mais, lorsqu'il s'agit de passer à la réalisation, nous sommes défailants et ce sont les autres, en général, qui exploitent nos brevets et nos inventions.

C'est dans le cadre des errements anciens que nous est présentée aujourd'hui la loi relative à l'équipement économique général. Et pourquoi le projet de loi de programme n° 55 n'est-il que le pâle reflet de ce que nous espérons ?

Ici j'ouvre une parenthèse: M. le ministre des travaux publics a essayé, ce matin, de nous apporter les espérances que nous attendions, mais ne nous a donné aucune garantie, tout au moins pour la part de l'économie générale du pays qui n'est pas inscrite dans le projet en discussion. C'est pourquoi l'explication de M. le ministre des travaux publics confirme mon opinion et c'est pourquoi aussi, comme je l'ai dit, cette loi n'est que le pâle reflet de nos espoirs. Le système administratif n'a subi, en effet, aucune modification et se meut avec la lenteur des paralytiques.

C'est parce que la France n'a pas innové en la matière, qu'elle n'a pas encore adapté ses administrations à l'évolution moderne que nous attendons. (Applaudissements sur quelques bancs à gauche et au centre.)

Cette évolution des mœurs et des traditions ne peut se faire que progressivement. Nous attendons beaucoup de la Ve République. Nous avons la plus grande confiance dans le Gouvernement. Mais il nous paraît grand temps d'amorcer les réformes escomptées. (Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.)

Tant qu'il n'aura pas été procédé à cette mise en place, la France ne réalisera pas les grandes œuvres espérées, ou tout au moins avec l'ampleur et le brio que mérite notre pays.

**M. Félix Kir.** Très juste !

**M. Albert Catalifaud.** Abordons maintenant l'aspect technique de la question.

La loi n° 55 porte que 1.074 milliards de francs sont affectés à E. D. F., 203 milliards de francs à la S. N. C. F., 180 milliards de francs aux télécommunications et quelques autres milliards à divers autres postes.

Ces crédits sont peut-être insuffisants.

Considérons le poste « Electricité de France ».

Le rapporteur de la 6<sup>e</sup> commission nous a déclaré qu'il était regrettable que l'administration n'ait pas pu fournir toutes précisions utiles quant au montant important de crédits relatif à l'équipement thermique, programme garanti, soit 124 milliards de francs et aux autorisations annuelles complémentaires, soit 58.500 millions de francs, pour l'hydraulique, et 102 milliards de francs, pour le thermique.

Or, tout le monde sait qu'un coup de baguette magique ne suffit pas pour construire une centrale, tant thermique qu'hydraulique, mais que la réalisation s'étale sur plusieurs années, qu'il s'agisse de l'étude du projet, de l'implantation de l'usine, de l'achat des terrains.

Le programme limité à 1962 s'étend, pour les crédits de paiement, jusqu'en 1964. Il est à craindre que les crédits ne puissent être utilisés en temps voulu, ce qui équivaudrait à une carence impardonnable car tout crédit inutilisé, donc improductif, est un recul. Or, nous ne serions pas étonnés si certains crédits étaient inutilisés car l'expérience prouve que des délais de deux ans ne sont pas rares s'agissant uniquement d'achats de terrains.

Il serait donc souhaitable que les crédits non utilisés sur un poste soient transférés sur d'autres, même s'ils concernent des travaux qui ne figurent pas sur la loi de programme n° 55.

Nous regrettons la modicité du programme relatif aux ports maritimes et l'absence d'un planning à long terme.

Il semble que les crédits inscrits dans le projet aient été répartis dans le souci de satisfaire partiellement le plus grand nombre possible de besoins et les demandes les plus tapageuses sans se soucier des grands ensembles dont la réalisation correspondrait mieux, cependant, à l'intérêt général.

Avec les voies navigables, nous abordons un grave problème. La loi de programme déposée par le Gouvernement et concernant les investissements prévus par le troisième plan dans le domaine des voies navigables démontre — l'Assemblée en prend acte avec satisfaction — l'intérêt que le Gouvernement attache à ce qui soit comblé le très grave retard qu'accuse la modernisation de notre réseau et à ce que la France ne soit pas en état d'infériorité face à ses partenaires

du Marché commun qui, pour la plupart — Allemagne, Belgique, Hollande — disposent d'un système de transports par eau parfaitement adapté à l'économie de leur pays, système qu'ils continuent du reste à améliorer au prix d'un gros effort.

On doit toutefois observer que les propositions formulées par le commissariat général au troisième plan correspondaient à un programme de 159 milliards, dont 105 milliards inscrits en première urgence, qua le décret gouvernemental portant approbation du plan a réduit ce programme à 71 milliards, dont 57 à engager avant le 1<sup>er</sup> janvier 1962, et que, finalement, la loi de programme ne prévoit que 52.400 millions à engager avant le 1<sup>er</sup> janvier 1963, dont 29.400 millions seulement à provenir de fonds d'Etat et 23 milliards de fonds de concours.

Pour réussir dans la voie qu'il s'est tracée, le Gouvernement, qui a déjà l'appui des transporteurs, a donc également besoin dans une large mesure de celui des usagers. A cet égard, d'ailleurs, nous avons appris avec la plus grande satisfaction qu'une importante association est en voie de création, groupant les plus grands usagers des transports, chimie, pétrole, charbonnages, sidérurgie, matériaux de construction, potasses d'Alsace, industries agricoles et alimentaires et d'autres encore. La constitution de cette association supprime une lacune souvent dénoncée dans l'organisation des transports et manifeste, par ailleurs, le désir des usagers de collaborer à cette organisation.

Mais nous souhaitons, en outre, que le Gouvernement, usant des pouvoirs qui sont les siens, consacre et même étende l'initiative prise par les usagers en leur ménageant accès aux différentes institutions appelées à le conseiller, tant sur le plan national que sur le plan de la Communauté ou, si celles-ci leur sont déjà ouvertes, en augmentant leur représentation. C'est ainsi qu'à l'occasion de l'application de la loi de programme la composition du conseil d'administration de l'Office national de la navigation, de la commission prévu par la loi Morice, de la commission centrale et des commissions régionales de fret et d'exploitation des voies navigables devraient faire l'objet d'une révision pour que soit réservée aux usagers une place qui soit en rapport avec leur rôle dans l'économie des transports.

Abordant, sur ce même problème des voies de navigation intérieure la question du canal du Nord, M. le ministre des travaux publics a été très satisfait, ce matin, de l'accord tacite qui paraissait régner, au sein de l'Assemblée nationale, sur tous les travaux proposés dans la loi n° 55.

Quant à moi, je ne suis pas d'accord, sur un point tout au moins, de la loi n° 55, à savoir le canal du Nord.

Les travaux du canal du Nord, commencés en 1907, interrompus en 1914, furent repris en 1919 à une cadence réduite pour être arrêtés en 1929.

L'achèvement du canal du Nord a été jugé non rentable par le conseil supérieur des travaux publics en 1932 et par le conseil général des ponts et chaussées en 1940.

Si la reprise des travaux n'a pas alors été décidée par deux organismes maîtres en la matière, c'est sans doute pour des raisons valables et il est certain qu'on ne peut pas davantage aujourd'hui prouver la nécessité et la rentabilité du canal du Nord, le temps et l'évolution des techniques travaillant contre un tel ouvrage.

Le canal du Nord est prévu à l'enfoncement de 2 m 20 pour des péniches de 350 tonnes. On ne peut, paraît-il, le concevoir pour des bateaux de 1.350 tonnes, ce qui eût permis un maillage avec les voies d'eau belges et allemandes de la même importance. La dépense serait alors hors de proportion avec le bénéfice à en attendre, sans aucune garantie de fret.

Si la fret pour des bateaux de 1.350 tonnes n'est pas assuré, il ne l'est pas davantage pour des péniches de 350 tonnes, car le canal du Nord se présente comme un complément des moyens de transport déjà existants.

Parmi ces moyens de transport figure d'abord le canal de Saint-Quentin. Le canal du Nord doublerait purement et simplement le canal de Saint-Quentin. Il offrirait cependant l'avantage d'un léger raccourcissement de parcours qui diminuerait le prix des marchandises transportées d'environ 2 p. 100, ce qui est peu. Or, le canal de Saint-Quentin est capable de supporter le trafic annuel de 7 à 8 millions de tonnes, sensiblement équilibré dans les deux sens, quoi qu'on en dise. Il faut envisager des réparations, des travaux de réfection, de modernisation, ce qui peut paralyser le trafic pendant des mois, un an, peut-être davantage.

C'est là un des prétextes invoqués en faveur de l'achèvement du canal du Nord. Je dis bien qu'il s'agit d'un prétexte, car la Société nationale des chemins de fer français s'engage à assurer les transports confiés habituellement au canal aux tarifs pratiqués sur la voie d'eau et pendant toute la période d'interruption de la navigation, sans chercher par la suite à retenir les clients de la batellerie lorsque celle-ci reprendra son activité.

Examinons maintenant cet autre moyen de transport qu'est le chemin de fer.

Les contribuables se plaignent des subventions d'Etat attribuées aux sociétés et, en particulier, à la S. N. C. F.

Au moment où cette dernière fait un très gros effort de modernisation et est capable, grâce aux convois des lignes électrifiées atteignant trois mille tonnes et plus, d'assurer un trafic Nord-Paris et retour, suffisant pour justifier la suppression des voies de navigation intérieure, et à des tarifs concurrentiels, l'Etat envisagerait de concurrencer le transport-fer par un transport-eau qui apparaît dépassé, périmé, et cela en grevant le budget de la S. N. C. F. donc de l'Etat ?

D'ailleurs, en 1957, le transport de charbon du Nord-Pas-de-Calais, y compris le charbon destiné à la région parisienne, empruntant tout ou partie de la relation Nord-Paris, a été de 2.700.000 tonnes pour la voie d'eau et de 8 millions de tonnes pour le chemin de fer.

Et l'en arrive au troisième moyen de transport: la route. La liaison routière Paris-Nord et Pas-de-Calais est assurée par plusieurs grandes routes nationales. Elles sont, certes, insuffisantes, mais ce réseau sera prochainement complété par une autoroute directe Paris-Lille, partiellement mise en service actuellement entre Lille et Arras. Grâce aux antennes desservant les grands centres industriels, la route permettra alors un trafic de plus en plus important entre la région parisienne et la région nordique.

A l'époque où, selon les prévisions officielles, la production charbonnière française a atteint son plafond, où les sources d'approvisionnement en énergie de la région parisienne sont appelées à se modifier profondément en raison de l'exploitation du pétrole, du gaz du Sahara, du gaz de Lacq, des cokeries de l'Est et, enfin, de l'énergie nucléaire, où les matériaux de construction de la région parisienne sont de plus en plus utilisés pour les besoins régionaux et, par conséquent, de moins en moins envoyés sur le Nord, qui est alimenté par les matériaux de la vallée de l'Oise, des Ardennes françaises et belges et de la vallée du Rhin, où la région économique du Nord et du Pas-de-Calais, promise à un grand avenir économique, consommera une part de plus en plus importante de sa production charbonnière, où, malgré le problème humain qui peut se poser dans les bouillères — problème qui doit être résolu, en grande partie, par l'expansion économique de la région nordique, la possibilité d'augmentation considérable des tonnages S. N. C. F. à des prix très intéressants — on ne saurait soutenir que le canal de Saint-Quentin, qui était capable, en 1913, de supporter le passage de huit millions de tonnes en trafic déséquilibré, ne puisse supporter, avec certains aménagements, le passage, actuellement, d'un tonnage légèrement réduit en trafic équilibré, tonnage qui, en raison des données économiques, aura une tendance très nette à regresser.

L'achèvement du canal du Nord est donc inutile, d'autant plus que la coût des travaux ne sera pas de 7 milliards de francs comme il est annoncé dans la loi de programme relatif à l'équipement économique général, mais d'une trentaine de milliards de francs. Où prendra-t-on la complément ? Le projet de loi ne le précise pas. Nous supposons qu'il sera fourni par un emprunt auprès de la banque internationale qui, paraît-il, jusqu'à présent, n'a donné aucune assurance en la matière.

Nous en arrivons à la lacune majeure, incompréhensible, du projet de loi n° 55 et constatons avec stupeur que le problème des voies routières est passé sous silence, pour ne pas dire qu'il est traité par le mépris.

Certes, ce matin, M. le ministre des travaux publics a essayé de nous donner des assurances. Mais celles-ci étaient loin d'être formelles et aucune garantie concernant les crédits ne nous a été fournie, tant pour 1959 et les années suivantes que pour la loi de finances qui viendra en discussion au mois d'octobre devant l'Assemblée nationale. (Applaudissements.)

M. le ministre des travaux publics nous a dit, en effet, qu'il dégagerait des crédits autant que la rue de Rivoli le voudrait bien mais ces espérances, ces garanties, sont beaucoup plus platoniques que réelles.

Par ailleurs, il aurait déclaré que le délai de trois ans prévu dans la loi de programme paraissait trop court pour des investissements routiers et que le deuxième programme quinquennal en cours de réalisation traite ce problème.

Ces déclarations ont été faites devant la commission des finances de l'Assemblée nationale.

Tout le monde sait que les crédits jusqu'alors affectés à l'entretien, à la réfection, à l'aménagement et à la modernisation du réseau routier sont terriblement insuffisants. Quel automobiliste n'a pas protesté contre les responsables soit au cours d'embouteillages aux abords des grands centres urbains ou même simplement en rase campagne sur le réseau national, en raison de la trop forte densité des véhicules, d'une part, et du mauvais état des chaussées d'autre part ?

Une expérience de limitation des vitesses est en cours sur certains tronçons des grands itinéraires. Très peu d'usagers sont satisfaits car le parc des véhicules français est beaucoup

trop hétérogène, les véhicules présentent un encombrement trop différent, leur vitesse, la nervosité de leurs moteurs, sont également beaucoup trop dissimilaires pour que cet essai soit une réussite.

D'ailleurs, sur le réseau des routes nationales secondaires, point n'est besoin de limiter la vitesse. Les usagers le font automatiquement à cause du mauvais état de la chaussée. Alors que, il y a quelques années, la France possédait le meilleur réseau routier national du monde, elle rétrograde présentement et passe à un rang très modeste derrière des pays comme la Belgique, l'Allemagne, d'autres encore.

L'Etat se montre indifférent et ne consent pas les efforts nécessaires alors que, ainsi que l'a déclaré ce matin M. le ministre des travaux publics, les collectivités locales, qui ont compris la nécessité de posséder un réseau routier en bon état et répondant aux besoins actuels pour développer l'économie, se surpassent. Et c'est pour cette raison que le réseau routier départemental et communal rehausse le prestige national en ce domaine. A tel point d'ailleurs qu'au cours des périodes de circulation intense il est recommandé aux automobilistes, notamment par le ministère des travaux publics, d'emprunter des routes départementales au lieu des routes nationales insuffisantes. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

En ce qui concerne le réseau routier national, nous prenons donc un retard considérable qui peut coûter très cher par la suite car l'entretien est négligé, les chaussées se minent un peu partout et, malgré l'appel désespéré des responsables départementaux, c'est-à-dire les ingénieurs en chef des ponts et chaussées, maîtres techniciens en la matière, les crédits sont distribués parcimonieusement et permettent de réaliser seulement le cinquième ou la quart des travaux indispensables.

**M. Michel Boscher.** Me permettez-vous quelques mots, mon cher collègue ?

**M. Albert Catalifaud.** Je vous en prie.

**M. Michel Boscher.** Je remercie M. Catalifaud de me permettre de l'interrompre.

Ne m'étant pas fait inscrire dans ce débat déjà suffisamment chargé pour ne pas l'alourdir davantage, je désire cependant joindre aux remarques pertinentes de notre collègue une observation concernant la reconstruction des ponts routiers.

Il est inadmissible que quatorze ans après la fin des hostilités, par suite d'un rejet permanent des responsabilités de service à service, nous en soyons encore à attendre la reconstruction d'un certain nombre de ponts d'importance capitale, notamment dans la région parisienne.

Du reste, l'explication de cette situation est très simple. Le budget général de l'Etat devait supporter les frais de cette reconstruction. Mais lorsque le fonds d'investissement routier a été créé, c'est ce fonds qui a été mis en demeure de financer les travaux dont il s'agit. Or, par suite des amputations qui sont intervenues sur les crédits du fonds d'investissement routier, il n'existe plus personne pour prendre en charge la reconstruction de ces ponts routiers.

Rejoignant les observations de M. Catalifaud, je me permets de signaler au Gouvernement cette situation éminemment regrettable. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

**M. Albert Catalifaud.** Les chaussées craquent un peu partout, et les techniciens nous précisent que nous sommes à la veille d'interrompre la circulation sur de nombreux tronçons de routes nationales.

D'ailleurs, ne voit-on pas un peu partout, spectacle lamentable, des panneaux de signalisation indiquant : « Chaussée déformée sur X kilomètres. Vitesse limitée à 30 kilomètres à l'heure » ?

Je suppose que cette situation est générale. Sinon, les départements du Nord-Est de la France seraient anormalement délaissés.

Je ne pense pas qu'il y ait des mesures de faveur pour certaines régions car, à un certain moment, les entreprises de travaux publics se sont équipées afin de réaliser les travaux de la façon la plus moderne avec des techniques nouvelles et des rendements jusqu'alors inconnus ; les prix de revient s'en sont trouvés abaissés. Mais comme depuis quelque temps le matériel n'est utilisé qu'au tiers de son rendement, ces mêmes prix ont dû être relevés.

Alors, monsieur le ministre, pouvez-vous, dans ces conditions, maintenir que les crédits du plan quinquennal en cours d'exécution sont suffisants ? Et pouvez-vous à nouveau affirmer qu'avec les moyens dont dispose notre pays un plan de trois ans est trop réduit pour effectuer notamment les travaux de première nécessité ? Cela me paraît relever de la politique de l'autruche.

On nous dit ensuite qu'il n'est pas indispensable de prévoir dans la loi de programme des crédits nouveaux, car il en existe suffisamment grâce au fonds d'investissement routier.

On nous a suffisamment abusés sur ce point pour que nous ne croyions plus les affirmations verbales. D'ailleurs, ce matin, M. le ministre des travaux publics et des transports nous a déclaré qu'il était très attaché au fonds d'investissement routier, à son maintien intégral, mais qu'il ne pouvait affirmer avec certitude que dans la loi de finances la part du produit de la taxe sur le carburant revenant au réseau routier tant national que départemental et communal serait entièrement réservée aux travaux routiers.

Les automobilistes surtout ont été trompés. Lorsqu'il s'agit d'augmenter le prix du carburant pour alimenter ce fonds d'investissement, tout le monde est d'accord. Malheureusement, il en a été de ces crédits comme de beaucoup d'autres : ils ont été détournés de leur destination d'origine pour combler les vides budgétaires. On a établi des graphiques qui prouvent la modicité des crédits affectés à leur destination. D'ailleurs, le fonds d'investissement routier, créé par la loi du 31 décembre 1951, en plus de son affectation partielle à d'autres budgets, au gré de l'exécutif et suivant l'importance des vides budgétaires à combler, n'est-il pas menacé de disparition par l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 ?

Alors, que restera-t-il comme crédits pour les travaux routiers ? Une trop faible fraction de ce qui est indispensable pour sauver notre réseau routier national.

Je ne parle que pour mémoire du réseau d'autoroutes nécessaire pour replacer la France à égalité avec les pays voisins. Cette question a été évoquée avec plus de détails par des orateurs qui m'ont précédé.

Pour terminer, il ne faut pas oublier que la route, directement ou indirectement, fait vivre deux millions de salariés et que l'industrie automobile est un peu le reflet de l'activité industrielle de la nation. Si, par l'insuffisance du réseau routier français, on ralentit l'industrie automobile, c'est le pays entier qui en subira les conséquences, et d'abord par une diminution dans les recettes qui rentreront dans les caisses de l'Etat. M. Dreyfous-Ducas a indiqué le montant de ces recettes, je n'ai pas besoin de le rappeler. Mais nous constatons qu'au mois de mai 1959 il y a eu une diminution de 15 p. 100 de la consommation de carburant par rapport à l'époque correspondante des années précédentes. Si ce phénomène se prolongeait, ce n'est pas 100 à 200 milliards qui ne rentreraient pas dans les caisses de l'Etat, mais peut-être beaucoup plus.

D'autre part, il faudrait quand même éviter les 9.000 morts annuels que nous avons sur les routes françaises, les 190.000 blessés — chiffre de 1958 — et surtout les 150 milliards qui sont versés par les assurances pour les sinistres. S'il y avait moins de sinistres, ces fonds des assurances pourraient recevoir d'autres affectations, telle probablement la construction de logements.

J'espère donc que le projet de loi n° 55 sera repoussé provisoirement et qu'un nouveau texte nous sera proposé prochainement, mieux étudié et complété par un chapitre concernant le réseau routier national, d'un montant d'environ 50 milliards de francs par an, soit 90 milliards au minimum à incorporer à la loi de programme, étant bien entendu que les crédits de strict entretien seront toujours prélevés sur le budget ordinaire et que le fonds d'investissement routier sera maintenu.

Les crédits ainsi demandés devront alors être affectés spécialement à l'aménagement et à la modernisation du réseau existant, sans tenir compte de la construction du réseau d'autoroutes. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Marquaire. (*Applaudissements au centre droit.*)

**M. Louis Marquaire.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, une fois encore, c'est parce que les noms des départements d'Algérie-Sahara ne sont prononcés que timidement que le député de Bida prend la parole.

En Alger, lors de la séance inaugurale du conseil supérieur, du plan, M. le Premier ministre a pu dire : « En équipant l'Algérie, en augmentant les échanges entre les deux rives françaises de la Méditerranée, en unissant l'économie métropolitaine, algérienne, saharienne, nous sommes dans les réalités fondamentales. »

Si, comme cela est pour l'équipement agricole, l'équipement économique de l'Algérie est bien rattaché au plan de Constantino, chaque jour nous apporte la preuve qu'il eût été souhaitable que le législateur fixât le plan économique algérien dans une prévision d'ensemble formulée par une loi unique.

Car, messieurs, je pense que nous sommes tous d'accord pour qu'aucun « atome » de désintégration ne puisse dans l'avenir — on ne sait jamais — attenter, non pas à un ensemble d'ordre sentimental, mais à cette union bien vivante et puissante avec la métropole que représente l'Algérie.

Monsieur le ministre, avec gravité, je voudrais, avec les élus d'Algérie — nous répétant certes — vous dire qu'il n'est personne, parmi les agriculteurs, les industriels, les commer-

cants, bref tout ce qui englobe l'économie. Il n'est personne, dis-je, qui ne souhaite le succès du plan de Constantine et n'œuvre en ce sens.

Seulement, monsieur le ministre, et vous le savez bien, point ne suffit de prévoir, d'ordonner si l'exécution ne suit pas, ou si les services à tous les échelons ne sont pas pénétrés de la grandeur de l'œuvre à laquelle ils ont l'honneur d'être conviés.

Ne voulant pas de façon gratuite lancer des exclusives, je vous citerai deux ou trois exemples bien précis sur le frein administratif qui, sans cesse, retarde les initiatives les meilleures et décourage les bonnes volontés. D'ailleurs, je puis sans crainte affirmer que nombre de mes collègues pourront, si vous le désirez, vous donner des exemples similaires.

Dans la bonne ville d'Oran, une firme importante, traitant plus du tiers de la production oléicole, veut construire à ses frais une usine de transformation. Elle entend, pour être compétitive, la construire au port pour user et profiter de ce qui a été créé; quais, voies ferrées, énergie et bientôt gaz qui y sera conduit. Toutes les autorisations sont accordées, mais l'affaire est stoppée par le veto de la santé publique: « Il y aurait, par là, des odeurs et de la fumée ». Or, une centrale thermique fonctionne dans le même port, et la fumée qui s'en dégage ne gêne personne. J'en appelle d'ailleurs à mes collègues maires des grands ports de France pour savoir si les usines, comme d'ailleurs celles de Paris, ne produisent que des produits parfumés.

Vous qui étiez à Bône, il n'y a pas longtemps, monsieur le ministre, vous auriez appris avec surprise qu'une autre société avait l'intention d'y créer une importante usine de plus de cent millions de francs et qu'elle est sur le point d'y renoncer devant les tracasseries administratives.

Au long de nos côtes existent des conserveries de poisson qui ne demandent qu'à travailler à plein. J'en connais une, à soixante-cinq kilomètres à l'Ouest d'Alger, employant très souvent plus de deux cents ouvriers et qui pourrait, du jour au lendemain, multiplier par dix sa production. Il faudrait, pour cela, qu'une jétée de protection de quelques dizaines de millions de francs, promise depuis plus de quinze ans, soit enfin créée, ce qui permettrait d'apporter travail et prospérité à des dizaines et des dizaines de familles laborieuses.

Je crois savoir, monsieur le ministre, que deux milliards de francs suffiraient à M. le directeur des postes en Algérie pour réaliser les liaisons téléphoniques automatiques avec la métropole.

Là encore, les projets sont certainement freinés. Il importe que M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones puisse s'informer sur ce sujet.

Monsieur le ministre, la constitution d'un dossier d'admission à un plan d'industrialisation est devenue une véritable œuvre d'art. L'administration y donne une patine bien supérieure: les lenteurs d'usage, oh! combien nombreuses, y sont apportées, stoppant les initiatives les meilleures.

Et pourtant, monsieur le ministre, les visiteurs étrangers, eux, ne s'y trompent pas. Consuls, maires, ambassadeurs, ingénieurs, industriels, hommes d'affaires savent jauger cet immense splendide que la France possède, en ayant en mains cet immense champ d'action que nous envie le monde.

Pour ceux, monsieur le ministre, qui peuvent encore douter de cette chance algérienne, pour les esprits chagrins qui n'auraient pas encore réalisé pleinement ce que représente de grandeur cet ensemble Algérie-métropole et qui peuvent — poussés par qui l'on devine — penser que les concours financiers de la métropole sont catastrophiques pour les finances de la France, je vais donner rapidement quelques chiffres utiles. Je n'y ai pas grand mérite, car je me réfère simplement à l'exposé d'un très distingué directeur général des finances, M. Yves Le Portz:

« Le montant des investissements tant publics que privés nécessaires pendant les années 1959 à 1963 serait de l'ordre de 2.000 milliards de francs 1958 se répartissant, par moitié, entre les investissements directement productifs et prioritaires et les investissements d'infrastructure.

« Ce financement serait assuré à parts égales par les concours de la métropole, d'une part, et par celui des capitaux recueillis en Algérie d'autre part. Il convient de souligner l'ampleur du concours attendu des sources algériennes qui correspond à 22 p. 100 du produit national brut. C'est donc là une poursuite du gros effort fiscal qui a marqué ces dernières années.

« Il convient aussi de signaler que la proportion des recettes fiscales au produit algérien brut, qui était de l'ordre de 17 p. 100, est passée à 19,5 p. 100.

« En métropole, les ressources nouvelles attendues des mesures fiscales ne représentent que 1,4 p. 100 du produit national brut.

Mesdames, messieurs, à la veille des vacances parlementaires, afin qu'au cours de conversations beaucoup d'entre vous puissent répondre à des questions insidieuses sur l'Algérie,

il faut que l'on sache que la contribution annuelle déjà acquise de la métropole, d'un montant de 100 milliards de francs, représente 1,6 p. 100 de la masse des dépenses publiques. La progression envisagée de 20 milliards par an représente moins de 1 p. 100 de l'accroissement annuel du produit national brut de la métropole. Le concours total de l'ordre de mille milliards sur cinq ans représente moins de 1 p. 100 du produit national brut de la métropole.

Je terminerai, mesdames, messieurs, en apaisant les soucis que certains pourraient avoir d'une concurrence possible, un jour, de l'Algérie envers l'économie métropolitaine. Pour ce faire, il n'y a qu'à souligner l'étroite dépendance de l'Algérie et du Sahara vis-à-vis de l'extérieur, c'est-à-dire de la France, pour les biens d'équipement, dont les deux tiers doivent être importés, et les biens industriels, et de consommation.

Grâce aux produits pétroliers, le bilan des matières premières deviendra très bientôt largement excédentaire, assurant à la France, pour la première fois dans son histoire, la liberté totale pour cette source d'énergie.

Qui plus est, le plan de Constantine, s'il réussit, aura créé, non un marché colonial de plus, mais bien un marché à part entière où l'ensemble des populations, devenu producteur, deviendra un consommateur de plus et plus important.

Me résumant, je pense, monsieur le ministre, que dans les directives générales que certainement vous adressez à vos services, vous voudrez bien tenir compte de ces critiques, ne visant, je le sais bien, qu'un nombre restreint de responsables, la majorité des fonctionnaires jouissant de notre entière confiance. (Applaudissements au centre droit et sur plusieurs bancs à droite.)

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

M. Jean-Paul Palewski. Mes chers collègues, j'ai déjà eu l'occasion, à propos de la discussion de la première loi de programme, de faire connaître à l'Assemblée mes réserves quant à la procédure employée de la loi programme et les inconvénients qu'à mes yeux elle suscitait du point de vue strictement budgétaire.

Je vous disais que cette vue fragmentaire ne permettait pas un réel contrôle parlementaire, que, de plus, la loi-programme et le plan n'avaient pas le même point de départ et que, par suite, le Parlement était dans l'impossibilité de faire connaître un point de vue parfaitement justifié et d'exercer son droit de contrôle.

Aujourd'hui, à propos de la loi-programme d'équipement économique et social, à ces critiques s'ajoute une critique particulièrement grave, c'est que si nous avons une vue fragmentaire de cet équipement détaché en quelque manière et quelque peu arbitrairement choisi dans le plan quinquennal nous sommes conduits à mesurer les conséquences d'une vue fragmentaire: nous ne pouvons pas ordonner dans un ensemble cohérent l'aménagement de notre pays au point de vue économique et social.

Le remède à cette situation résidait, à mon sens — je crois l'avoir dit — dans l'établissement et la présentation d'un plan général discuté par le Parlement, appuyé sur un budget de législation, avec les correctifs indispensables, peut-être tous les deux ans — cela est à voir et à discuter.

La discussion du présent projet de loi de programme m'a confirmé dans mon opinion.

Tous nos collègues, à quelque formation qu'ils appartiennent, ont insisté sur le fait capital d'une concentration excessive de moyens au profit de certaines zones déjà sur-industrialisées. (Applaudissements sur de nombreux bancs.) tandis qu'un manque d'industrialisation, regrettable à leurs yeux — et jo les comprends — marque certaines terres de France que, malheureusement, nous sommes obligés d'appeler des « terres mineures ». (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Or, si nous pouvons aujourd'hui dialoguer avec le Gouvernement, n'oublions pas que l'opinion du parlementaire est momentanée et fugitive. Le ministre, appuyé sur la technocratie indispensable de ses bureaux et en contact quotidien avec elle, se trouvera inévitavelmente porté à suivre les avis de ses services plutôt que l'impression fugitive que lui auront laissée nos discours.

Dans ces conditions, il eût été utile, pour corriger cette situation, que se débat fût précédé d'une sorte de préface, à savoir la discussion d'une véritable loi de programme — puis-que lois de programme il y a — d'aménagement du territoire du point de vue économique et social. Alors, nous aurions pu déterminer, d'une façon aussi équilibrée que possible, à la lumière de nos discussions, les régions à encourager et la nature des investissements à y opérer, de manière à en faire des régions les plus productrices possible, en matière soit agricole, soit industrielle, soit commerciale, dans l'ensemble du territoire métropolitain.

Au lieu de cela nous aboutissons, ainsi que je l'ai déclaré, à concentrer des efforts considérables dans des régions surindustrialisées et à créer des situations littéralement dramatiques. Je n'en veux donner qu'un seul exemple et l'on m'excusera de le prendre dans une région que je connais quelque peu, la région parisienne.

Le dialogue qui s'est instauré entre diverses personnalités à propos de l'implantation d'une centrale thermique dans la région parisienne revêt, en effet, un caractère dramatique. Monsieur le ministre, vous allez devoir prendre à cet égard — peut-être l'avez-vous fait déjà — une décision qui sera incontestablement très grave de conséquences.

Je voudrais pouvoir vous faire comprendre la situation :

Electricité de France déclare que tant que la politique d'aménagement du territoire n'aura pas entraîné une déconcentration effective, une part de nos centrales thermiques sera normalement destinée à l'alimentation de la région parisienne. Mais de son côté, l'académie de médecine et d'éminents professeurs affirment que la réalisation de toute nouvelle centrale thermique dans cette région est un crime contre d'innocentes populations. Dans ces conditions, je me demande comment il vous sera possible, monsieur le ministre, de prendre une décision sans éprouver les plus violentes angoisses.

**M. Tony Larue, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Jean-Paul Palewski.** Si nous avions emmené par déterminer à l'avance le plan d'aménagement du territoire et fixé les endroits où il y a surindustrialisation et ceux qui nécessitent une déconcentration, il eût été possible d'imaginer une politique permettant de décrystalliser une situation qui, à l'heure actuelle, se trouve être bloquée par des droits excessifs, et nous eussions pris les dispositions légales nécessaires pour réaliser ces déconcentrations que nous serons tôt ou tard obligés de faire.

En conclusion, je regrette beaucoup que la discussion d'un véritable plan d'aménagement du territoire n'ait pas précédé la discussion de cette loi de programme. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bonseau.

**M. Raoul Rousseau.** Madame la présidente, messieurs les ministres, mes chers collègues, je me permets d'attirer votre attention sur un problème qui concerne, dans le chapitre des transports et des communications, au paragraphe S. N. C. F., le programme d'équipement.

Celui-ci, peut-on lire dans le projet de loi, ne se limite pas à la reconversion des moyens de traction et à la modernisation du parc de son matériel de voitures et wagons. De nombreuses opérations sont à entreprendre dans les installations mêmes du chemin de fer, voies, triages, gares, dépôts et ateliers, télécommunications, signalisations, installations pour le personnel, pour les rendre aptes à supporter les nouveaux trafics attendus et améliorer les conditions d'acheminement et les prix de revient. Enfin, la reconstruction du réseau doit être poursuivie et achevée.

Cependant, il n'a pas été jugé opportun de couvrir de telles opérations par la loi de programme présentée qui est limitée aux opérations d'électrification et aux commandes du matériel roulant neuf.

Devant la commission des finances, M. le ministre des travaux publics et des transports a donné l'assurance que les travaux complémentaires de la Société nationale des chemins de fer français — gares, triages, autres installations fixes — qui ne figurent pas dans le projet de loi de programme, ne seraient pas sacrifiés. Le volume des emprunts, qui sera porté à 185 milliards de francs, permettra de faire face à ces autres dépenses d'équipement.

Malgré cela, M. le rapporteur général estime que « la disjonction de la loi de programme des opérations complémentaires en dénature complètement le sens, car elle devient, en fait, une loi de programme des industries électriques et mécaniques beaucoup plus qu'une loi de programme des équipements pour le transport par fer. Le fractionnement d'un programme de modernisation, en une loi de programme partielle et des programmes annuels successifs et aléatoires, financés par des crédits budgétaires ou des emprunts, rend impossible le contrôle a priori de l'exécution du plan. Il est générateur de toutes les dépenses supplémentaires d'investissements qu'entraîne généralement l'imprévision. Il met enfin la Société nationale des chemins de fer français à la merci d'une congestion de ses installations ».

C'est pourquoi je regrette vivement, moi aussi, que ces nombreuses opérations ne soient pas incluses dans la loi de programme, parce que, sans mettre en œuvre une branche déterminée de l'économie nationale, elles ne présentent pas moins une importance considérable qui aurait pu intéresser l'Assemblée par ses incidences financières, d'une part, sociales et humaines, d'autre part.

Ce matin, M. le ministre des travaux publics et des transports a confirmé qu'elles seraient couvertes par la tranche modulable des budgets annuels. Je le remercie de cette précision, car la non-exécution de certains travaux risquerait d'entraîner de graves répercussions sociales.

Afin d'illustrer la démonstration que je vais essayer de faire, je prendrai l'exemple des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français de Périgueux. Leur cas n'est pas unique et il existe d'autres grands ateliers de la Société nationale des chemins de fer français dans lesquels les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Les ateliers de Périgueux ont été construits en 1864 pour la réparation des locomotives à vapeur, tenders, voitures et wagons. Ils ont été agrandis en 1887-88-89, en 1914 et en 1926. Après les grèves de 1930 qui entraînerent le licenciement à peu près complet du personnel ouvrier, la partie des ateliers traitant les voitures et les wagons fut transformée en ateliers de grand entretien. L'autre partie a poursuivi, jusqu'en 1952, la réparation des locomotives à vapeur et des tenders. Du fait de l'électrification et de la dieselisation, cette activité est en baisse constante et aura totalement disparu vers 1965.

Depuis 1953, l'entree G. R. est à nouveau rattaché aux ateliers et prend le nom de « sections voitures » tandis que la partie qui réparait le matériel moteur devient « la section M ».

Les effectifs de ces ateliers ont varié de la façon suivante : en 1939, 1.567 agents ; en 1945, 2.080 ; en 1950, 1.452. Les progrès de la science appliqués aux chemins de fer vont encore accroître la productivité et par là assurer un trafic plus élevé avec une diminution du nombre des cheminots. L'effectif de l'ensemble de la S. N. C. F., qui atteignait 501.000 agents en 1939, est passé à 487.000 en 1945 et à 362.000 en 1950. On estime généralement qu'il sera approximativement de 300.000 agents dans dix ans.

Cette situation entraînera obligatoirement la fermeture d'ateliers et de dépôts qui seront victimes du progrès. Déjà, à l'heure actuelle, certains connaissent de très graves difficultés. Je passerai volontairement sous silence les conditions du maintien du dépôt de Decazeville, par exemple.

Les ateliers de Périgueux ont assuré leur reconversion, et la S. N. C. F., pour maintenir leur activité, s'efforce de leur confier, outre la réparation des pièces détachées, les grosses réparations de voitures et de fourgons. Ces travaux sont également exécutés à Saint-Pierre-des-Champs par une industrie privée, la compagnie industrielle de matériel de voitures. Elle lui confie également la réparation des essieux des machines électriques qui sont réparées à Vilry, ainsi que celle des pièces détachées des machines à vapeur ou diesel.

Il existe donc une concurrence qui risque de tourner au désavantage des ateliers de la S. N. C. F. dont les prix de revient sont quelquefois supérieurs à ceux de l'industrie privée. L'étude des différents facteurs influençant ces derniers nous ramène aux opérations mentionnées pour mémoire dans la loi de programme.

Si nous reprenons notre exemple, nous pouvons constater que l'absentéisme pour maladie place ces ateliers dans la plus mauvaise posture par rapport à tous les ateliers de la S. N. C. F. de France, au moment même où ils doivent affronter avec succès la redoutable concurrence de l'industrie privée.

Le climat de la région est-il en cause ? Pas du tout, tout le monde s'accorde à dire que le climat de ce département est particulièrement tempéré.

La robustesse des Périgourdins est-elle en cause ? Pas le moins du monde, parce qu'il est reconnu qu'ils sont particulièrement résistants. Leurs prouesses sportives sont là pour en apporter la preuve.

En réalité, ce sont leurs conditions de travail qui sont à l'origine d'une situation aussi déplorable. A l'heure actuelle, les ouvriers travaillent l'été dans une fournaise et l'hiver dans une glacière. Les courants d'air, les boisons glacées, les brusques et les boisons chaudes ne sont évidemment pas suffisants pour empêcher les affections bronchiques et pulmonaires. Cela est tellement vrai que plus de 70 p. 100 du personnel présente, arrivés à un certain âge, de l'emphysème pulmonaire avec bronchite chronique.

Au moment où toutes les grandes usines américaines, russes ou allemandes ont réalisé la climatisation de leurs ateliers, nous assistons encore en France au spectacle d'ouvriers travaillant dans des conditions inhumaines qui entraînent de graves répercussions sur leur santé.

Pour réaliser des installations valables il serait nécessaire de procéder à la réfection des charpentes et de toutes les toitures. La réalisation de tels travaux entraînera des dépenses non négligeables, d'autant plus qu'ils devraient être complétés par l'amélioration de l'aspiration des fumées et des poussières, les installations actuelles se révélant pratiquement inefficaces.

D'autre part, l'amélioration du rendement est liée à la modernisation et exigerait la mise en place de chariots permettant de déplacer les nouvelles voitures, par exemple.

Cependant, la main-d'œuvre de Périgueux est de haute qualité, éminemment consciencieuse et permettrait la réalisation d'un programme nettement supérieur à celui qui lui est actuellement confié. Elle est également souvent supérieure à celle des ateliers de la S. N. C. F. de la région parisienne qui manquent de personnel qualifié. Ceci est tellement vrai que les 25 apprentis qui sont formés chaque année à Périgueux sont repris, après leur service militaire, dans les ateliers parisiens de Vitry et Masséna, car ces derniers connaissent une fuite de main-d'œuvre vers les industries privées, pour des raisons que tout le monde connaît.

A ce propos, si nous ne voulons pas assister à une aggravation rapide de cette situation, il sera nécessaire d'apporter, dans un avenir rapproché, des solutions précises au problème des légitimes revendications des agents de la S. N. C. F.

Il y a quelques jours, j'attirais l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur des régions sous-développées du Sud-Ouest. Aujourd'hui, c'est au ministre des travaux publics et des transports que je m'adresse. En effet, Périgueux voit, depuis quelques années, ses usines fermer les unes après les autres, au moment même où l'on parle beaucoup de décentralisation industrielle; il reste ses ateliers S. N. C. F. avec 1.450 agents hautement qualifiés, qui non seulement peuvent facilement maintenir leur rythme actuel de production, mais pourraient l'accroître si les installations étaient améliorées. La concurrence existe présente et, malgré la valeur et le courage de ses ouvriers, si on ne leur procure pas les mêmes conditions de travail que celles de l'industrie privée, les prix de revient deviendront plus élevés et ils perdront les commandes.

C'est pourquoi je viens lancer le cri d'alarme pour Périgueux qui risque de voir disparaître ses grands ateliers, ce qui entraînerait rapidement son effondrement et son déclin.

L'exemple que je viens de citer n'est malheureusement pas unique et c'est pourquoi je serais heureux s'il était possible à M. le ministre des travaux publics et des transports de nous donner des apaisements sur l'avenir de certains ateliers de la S. N. C. F. dont la situation, identique à celle que je viens d'évoquer, risque de devenir critique à plus ou moins longue échéance.

Les agents de la S. N. C. F. ont fait preuve durant la dernière guerre des plus magnifiques qualités de courage et de patriotisme. Ils ont écrit de leur sang une des pages les plus glorieuses de notre histoire. La presse et le cinéma ont retaté leurs héroïques exploits et nous connaissons la part qui revient à Résistance-Fer dans la libération du territoire. Il y a quelques jours, la France entière s'est inclinée devant leur civisme dans la suspension de certaine décision qui, va permettre au Gouvernement de poursuivre l'œuvre entreprise dans la voie du redressement.

Aujourd'hui, le sort de dizaines de milliers de familles schémiques est en jeu; leur avenir demeure étroitement lié à l'avenir de notre économie. C'est pourquoi la discussion de cette loi de programme nous fait un impératif devoir d'en tenir compte.

Dans chaque compartiment de voitures de la S. N. C. F. on peut lire sous le signal d'alarme: « Ne tirer qu'en cas de danger », parce que là le danger n'est pas prévisible. Il n'en est pas de même en politique, car tout le monde sait que gouverner c'est prévoir.

C'est pourquoi devant la menace du danger, je me suis permis de tirer le signal d'alarme. (Applaudissements.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Ruais.

**M. Pierre Ruais.** Madame la présidente, je vais renoncer à mon tour de parole (Applaudissements) parce que la commission des finances a bien voulu adopter les conclusions de mon rapport et que j'ai eu tout le loisir d'exposer ce rapport à la tribune.

Je rappelle cependant que, dans ce rapport, deux questions étaient posées qui s'adressaient spécialement à M. le ministre des finances et auxquelles M. le ministre des travaux publics n'a pas pu donner de réponse.

La première était la suivante: quel est le montant d'emprunt que le Gouvernement entend autoriser à la S. N. C. F. en 1960 et 1961? Je donnais même un niveau haut, un niveau bas et un niveau suffisant.

Ma deuxième question était la suivante: est-ce que le Gouvernement entend conserver du fonds d'investissement routier que je nom, ou bien est-ce qu'il entend maintenir, en plus du nom, les principes de cet organisme?

Je tenais à rappeler ces deux questions. (Applaudissements.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Waldeck Rochet. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

**M. Waldeck Rochet.** Mesdames, messieurs, je voudrais présenter quelques observations portant plus particulièrement sur l'équipement électrique du pays, sur la modernisation de la S. N. C. F. et sur le développement de l'aviation civile et commerciale.

En ce qui concerne l'équipement électrique, une des principales critiques que nous adressons au projet de loi de programme qui nous est soumis est que celui-ci consacre une nouvelle réduction de la production d'énergie hydraulique.

C'est ce que l'exposé des motifs du texte gouvernemental reconnaît en ces termes:

« Le rythme adopté au cours des deux années 1960 et 1961 pour l'équipement hydraulique est d'environ 1.630 millions de kilowatts-heure par an. Il couvre une part un peu moindre de l'accroissement de la production, en raison du développement de la consommation. Pour l'année 1962, la production a conduit à ne retenir, pour l'instant, que 1.200 millions de kilowatts-heure, sans préjuger, d'ailleurs, le détail des opérations qui seront engagées. »

En effet, le rapport de gestion d'Electricité de France pour 1958 nous apprend que la construction de barrages et les équipements de chutes rentables ont été momentanément abandonnés et que le projet d'usine marémotrice sur la Rance est également différé.

Cependant, les études faites par E. D. F. ont montré l'intérêt de ces projets. On sait, par exemple, que l'électricité produite par l'énergie des mers est d'un prix de revient compétitif et moins élevé que l'énergie d'origine thermique. La France est, au surplus, on l'a déjà dit, le seul pays qui ait mis au point l'utilisation industrielle de l'énergie des marées.

Or, si elle renonce à passer à la réalisation industrielle, elle renoncera de ce fait à la priorité qu'elle tient dans un domaine très important. De toute façon, nous considérons que la tendance à sacrifier la production d'énergie hydraulique au thermique classique est très grave, parce qu'elle a pour résultat de placer la France dans une plus grande dépendance de l'étranger pour ses approvisionnements en énergie. C'est ainsi que les statistiques de la production et de la consommation d'énergie électrique nous apprennent que, pour l'année 1957, les centrales thermiques d'E. D. F. ont consommé 41 p. 100 de charbon étranger.

On fait état de l'utilisation du gaz naturel de Lacq et du pétrole du Sahara. Nous ne croyons pas que ces ressources nouvelles d'énergie doivent nous inciter à sous-estimer l'importance de l'énergie hydroélectrique. Le gisement de Lacq est à peu près le seul gisement français de gaz naturel. A ce titre, nous pensons qu'il est sage de le ménager, de l'exploiter rationnellement en attendant la découverte de nouvelles ressources.

Quant au pétrole saharien, il apparaît qu'il reste encore assez difficile de préciser quand il arrivera en métropole à une cadence économique satisfaisante et quel en sera exactement le prix de revient, rendu en métropole.

C'est en tenant compte de tout cela que nous croyons que le programme énergétique de la France devrait reposer essentiellement sur les impératifs suivants:

Premièrement, utiliser toutes nos ressources hydrauliques et marémotrices, cette énergie restant, pour notre pays, une énergie de base du fait de son origine nationale, de son faible prix de revient et de son renouvellement constant.

Deuxièmement, pousser l'équipement nucléaire dans le cadre de nos bases d'uranium.

Troisièmement, accroître le programme de cokéfaction des produits charbonniers français à la mesure des possibilités de production de nos gisements charbonniers, afin de réduire nos importations.

Quatrièmement, fixer des conditions rationnelles d'utilisation des ressources du gaz naturel en l'employant largement pour les usages domestiques plutôt que dans la substitution au charbon pour la production d'électricité, ce qui constitue une sorte de dilapidation.

C'est parce que le projet de loi qui nous est présenté ne satisfait pas à ces conditions et place trop la France sous la dépendance de l'étranger pour son approvisionnement en énergie que nous ne pouvons pas lui apporter notre approbation.

Je passe maintenant aux transports et communications, plus particulièrement à l'équipement de la S. N. C. F.

Dans une brochure qui nous a été adressée, le directeur général de la S. N. C. F., M. Dargenu, souligne que depuis plus de dix ans la politique d'investissement que la S. N. C. F. a poursuivie en vue de se moderniser et de s'équiper a eu pour résultat d'augmenter notablement sa capacité de transport tout en améliorant considérablement son rendement et ses prix de revient.

Cette appréciation exprime sans doute la réalité. La presse elle-même s'est souvent fait l'écho des magnifiques résultats obtenus dans le domaine technique par les chemins de fer français, avec les records de vitesse, la régularité et l'électrification

en courant industriel. Mais si ces progrès techniques incontestables méritent d'être considérés, ils posent toutefois des problèmes sociaux que l'on a un peu trop tendance à rejeter au second plan.

En raison de ces progrès techniques et aussi des efforts toujours plus grands demandés aux cheminots, la productivité de leur travail a augmenté de 50 p. 100 en dix ans et a doublé en vingt ans. L'effectif total des cheminots, qui atteignait 514.000 agents en 1938, est maintenant descendu à 302.000 agents. Dans le même temps, la S. N. C. F. a transporté 52,8 milliards de tonnes-kilométriques en 1958 contre 29,5 milliards en 1938.

Or, si l'effort demandé aux cheminots, effort lié au progrès technique, a permis de doubler leur productivité en vingt ans, c'est un fait qu'ils restent parmi les travailleurs les plus mal payés de ce pays.

On compte encore cent mille cheminots dont la rémunération mensuelle est inférieure à 40.000 francs et 200.000 dont la rémunération nette mensuelle est inférieure à 45.000 francs. Sur les 303.000 agents, seuls 75.000 gagnent plus de 60.000 francs net par mois.

Même si à ces chiffres s'ajoute la prime de fin d'année, qui représente en moyenne 6 p. 100 et qui peut être réduite pour maladie ou punition, ils montrent combien est grand le retard de la rémunération des cheminots. En fait, depuis 1948, leurs salaires ont subi un retard de 25 p. 100 par rapport à l'indice des salaires de l'industrie pour la France entière.

Je rappelle qu'en décembre 1958 les organisations syndicales — la C. G. T., la C. F. T. C., les cadres autonomes et la Confédération générale des cadres — ont déposé en commun un programme tendant à rattraper progressivement ce retard de 25 p. 100 et qu'elles ont demandé la réalisation d'une première étape avec minimum de 11 p. 100 d'augmentation.

Tout en reconnaissant en principe le bien-fondé de ces revendications des cheminots, tout dernièrement le Gouvernement a refusé catégoriquement de les prendre en considération, en recourant à la mesure de force qu'est la réquisition, ce qui représente, d'ailleurs, une grave atteinte au droit de grève.

Le Gouvernement a fait toutefois connaître, à cette occasion, que la discussion sur les salaires pourrait avoir lieu plus tard, si la situation le permettait.

Je demande quelles sont à ce sujet les intentions du Gouvernement, c'est-à-dire à quelle date il envisage de satisfaire les justes revendications des cheminots, et je me permets d'insister avec d'autant plus de force que les arguments financiers derrière lesquels on se retranche pour rejeter ces demandes ne nous paraissent pas valables.

On invoque les difficultés financières de la S. N. C. F. Mais on sait que celles-ci sont avant tout le résultat d'une politique de tarifs privilégiés accordés aux grandes sociétés capitalistes qui utilisent les services de la S. N. C. F. Ainsi, les tarifs du voyageurs sont au coefficient 26,4 par rapport à 1938; mais, pour le transport des marchandises par huit, douze, quinze ou vingt tonnes, les tarifs sont par rapport à 1938 à l'indice 24 seulement pour les produits intéressant l'industrie, à 19,7 pour les semi-produits sidérurgiques, à 17,5 pour le gas-oil, à 21,3 pour le ciment, et pour les transports par train complet un jeu de bonifications réduit sensiblement ces tarifs en les ramenant à l'indice 17 pour les produits métallurgiques, à l'indice 15 pour les combustibles minéraux et à l'indice 7,5 pour les huiles minérales et les combustibles liquides.

Or dans le même temps — c'est ce qui est anormal — où la S. N. C. F. veut ses services-marchandises à un indice inférieur de 30 à 35 p. 100 à l'indice général des prix de gros, elle paye, par contre, son charbon 40 fois, ses rails 41 fois plus cher, ses travaux de bâtiment 35 fois et ses gros matériels électriques 24 fois plus cher qu'en 1938.

Mesdames, messieurs, il suffit, je crois, de citer ces chiffres pour montrer comment les grandes entreprises nationales peuvent être utilisées au profit du grand capital privé lorsque le Gouvernement en place met en œuvre la politique rousse par les grands monopoles.

Mais de tout cela les cheminots ne sont nullement responsables; ils en sont, au contraire, les victimes. C'est pourquoi nous demandons au moins qu'on fasse droit à leurs justes revendications.

En ce qui concerne l'aviation civile et commerciale, je ne présenterai que quelques brèves observations.

La première aura trait à la faiblesse des crédits d'investissement destinés à l'équipement des aérodromes dits secondaires. Si nous excluons les aérodromes français tels que ceux d'Orly, du Bourget, de Marseille, de Bordeaux et de Lyon, 150 millions de francs seulement sont prévus pour un peu plus de cent aérodromes.

La faiblesse de ces crédits traduit, à notre avis, le souci d'équiper seulement un certain nombre de routes aériennes à

grand trafic au détriment des activités aéronautiques régionales et nationales. Or, nous ne croyons pas qu'une telle orientation soit entièrement juste. Nous estimons qu'un effort réel devrait être entrepris pour développer les liaisons aériennes nationales à courte et à moyenne distance, ainsi que pour la formation aéronautique de la jeunesse, grâce à une aide véritable aux aéro-clubs.

Ma deuxième observation a trait aux dépenses pour l'automatisation. Le Gouvernement se propose d'investir 1.322 millions de francs pour introduire l'automatisation dans les bureaux des télécommunications et des calculatrices électroniques dans les centres de contrôle de la circulation aérienne.

On ne peut, certes, être hostile aux progrès techniques, mais l'expérience montre, malheureusement, que ces progrès, dans les circonstances actuelles, sont généralement utilisés pour accélérer anormalement les cadences de travail du personnel. Or, ces cadences de travail sont déjà telles qu'elles ont des répercussions bien souvent désastreuses sur la santé du personnel.

Aussi estimons-nous que les organisations syndicales ont raison de réclamer le recrutement des personnels nécessaires et la diminution de la durée hebdomadaire du travail sans diminution de traitement.

Ma troisième observation sera pour déplorer que presque tous les matériels radio-électriques soient des matériels américains construits aux États-Unis, ou en Allemagne et en France sous licence. Il est regrettable, à notre avis, que l'on n'ait pas songé à mettre sur pied un programme français de constructions radio-électriques afin que notre pays ne soit pas, là encore, dans une dépendance aussi étroite de l'étranger.

Enfin, en ce qui concerne les travaux d'équipement du ministère des postes, télégraphes et téléphones, je note simplement que M. le rapporteur lui-même a souligné que les crédits d'équipement prévus pour le téléphone ne permettent pas de satisfaire les demandes d'abonnement.

En terminant, je souligne que la loi de programme laisse de côté — d'autres orateurs l'ont dit avant moi — certains secteurs très importants tels que l'équipement routier. Et sur ce point, c'est M. le ministre des travaux publics lui-même qui a reconnu la faiblesse des crédits prévus par ailleurs pour la modernisation et l'entretien du réseau routier.

En conclusion, mesdames, messieurs, si l'on considère le programme qui nous est soumis pour l'équipement électrique du pays et pour l'aviation civile et commerciale, l'on constate tout d'abord qu'il ne correspond pas aux besoins d'une économie nationale moderne et en expansion.

Le Gouvernement parle beaucoup de grandeur française, mais le programme rabroug qu'il nous présente montre qu'à sa politique va à l'encontre de ses belles proclamations.

Par ailleurs, l'exemple de la S. N. C. F., avec la dégradation de la situation matérielle des cheminots, montre que lorsque les monopoles capitalistes dominent la vie économique du pays et inspirent la politique du Gouvernement, les progrès techniques ne sont nullement accompagnés du progrès social correspondant, bien au contraire.

C'est pourquoi le groupe communiste votera contre vos projets, afin de s'affirmer pour une véritable politique d'expansion économique, de progrès social et de renaissance démocratique. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

M. Mustapha Chelha. Mesdames, messieurs, j'ai étudié le projet de loi de programme. J'ai écouté attentivement les collègues qui se sont succédés à cette tribune et notamment M. Waldeck Rochet. Ce que nous retenons de tout son exposé c'est sa politique antinationale et, ce qui est encore plus grave, sa politique antifrançaise.

Monsieur Waldeck Rochet, un journal rapporte quelques-unes de vos déclarations. Ce n'est pas brillant pour un Français. (Applaudissements à gauche et au centre. — Exclamations sur certains bancs à l'extrême gauche.)

D'autre part, il a cru soulever le problème des salaires. Il veut donc faire croire que le parti communiste défend encore la classe ouvrière. Je me permets de dire à M. Waldeck Rochet que s'il fut un temps où le parti communiste a défendu la classe ouvrière, il ne la défend plus à l'heure actuelle. Il la trompe au service de la Russie. (Applaudissements à gauche et au centre. — Protestations sur certains bancs à l'extrême gauche.)

M. Waldeck Rochet. C'est une calomnie éculée. Personne n'y croit plus!

M. Mustapha Chelha. Monsieur Waldeck Rochet, je suis honoré de votre protestation. Cela vous blesse, évidemment! Mais revenons à nos moutons.

M. Privet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, a hier développé notre politique atomique. Mais, tout en disant qu'en 1955 la France a révélé le processus d'extraction du plutonium, il a passé malheureusement sous silence le retentissant échec — je dis bien « le retentissant échec » — que le commissariat à l'énergie atomique a à son actif. Comme la loi de programme prévoyait la construction de trois centrales atomiques, je ne voudrais pas que les erreurs du passé puissent se renouveler.

Quelles ont été ces erreurs ?

Ce fut, d'abord, celle de persister dans la voie de la production du plutonium au lieu de la séparation isotopique de l'uranium 235 et pourtant, l'un et l'autre sont flüssiles.

En effet, si nous eûmes en 1950 les 40 premiers milligrammes de plutonium, en 1959 nous n'aurions pas assez de plutonium pour faire une bombe, et pourtant on nous avait bien promis, en 1956, avec le fameux projet de Marcoule...

M. François Billoux. Grâce au « traitre » qui s'appelait Joliot-Curie !

M. Mustapha Cheiha. ... que nous en aurions 150 kg par an. Mais il est vrai que si, en 1955, nous avons révélé le processus d'extraction, il n'en est pas moins vrai qu'en 1957 nous avons fait traiter les barres en Angleterre parce que notre usine d'extraction, entièrement télécommandée a été mise hors d'état de servir étant contaminée par une intense radioactivité.

Alors, de grâce, que le commissariat à l'énergie atomique ne persiste pas dans la voie de la production du plutonium et qu'il fasse siens les enseignements du réacteur Clémentine de Los Alamos.

La voie du plutonium étant un échec, reste la voie de la séparation isotopique. Celle-là, monsieur le ministre, ne souffre pas de demi-mesure : c'est tout ou rien et l'usine projetée à Pierrelatte doit être construite rapidement. Je connais assez l'état d'avancement de la chaîne expérimentale de Saclay pour être certain des résultats et être optimiste. C'est la seule voie qui nous affranchira de la tutelle anglo-saxonne, car, si les anglo-saxons nous ont bien cédé les 2,4 tonnes d'uranium enrichi, ils ne nous soumettent pas moins au contrôle de la commission américaine.

Deuxièmement, nous perséverons dans la construction des piles classiques à modérateur solide ou liquide, alors qu'une toute dernière technique est celle de la pile à modérateur organique et dont l'expérimentation aux Etats-Unis a été couronnée de succès. Relativement moins chère, elle offre plus d'avantages que d'inconvénients.

Alors, pourquoi spéculer sur l'avenir et prévoir déjà des piles à graphite ou à eau lourde, alors qu'elles pourraient très bien être pourvues d'un modérateur au polyéthylène.

En conclusion, monsieur le ministre de l'Industrie et du Commerce, nous avons manqué le rendez-vous du plutonium. Ce n'est pas trop grave si on tient compte des caprices de ce métal. Je rappellerai à l'Assemblée et peut-être à nos artificiers — qui sait ? — l'explosion expérimentale d'Alamo-gordo où la bombe chargée de plutonium ne voulait pas exploser ; les deux parties de la masse critique ne touchaient pas ; elles étaient dilatées par la chaleur. Le spécialiste consulté répondit : « Vous m'avez commandé une bombe explosant à cinq heures du matin ; elle n'explosera pas à cinq heures de l'après-midi. » A cinq heures du matin, tout rentra dans l'ordre.

La voie de la diffusion gazeuse est notre seule chance. Persévérons et, pour les piles, tenons compte des dernières techniques.

Au bénéfice de ces remarques, la loi de programme mérite d'être votée pour le plus grand bien de la France.

Monsieur le ministre, je vous poserai une question à laquelle vous ne serez pas obligé de répondre immédiatement. En 1954, il y eut un projet d'usine nucléaire en Algérie. Qu'en pensez-vous et que comptez-vous faire ? (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Paul Reynaud, président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. Mesdames, messieurs, je désire poser à M. le ministre des travaux publics et des transports une question sur un sujet qu'il n'a pas abordé, ce matin.

Il s'agit des ports français qui vont être en concurrence avec Anvers et Rotterdam, au sein du Marché commun : c'est-à-dire Dunkerque, Rouen et le Havre.

Si nous ne modifions pas le financement de leurs travaux, ces trois ports aont sans aucun doute voués à dépérir.

Observons d'abord que les concurrents sont deux géants, car le tonnage du port d'Anvers est égal à cinq fois le tonnage du port de Dunkerque, et celui de Rotterdam est égal au tonnage

des 107 ports français réunis, ce qui leur vaut ce premier avantage d'avoir toujours un navire partant pour chacune des parties du monde.

A cela — en tout cas, présentement — nous ne pouvons rien. Mais ils ont une autre supériorité qui, celle-là, est décisive : c'est qu'ils sont moins chers.

Je prends un exemple.

Les frais de port, pour les pondéreux, sont de 100 francs moins chers par tonne à Rotterdam qu'à Dunkerque, et la différence est encore plus grande pour les autres marchandises.

Pourquoi ? Parce qu'en France, les ports supportent 50 p. 100 des dépenses d'infrastructure et 100 p. 100 des dépenses de superstructure, alors qu'à Anvers, l'Etat paye 10 p. 100 des dépenses d'infrastructure, au lieu de 50 p. 100 chez nous, et paye 65 p. 100 des frais de superstructure, au lieu de zéro chez nous ; même situation à Rotterdam, où les ouvrages intérieurs du port sont payés par cette puissante ville qui emprunte à 3,75 p. 100, parfois à 4 p. 100, et à quarante ou cinquante ans, alors que dans les meilleures conditions, chez nous, on emprunte à 5,5 p. 100 et à vingt ans.

Par ailleurs, l'Etat hollandais prend à sa charge tous les travaux d'amélioration de la Meuse et du canal de Rotterdam à la mer du Nord. Quant aux outillages, ils sont à la charge de sociétés privées concessionnaires dont les prétentions sont relativement faibles.

Ainsi, la proportion des dépenses que doivent supporter nos trois ports les rend déjà plus chers. Si ce régime est maintenu, pour profiter des crédits que nous allons voter et que le Gouvernement a parfaitement raison de nous demander de voter, nos ports devront accroître encore leurs taxes. Ils deviendront encore plus chers, si chers que le trafic en sera probablement réduit et que, le trafic étant réduit, il faudra encore augmenter les taxes puisqu'on aura un moindre nombre de payeurs.

Mais ce n'est pas tout. En ce qui concerne les voies navigables, vous savez que le bouchon sur l'Escaut saulera et dans un avenir qui n'est pas éloigné.

Ce jour-là, tout le réseau belge de 1.350 tonnes pourra pénétrer en France et drainer vers Anvers le trafic français.

Il ne s'agit pas là, mesdames, messieurs, d'hypothèses mais de faits certains, certains dans le présent pour le premier, certains dans un proche avenir pour le second.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, vous ne pouvez pas nous dire : « Soyez patients », car les faits ne seront pas patients. Une révolution dans notre politique portuaire s'impose et elle s'impose tout de suite. Ne pas inverser la situation présente, c'est condamner ces trois ports français au profit d'Anvers et de Rotterdam.

Dés lors, ma question au Gouvernement est celle-ci : Qu'allez-vous faire ? (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur le président de la commission des finances, il est vrai que je n'ai pas traité ce sujet en détail, ce matin, mais il est vrai aussi que j'y ai fait allusion quant au fond lorsque j'indiquais que nous avions trois objectifs à satisfaire dans ce pays et qui étaient tous également valables, s'ils pouvaient parfois apparaître, du seul point de vue financier, hélas ! contradictoires : tenir compte du critérium de rentabilité, préparer l'entrée dans le marché commun de ceux qui sont, ou qui pourraient devenir compétitifs ; ne pas oublier l'impératif de décentralisation régionale.

J'avaie souligné que, en ce qui concernait la loi de programme sur les ports et les perspectives de la prochaine loi budgétaire relatives aux investissements, un effort particulier était prévu pour Dunkerque, tout d'abord, avec la liaison Dunkerque-Valenciennes et les crédits prévus pour le port de Dunkerque proprement dit, puis pour la Seine, avec Rouen et le Havre et aussi pour Marseille. Car si nous avons à faire face à une concurrence essentielle avec Anvers et Rotterdam, nous avons aussi la concurrence de Gènes qu'il ne faut pas complètement négliger.

Mais je reconnais bien volontiers, monsieur le président de la commission des finances, que, devant nous défendre sur plusieurs points à la fois et ayant à ne pas perdre de vue l'autre souci, celui de la décentralisation régionale et du maintien de la vie dans les régions plus éloignées des champs de bataille de la compétition loyale, il faut certes repenser nos problèmes financiers.

Samodi dernier, à Dunkerque — peut-être y étiez-vous, monsieur le président — mon représentant a souligné les premiers résultats de l'étude que nous avons faite sur les charges dans les ports et il n'est pas douteux que deux éléments jouent profondément.

Le premier, c'est le fait que l'Etat prend à sa charge en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, un port plus grande des frais portuaires que nous ne le faisons en France.

La collectivité travaille davantage pour les ports que vous avez signalés. L'une des difficultés, c'est qu'un pays comme les Pays-Bas, qui a misé tout son jeu sur Rotterdam, a l'impression profonde que l'intérêt national est absolument et inextricablement mêlé à l'avenir de Rotterdam.

Si Rotterdam perd si peu que ce soit, c'est toute la Hollande qui souffre. Dans un pays comme le nôtre, qui possède 2.000 kilomètres de côtes et 106 ports subventionnés, ainsi que je le disais ce matin, il est plus difficile d'obtenir pour chaque port en particulier, même pour le plus important dans la compétition, cette même conception d'intérêt national étroitement, délimitivement, mêlé à l'intérêt propre du port.

Il n'en reste pas moins que nous sommes convaincus, autant que vous-même, monsieur le président, de la nécessité de revoir nos méthodes de financement portuaire. Cela va paraître évident même, et nous avons commencé à constituer des groupes de travail à ce sujet. Bien entendu, nous ne nous le dissimulons pas, la charge de l'Etat en sera plus lourde et cela posera des problèmes.

Le second point — vous l'avez excellemment souligné — qui se retrouve dans toutes les parties de notre infrastructure existante, c'est que, pour les aménagements du port de Rotterdam, pour ceux d'Anvers ou pour l'expérience assez extraordinaire que les Belges tentent actuellement à Gand, l'argent est prêt à meilleur taux et est amorti sur une plus longue durée que pour nous.

Là encore, le problème est lié pour nous aux deux aspects suivants : ou diminuer le taux de l'intérêt, politique que le Gouvernement poursuit, mais qu'il faut obtenir dans la réalité des faits à un taux suffisamment bas, ou opérer un effort particulier de bonification d'intérêt, nouvelle forme de l'aide de l'Etat, nécessaire pour que puisse être obtenu ce qui est déjà donné par le F. D. E. S. aux grands ports maritimes, mais qui doit être consenti à plus long terme et à un moindre taux d'intérêt.

Je vous remercie, en tout cas, monsieur le président, d'avoir souligné clairement l'effort nécessaire pour que nous puissions être vraiment compétitifs, car la grande lutte internationale qui s'ouvre nécessite à la fois une révision de certains de nos moyens et une reconsidération de notre politique.

Je vous en donne volontiers acte et j'en ai trop conscience pour ne pas vous remercier d'avoir appelé l'attention de l'Assemblée tout entière sur ce point. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

**Mme la présidente.** La séance est suspendue pendant quelques minutes.

(La séance, suspendue à dix-sept heures trente, est reprise à dix-sept heures quarante minutes.)

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

La parole est à M. Thomazo. (Applaudissements à gauche et au centre.)

**M. Jean Thomazo.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, l'exposé des motifs du projet de loi soumis à notre discussion prévoit, au chapitre des ports maritimes, que l'engagement des dépenses aura lieu au profit d'opérations qualifiées d'urgentes et qui répondent à certains critères. Si l'on examine ces critères, on s'aperçoit notamment qu'il s'agit d'opérations concernant des ports situés à proximité d'installations industrielles en voie de création ou d'expansion.

Or, dans la liste des ports qu'énumère l'exposé des motifs nous avons eu le regret de constater une omission qui nous apparaît inexplicable, je veux parler du port de Bayonne. En effet, ce port est, à notre avis, celui qui répond le mieux actuellement aux critères que je viens d'évoquer.

Nul n'ignore le prodigieux jaillissement de gaz qui a surgi à Lacq et l'immense espérance de promotion industrielle que cet événement a fait naître parmi les populations du pays basque et du Béarn. Cette espérance devient, de jour en jour, une réalité. Il n'est que de se rendre à Lacq, comme l'a fait récemment le général de Gaulle, pour constater qu'à cette énergie nouvelle a correspondu un effort extraordinaire des hommes et que les usines s'édifient à la mesure de ce jaillissement d'énergie. Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement des usines chargées d'épurer le gaz et d'accumuler le soufre en vue de l'exportation, il s'agit aussi des usines de produits chimiques ou d'aluminium de grande capacité et dans lesquelles l'industrie française n'a pas hésité à investir des milliards.

Ainsi, Lacq, complexe industriel qui vient d'être créé, est en plein essor; il correspond donc parfaitement aux critères qui devaient guider le choix du ministre des travaux publics dans l'affectation des crédits prévus pour les ports, car, pour exporter les produits de Lacq, il faut un port. A 70 kilomètres de Lacq, au débouché de la vallée de l'Adour, Bayonne est le port qu'a choisi Lacq. Lacq ne pouvait opter pour un autre.

Je dis bien : c'est le port qu'a choisi Lacq, car les sociétés industrielles et pétrolières qui exploitent le gisement ont déjà

investi plus de 500 millions dans des installations portuaires permettant d'amener le soufre directement à bord des cargos qui exporteront ce produit contre des devises.

Mais le port de Bayonne ne doit pas son activité uniquement au soufre. Avant 1939, son trafic atteignait déjà un million de tonnes. Sans doute, en 1946, à la suite de difficultés survenues dans l'importation des charbons anglais et dans l'exportation des bois des Landes, ce trafic est-il tombé aux environs de 200.000 tonnes; mais depuis il a remonté prodigieusement pour atteindre, en 1951, 849.000 tonnes.

La production de soufre de Lacq assure déjà celle année, en gros, 600.000 tonnes d'exportations et nous savons qu'en 1962 le chiffre de 1.400.000 tonnes sera atteint. Si l'on ajoute les exportations normales du port de Bayonne : bois des Landes, poteaux de mines, planchers de wagons, bois de hêtre et liège, à destination de l'Angleterre, du Maroc, du Moyen-Orient et aussi de l'Algérie, il n'est pas téméraire de penser que vers 1961-1962 le trafic du port de Bayonne pourra dépasser 2.500.000 tonnes.

Lorsque je soutiens que Bayonne est un port situé à proximité d'une zone industrielle récemment créée et en voie de grande expansion, je ne pense donc pas, monsieur le ministre, commettre une erreur.

L'exposé des motifs du projet de loi fixe un deuxième critère : l'approfondissement possible des chenaux afin de permettre l'accès des navires de moyen et de gros tonnage qu'exige justement l'expansion industrielle.

C'est là que le bât nous blessait, monsieur le ministre. Je dis bien : nous blessait, car le problème est maintenant résolu.

En effet, depuis trois ans, la chambre de commerce de Bayonne, qui a à cœur de sauver son port parce qu'elle sait que l'industrialisation de la région est fonction de son développement, la chambre de commerce, dis-je, a entrepris de nombreuses études. Elle n'a pas hésité à sacrifier une somme de 50 millions pour la construction d'une maquette qui a été soumise aux techniciens les plus éprouvés de la société française la plus compétente en la matière. Les résultats de cet examen sont aujourd'hui probants, monsieur le ministre. Tous les spécialistes sont d'accord et nous connaissons maintenant l'origine des sables qui encombrant le chenal : ils viennent du Nord du golfe de Gascogne, apportés par le courant et la marée. Les techniciens sont encore unanimes à proposer le remède : il suffit de prolonger la jetée du Boucau et d'édifier une digue face au Nord pour empêcher à jamais l'ensablement de l'estuaire de l'Adour et permettre aux navires d'un tirant d'eau de neuf mètres et au-dessus d'accoster à quai et d'embarquer les nombreux produits de la région qui, demain, représenteront un tonnage considérable.

Je ne m'explique donc point que vos techniciens n'aient pas consenti le léger effort supplémentaire qui permettrait à Bayonne de rêver de ses lendemains. L'emplacement de la digue est prévu; les études ont été faites; le coût en a été chiffré. La dépense est de l'ordre de deux milliards. Si l'on y ajoute la modernisation des quais, les superstructures, elle s'élève au total à trois milliards. Sur cette somme, les collectivités locales, notamment le conseil général et la chambre de commerce — je ne puis ici à rendre un hommage particulier à cette noble compagnie parce qu'elle a travaillé, seule, avec foi, sans beaucoup de soutien de la part de l'administration, parfois même contre l'avis de certains techniciens, et qu'elle a réussi à trouver la solution du problème — ces collectivités locales, dis-je, ne demandent au Gouvernement que de consentir en l'occurrence le même effort qu'il a entrepris pour des ports d'aussi peu d'importance que celui de Dieppe par exemple, c'est-à-dire de prendre à sa charge la moitié du montant des travaux.

Dans ces conditions, la construction de la digue pourrait être entreprise dès maintenant. Le port de Bayonne serait alors sauvé et cette région, autrefois uniquement agricole, pourrait bénéficier d'un surcroît de bien-être tout en participant grandement à l'effort commun de production que le Gouvernement demande à la nation.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, la réponse que vous m'avez faite, ce matin, ne m'a pas complètement satisfait.

Vous m'avez dit que vous préleveriez une somme de 160 millions sur les annuités budgétaires pour continuer les dragages et une somme de 500 millions pour étendre et moderniser les surfaces portuaires, les quais et les docks. Mais il ne s'agit pas de cela. Si nous voulons sauver le port de Bayonne, il faut s'attaquer à ce qui l'empêche d'être un grand port, c'est-à-dire à l'ensablement. Il faut sacrifier le milliard et demi que nous vous demandons pour la construction de la digue.

Nous vous faisons confiance, monsieur le ministre. Nous espérons qu'après de nouveaux entretiens avec vos techniciens, vous reverrez votre position et que nous aurons la satisfaction de voir inscrit au budget prochain un crédit spécial pour le port de Bayonne.

Nous vous faisons confiance, mais nous serons vigilants. C'est que nous avons la charge de toute une population ouvrière particulièrement attachante, cette population ouvrière du Boucau et de Blanepignon, qui est de souche paysanne et qui, depuis 1880, de père en fils, s'applique aux mêmes tâches avec une conscience professionnelle que tous les industriels se plaisent à reconnaître; cette population ouvrière qui, tous les soirs, quitte le bleu de travail pour retourner à son jardin, car elle est profondément attachée à notre terre.

Ces gens-là, monsieur le ministre, attendent de vous ce geste car ils envisagent l'avenir avec angoisse. Les usines et les forges du Boucau, si nous leur donnons la certitude que les bateaux de moyen tonnage pourront accoster aux quais du Boucau, feront l'effort nécessaire pour sauver les hauts fourneaux et laminiers.

Et je ne parle pas des débouchés qui seront ouverts très prochainement à cette industrie par toute cette région encore sous-développée voisine de la nôtre, qu'une politique précédente avait écartée de nous et que nous considérons comme de notre devoir, nous, Français de la frontière, d'aider à s'équiper. Elle offre pour nos industries locales du Boucau et de Laçq un champ d'expansion qu'il ne faut pas négliger.

Monsieur le ministre, je vous demande ainsi qu'à la commission des finances de se pencher sur ce problème. Il est urgent de le résoudre. Il présente un intérêt non pas seulement régional, mais national car le fait de Laçq est un fait national. (Applaudissements sur divers bancs.)

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, je n'ai qu'une question à poser. Elle sera brève, mais je la veux très précise et pressante.

Si je la pose, c'est parce que vous nous avez dit vous-même hier que vous étiez « tout autant préoccupé de ce que ne contient pas la loi que de ce qu'elle contient ». C'est le cas de nombre d'entre nous.

Je pose cette question également parce que j'ai relevé, dans l'exposé des motifs de la partie du projet de loi concernant la Société nationale des chemins de fer français, ce membre de phrase :

« De nombreuses opérations sont à entreprendre dans les installations même du chemin de fer — voies, triges, gares, dépôts et ateliers, télécommunications, signalisation, installations pour le personnel... ».

Ma question est donc la suivante: Peut-on comprendre que vingt ans après la guerre, la Société nationale des chemins de fer français n'ait pas encore entrepris, pour une très large part, la reconstruction des principales de ses gares anciennes, notamment en 1940, et situées dans des régions très importantes ?

Je vous demande instamment de bien vouloir inviter la Société nationale des chemins de fer français à ne pas retarder davantage la reconstruction de ces gares. Il est fort bien qu'elle entreprenne l'électrification des principales lignes, et nous en sommes totalement d'accord, mais encore faut-il qu'à la tête ou en des points importants de ces lignes, notamment à Dunkerque, Boulogne, Hazebrouck, elle fasse disparaître au plus tôt les traces des destructions de la guerre. La reconstruction des gares que je viens de citer n'est pas encore commencée et il en est de même de gares importantes de la région de l'Est et même du Centre et de l'Ouest.

Les agents de la Société nationale des chemins de fer français y travaillent dans des conditions matérielles particulièrement pénibles. Quant aux usagers, aux voyageurs, ils ont toutes les raisons pour se montrer mécontents.

Je vous assure que le spectacle qu'offrent ces gares non reconstruites est choquant. A l'occasion de la discussion de cette loi de programme, j'avais le devoir d'élever à ce propos une protestation formelle. (Applaudissements.)

M. Albert Lalle. Cette remarque est aussi valable pour les ponts.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Je comprends parfaitement la préoccupation de M. Denvers; elle était la mienne, pour ma propre région, lorsque j'étais député.

La reconstruction des gares a été lente pour la raison que mes prédécesseurs, placés dans la situation où je me trouve moi-même, ont été obligés d'accorder la priorité à des travaux directement utiles à l'exploitation.

Les travaux de reconstruction sont indispensables, certes, mais ils se sont toujours révélés moins urgents que des opérations qui permettaient d'accroître la rentabilité de l'ensemble.

Cela dit, j'ai examiné récemment encore les projets de reconstruction de gares pour les années à venir. Je n'ai pas le tableau sous les yeux, mais je puis préciser qu'un certain nombre d'opérations sont prévues.

Je prends volontiers acte de la demande justifiée de M. Denvers. Il est certain que la Société nationale des chemins de fer français, par volonté de modernisme, a pris un retard qui, à cet égard, la met dans une position défavorable. Elle a préféré la rentabilité immédiate du moyen de transport, mais il est nécessaire que, dans chacune de nos villes, les gares présentent un visage digne de celui de la Société nationale des chemins de fer français. M. Denvers peut être assuré que j'en ai profondément conscience.

Mme la présidente. La parole est à M. de Poulpiquet.

M. Gabriel de Poulpiquet. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je n'avais pas l'intention de prendre la parole dans ce débat, mais l'intervention de M. Rombeaut, ainsi que l'amendement déposé par lui et par M. le Douaric m'y obligent.

J'ai été fort étonné d'entendre notre collègue s'élever contre les crédits d'équipement affectés au port de Brest.

Nous avons à nous prononcer sur un projet de loi de programme relative à l'équipement du pays tout entier. Il s'agit de savoir s'il sera bienfaiteur pour l'ensemble de la nation, et non pas de nous livrer à une querelle de clocher.

Je comprends que certains de nos collègues soulignent ce qui peut leur paraître une lacune ou réclament une augmentation de crédits en faveur d'opérations intéressant leur région, mais je n'admets pas qu'ils demandent la suppression de certains crédits parce que les travaux auxquels ils sont affectés ne concernent pas les populations qu'ils représentent (Applaudissements sur divers bancs), ou qu'ils préconisent — comme c'est le cas — que les crédits prévus à un titre quelconque fassent l'objet d'un changement d'affectation dans un département donné.

Les responsables de la vie économique de chaque département ou les élus qui les représentent ici sont — n'en déplaise à notre honorable collègue M. Rombeaut — suffisamment avertis des besoins de leur région pour intervenir si des transferts de crédits se révélaient nécessaires. Mais ce n'est pas le cas.

Les 2.500 millions de francs qui figurent au projet de loi de programme pour 1960 sont indispensables à l'équipement du port de commerce de Brest et, par suite, au développement économique de tout un département, le Finistère. Trente mille navires passent annuellement au large d'Ouessant. Le port de Brest est donc bien placé pour entreprendre les réparations navales.

Mais faute d'équipement, ce port voit échapper une clientèle qui, pour autant, ne se rabat pas sur le port de Saint-Nazaire, parce que ce dernier ne se trouve pas placé en bordure d'une grande voie maritime.

A l'occasion de la préparation du troisième plan d'équipement et de modernisation du territoire, or a enfin pris conscience des insuffisances françaises, comme aussi des possibilités portuaires brestoises.

Le comité central des armateurs et les représentants de l'armement pétrolier ont signalé la nécessité urgente de doter le port de Brest d'une forme de radoub susceptible de recevoir les plus grands pétroliers. De son côté, la direction des ports maritimes a jugé cet ouvrage indispensable et le ministère des travaux publics a donné son accord.

Je signale enfin qu'une puissante industrie de réparations navales conforme à la vocation de la population sera bienfaiteuse pour la région étant donné le peu de résultats obtenus jusqu'ici par la décentralisation industrielle en Bretagne.

L'équipement du port de Brest entre donc dans les vues du commissariat général au plan, en raison de l'intérêt qu'il présente du point de vue de l'aménagement du territoire. Les Finistériens l'ont si bien compris que les collectivités intéressées, chambre de commerce, ville de Brest et conseil général ont pris l'engagement d'accorder leur part respective au financement de cette construction.

En supprimant de cette loi de programme les crédits qui y sont inscrits à ce titre on décevrait toute une population qui a fondé le développement économique de toute une région sur l'équipement de son port de commerce.

En faisant état du bassin de radoub de la marine nationale dans le port militaire de Brest pour contester l'utilité de la construction d'un second bassin au port de commerce, notre collègue montre qu'il ne connaît pas le problème.

La marine de guerre ayant très souvent besoin de ses propres bassins ne peut les prêter qu'exceptionnellement, en cas d'avaries graves, pour des réparations aux navires de commerce, qui risquent d'être éjectés du bassin, même en cours de travaux, pour donner place aux navires de guerre qui, on le conçoit, ont toujours la priorité.

Brest plus que toute autre ville de France a souffert de la dernière guerre puisque la ville a été entièrement rasée. Ses habitants ont déployé des efforts considérables.

Sa situation géographique l'incline à fonder son économie sur son port. Brest veut devenir non seulement un port national de réparations navales, un port de dégazage, un port de soutage, mais aussi un port d'exportation. L'aide de l'Etat n'a pas été souvent accordée à notre port excellent, défavorisé sur bien des points, menacé de chômage et déclaré zone critique.

Pour une fois qu'une aide bienfaisante lui est accordée, je demande à mes collègues de ne pas s'y opposer.

Il semble, d'ailleurs, que les seules formes de la marine qui puissent convenir sont les deux bassins n<sup>os</sup> 8 et 9 de Lamignon. Or le bassin n<sup>o</sup> 9 est réservé aux constructions neuves et le bassin n<sup>o</sup> 8 est le seul qui nous reste pour caréner les grands bâtiments de la marine, les porte-avions en particulier.

**M. Xavier Trelu.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Gabriel de Poulpique.** Je vous en prie.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Trelu, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Xavier Trelu.** Il convient, mon cher collègue, de bien préciser que la construction du bassin de radoub au port de Brest répond au désir de tous.

Cette construction n'est pas spécifiquement destinée à attirer les navires à Brest. Ce sont les capitaines d'armement qui veulent y venir, ils y viennent.

J'ai vu moi-même des pétroliers de 33.000 tonnes *Cheverny* et *Chenonceau* ne disposer pour se mouvoir que d'une marge de vingt centimètres de chaque côté de leur bord, ce qui rendait les réparations extrêmement difficiles.

Ce sont donc les usagers eux-mêmes, les équipages des navires venant du cap Finistère, qui montent vers le Nord et qui trouvent de l'eau profonde à Brest — ce qui n'est pas le cas de tous les ports — qui réclament la création de ce bassin de radoub.

**M. Gabriel de Poulpique.** Après les explications de M. Trelu et les miennes chacun, je l'espère, conviendra de l'urgence de cette création.

Je conclus donc en demandant à l'Assemblée de ne pas rejeter les crédits qui, pour la première fois, sont accordés au port de commerce de Brest. (Applaudissements.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nader.

**M. Hervé Nader.** Mesdames, messieurs, l'objet de mon intervention n'est pas de convaincre MM. les ministres, car ils sont déjà convaincus, mais certains de nos collègues qui ont besoin d'être informés.

Je ne m'étais pas fait insérer dans cette discussion pensant que, dans ce débat, comme dans le débat sur la loi de programme pour l'agriculture, tout serait dit et bien dit.

Je pensais donc qu'il nous suffirait de suivre les conclusions pertinentes de notre rapporteur, mais une manœuvre opérée au moyen d'un amendement, manœuvre que mon collègue et ami M. de Poulpique vient de dénoncer, et quelques intrigues — je le souligne également — m'obligent à modifier mon comportement.

Le programme prévu pour les ports maritimes, après des études très sérieuses, forme un tout qu'il me paraît souhaitable d'adopter sans modification.

Je me permets, mes chers collègues, de résumer ce programme d'ensemble: pour Dunkerque, un engin pour navires de 35.000 tonnes; un engin de type réduit au Havre; une cale sèche pour les très grands pétroliers à Brest, avec quatre quais au moins pour l'usage de deux engins de radoub, un engin de 85 mètres sur 27 à Bordeaux et grande cale de 20.000 tonnes à Marseille.

Tous ces travaux sont d'ores et déjà prévus et en préparation.

Mesdames, messieurs, nous avons discuté en commission de ces projets qui ont été retenus, à de très larges majorités, à la quasi-unanimité. Je m'étonne donc que l'on mette en cause tel chapitre de ce programme très étudié, je le répète, et je le fais avec une certaine douleur, on raison même de la qualité et de la personnalité des auteurs de l'amendement.

J'ai lu, comme vous avez pu le lire au compte rendu analytique, que M. Rombeaut avait dit: « Je ne veux pas disputer le moindre centime au département du Finistère ».

C'est fort bien, mais dans son amendement n<sup>o</sup> 1 au projet de loi n<sup>o</sup> 55, il demande tout simplement qu'on rogne sur les crédits affectés à ce département du Finistère une somme de 2.200 millions, qui représente le montant des crédits prévus pour le port de Brest.

C'est une façon imprévue de pratiquer cette politique du « new-look » du franc lourd dont on nous parle beaucoup

ces temps-ci, que de dire: « Je vous laisse les centimes, mais je retiens la totalité des milliards ».

**M. Nestor Rombeaut.** Je vous répondrai.

**M. Hervé Nader.** Venant d'un nazairien, mon cher collègue, cet amendement n'est pas très élégant. Je le dis comme je le pense.

Si vous estimez, ce faisant, servir les intérêts de Saint-Nazaire, soit; mais s'il est un port qui n'a jamais eu à se plaindre, dans le passé, du comportement des parlementaires appartenant à cette maison, qu'elle se soit appelée la Chambre des députés ou qu'elle soit devenue l'Assemblée nationale, c'est bien Saint-Nazaire.

Personnellement, je me suis toujours associé aux mesures prises en faveur des travailleurs de Saint-Nazaire et, sous la III<sup>e</sup> République, il m'est arrivé de collaborer avec M. Blanche, député-maire de Saint-Nazaire, et non par camaraderie politique, puisque M. Blanche siégeait sur les bancs de la S. F. I. O.

Eh bien! j'agirai encore de même en toute occasion, quelle que soit la nuance politique de la personne.

Permettez-moi de vous dire, monsieur Rombeaut, que vous semblez avoir la mémoire courte.

**Mme la présidente.** Je vous rappelle, monsieur Nader, que les interpellations de collègue à collègue sont interdites.

**M. Nestor Rombeaut.** Je vous demanderai, madame la présidente, la permission de répondre à l'orateur qui me met en cause.

**M. Hervé Nader.** Je répète, monsieur Rombeaut, que vous avez la mémoire courte. En effet, vous avez quotidiennement sous les yeux ce magnifique transatlantique qu'est le paquebot *France*, qui est en cours de construction et de montage à Saint-Nazaire. Je crois qu'il représente une dépense de 25 milliards ou davantage, dont une grande partie sera dépensée à Saint-Nazaire même. Mais ce n'est pas tout, car l'exploitation de ce navire coûtera encore aux contribuables puisque, nous le savons, les compagnies de navigation nationalisées émargent chaque année au budget pour plus de cinq milliards.

Par conséquent, j'estime que vous êtes servis, mes chers collègues de Saint-Nazaire, et que vous ne devriez pas desservir les autres. (*Mouvements divers.*)

Je tiens à préciser que je ne suis pas député de Brest et que je ne défends pas une circonscription, mais que je représente un collègue qui, s'il n'avait pas été malade, aurait soutenu sa cause avec beaucoup de talent et aurait certainement obtenu votre audience, mes chers collègues.

Quels sont les arguments avancés (*Protestations sur divers bancs.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n'est pas en discussion, monsieur Nader.

**M. Hervé Nader.** Vous vous plaignez que votre forme de radoub ne soit pas suffisamment occupée; vous parlez d'une centaine de jours par an. Je vous réponds que nous n'y pouvons rien; il vous appartient de retenir ceux qui veulent faire procéder à des réparations.

Je connais des armateurs au pétrole qui ne veulent pas aller à Brest; c'est un fait et nous n'y pouvons rien. La situation géographique et l'organisation de votre port, principalement adapté à la construction, font qu'il n'a pas la faveur des armateurs. Le déroulement est trop important pour s'y rendre et la réparation a tellement tendance à être négligée par rapport à l'activité essentielle des chantiers de Penhoët que même les armements qui sont clients de Saint-Nazaire pour la construction — Shell par exemple — n'y envoient pas réparer leurs bateaux. Les autres ont encore moins de raisons d'y être considérés comme prioritaires. On appréhende que les constructions neuves soient assurées en priorité et que les réparations ne soient pas effectuées avec toute la diligence voulue.

Un deuxième argument a été avancé par M. Le Douarec, qui a fait référence aux cales sèches de l'arsenal de la marine.

Eh bien! Permettez-moi de vous déclarer que vous connaissez assez mal la question, car les marins de la marine nationale conservent leurs cales pour leurs propres navires et ceux de leurs amis de l'O. T. A. N.

En ma qualité de professionnel et connaissant par conséquent la question, je peux attester (*Protestations sur divers bancs*)...

Je croyais, mes chers collègues, que nous étions pressés; or, vos interruptions n'écourteront pas le débat.

La forme de radoub de la chambre de commerce de Brest et celle de l'arsenal ne sont presque jamais disponibles, surtout la première. Et, puisque vous avez déclaré que la forme Joubert, de Saint-Nazaire, n'était occupée qu'une centaine de jours par an, permettez-moi de vous indiquer que la forme de radoub de la chambre de commerce de Brest est annuellement occupée pendant 357 jours, c'est-à-dire constamment. Comme je vous le disais, les armateurs régionaux qui veulent caréner sont donc obligés de remonter jusqu'à Saint-Malo.

Ce qui est demandé actuellement et ce qui a été retenu par les commissions concernant la forme de radoub de Brest n'est pas une vue de l'esprit; il s'agit d'une requête, d'un projet accepté par tous les spécialistes qualifiés des questions maritimes.

Mesdames, messieurs, il vous suffit de regarder une carte de géographie pour vous rendre compte que, par sa position, le département du Finistère est excentré par rapport à la métropole et par rapport au reste de l'Europe. Nous sommes donc handicapés en ce qui concerne les transports terrestres, qu'il s'agisse de transports ferroviaires ou de transports routiers. Par contre, en ce qui concerne les voies maritimes, nous sommes dans une situation absolument exceptionnelle.

Conquet-Radio signale le passage de 30.000 navires annuellement au large de Brest. Voilà la clientèle à laquelle nous faisons allusion. C'est pour cette raison que Brest est un pôle d'attraction tout désigné pour la réparations des navires, surtout des gros pétroliers.

Nous avons déjà fait un effort, on l'a rappelé, puisque nous avons une station de dégazage; la forme de radoub la complètera.

A l'instar de Saint-Nazaire, Brest est une ville martyre qui a été reconstruite et M. de Pouliquet vient de vous rappeler qu'elle avait besoin de vivre...

**Mme la présidente.** Monsieur Nader, votre intervention porte sur un amendement qui sera discuté tout à l'heure.

Nous sommes encore dans la discussion générale et je vous demande de bien vouloir en terminer afin que, cette discussion étant close, nous passions à l'examen des amendements. *(Applaudissements.)*

Vous pourrez alors intervenir.

**M. Hervé Nader.** Madame la présidente, permettez-moi cette précision: je suis monté, tout à l'heure, à votre fauteuil pour vous demander, justement, si je pourrais combattre certain amendement et vous m'avez répondu qu'il vous semblait que celui-ci n'était pas recevable. Je prends donc mes précautions. *(Exclamations et rires.)*

**M. Raymond Mondon.** S'il n'est pas recevable, il n'y a pas lieu de le combattre!

**M. Hervé Nader.** En parlementaire discipliné et pour vous être agréable, madame la présidente, je vais en terminer.

L'amendement en cause n'a pas été examiné par le groupe de l'union pour la nouvelle République. Mais j'ai appris qu'il y avait d'autres groupes manœuvrant pour le faire adopter; j'ai donc voulu éclairer quelques-uns de nos collègues et tenu à vous présenter ces observations.

En conclusion, je demande à l'Assemblée nationale de suivre les conclusions des membres de sa commission. *(Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

**M. Nestor Rombeaut.** Je demande la parole pour répondre à M. Nader.

**Mme la présidente.** Monsieur Rombeaut, je vous la donnerai quand sera ouverte la discussion de l'amendement.

La parole est maintenant à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

**M. Marcel Jeanneney, ministre de l'industrie et du commerce.** Mesdames, messieurs, les membres de l'Assemblée qui, au cours de ces deux journées, ont présenté des observations sur la loi de programme ont assez généralement approuvé son contenu, particulièrement en ce qui concerne l'énergie.

Les réserves ou les critiques ont porté sur deux lacunes de la loi de programme. Première lacune: la loi de programme, a-t-on dit, se limite à l'énergie électrique. Seconde lacune: certains travaux souhaités ne sont pas mentionnés; je pense, notamment, à l'usine marémotrice de la Rance et au barrage de Pierre-Bénite.

J'indiquerai d'abord à l'Assemblée pourquoi la loi de programme se limite à l'énergie électrique.

Certes, il eût été beaucoup plus satisfaisant pour l'esprit de présenter une loi de programme comportant toutes les formes d'énergie. Il n'en a pas été ainsi pour plusieurs raisons. D'abord, une raison d'ordre juridique; ensuite une raison d'ordre intellectuel.

La raison d'ordre juridique est que cette loi de programme est une loi financière. Elle prévoit des crédits d'investissement. Certes, les sommes qui doivent être ainsi investies ne seront pas toutes fournies par le budget de l'Etat; mais tous les investissements dont il s'agit seront plus ou moins financés sur fonds publics ou sur fonds mis à la disposition des entreprises énergétiques par le Trésor. Or, l'une des principales sources d'énergie, le pétrole, relève d'entreprises privées et ne donne lieu à l'heure actuelle à aucun financement public.

La raison que je viens d'indiquer ne s'applique évidemment pas à d'autres sources d'énergie qui ne sont pas non plus mentionnées dans la loi de programme. Le charbon, le gaz, dont les investissements sont financés, au moins en partie, sur fonds publics; mais dans ce cas, la raison est d'ordre intellectuel.

Il est toujours très difficile de faire des prévisions en matière économique et particulièrement lorsqu'il s'agit d'investissements à long terme. Certes, il est souhaitable d'indiquer, dans une loi de programme, les investissements envisagés; mais mieux vaut ne pas les préciser que de risquer, en se trompant, d'être à brève échéance obligé de revenir sur ce qui avait été décidé et promulgué. Et nous devons bien reconnaître qu'en matière énergétique des erreurs considérables de prévision ont été commises au cours des années passées, non pas seulement en France, non pas même principalement en France, mais dans le monde entier.

Il y a moins de dix-huit mois, dans tous les pays d'Europe on pensait encore que la pénurie de charbon était une donnée fondamentale de l'économie européenne. A cette époque, on n'estimait pas encore à leur juste valeur l'ampleur des richesses pétrolières du Sahara, les réserves de gaz qu'il contient et les possibilités de le transporter. Ainsi, les données du problème de l'énergie en France comme en Europe ont-elles été récemment bouleversées. Il faut un délai avant qu'on puisse en tirer les conséquences avec assez de précision pour qu'une loi de programme puisse être établie.

Si la loi de programme se limite à l'énergie électrique, c'est de la part du Gouvernement, une preuve d'humilité intellectuelle.

Pourquoi, cela étant, a-t-il été néanmoins possible de présenter une loi de programme pour l'énergie électrique? C'est parce que l'électricité est une forme spécifique d'énergie dont les usages sont tels que le plus souvent les autres formes d'énergie ne sont pas substituables. Elle a, dans notre économie — et dans le développement de toute économie — une destinée qui, à bien des égards, lui est propre. C'est pourquoi, en dépit des bouleversements récents survenus dans les problèmes de l'énergie, il demeure possible de faire des prévisions valables pour l'électricité.

Or des prévisions étaient, en matière d'électricité, particulièrement nécessaires, à raison du long délai qu'impliquent les investissements, leur ampleur financière et technique.

Cela ne signifie pas, naturellement, que le Gouvernement ne se préoccupe pas de l'ensemble de la politique de l'énergie et, si vous le voulez bien, j'y reviendrai tout à l'heure. Pour l'instant, je voudrais dire très brièvement quelques mots de la loi de programme elle-même et répondre aux observations qu'elle a suscitées.

La loi de programme qui vous est présentée tient compte, quant à l'énergie électrique, des prévisions inscrites dans le plan de modernisation et d'équipement. Elle tient compte de ce qu'on a appelé la loi de doublement en dix ans de la consommation d'énergie électrique, loi dont je rappelle qu'elle implique un taux annuel de progression de 7,2 p. 100.

La loi de programme, dans la partie garantie, prévoyant les investissements nécessaires en toutes circonstances, il était normal que le volume des crédits fixés correspondît à une hypothèse courte de développement de la consommation électrique, inférieure à 7,2 p. 100. L'hypothèse retenue correspond à une croissance de 6,7 p. 100.

Il est peu probable que la croissance des besoins se limite à ce taux. Aussi un programme complémentaire figure-t-il, à titre indicatif seulement, dans la loi de programme et il permettrait, si besoin était, de porter le développement annuel au taux de 7,5 p. 100. Tel est l'objectif fixé au développement de l'énergie électrique. Il n'y a pas eu, ici, grande contestation sur ce point.

Plus contestable, évidemment, est la ventilation qui a été faite entre les diverses sources d'énergie électrique, hydrauliques, thermiques, nucléaires; encore que peu de critiques aient été formulées à cette tribune sur la répartition proposée, certains orateurs ont indiqué qu'à leur avis la part consacrée à l'hydraulique était insuffisante. J'exposerai donc à l'Assemblée par quelle démarche intellectuelle nous avons fixé la part respective de ces trois sources d'énergie.

Assez paradoxalement, c'est en commençant par la plus récente, c'est-à-dire la source nucléaire, que les chiffres ont été arrêtés. Pourquoi? Parce que, à l'heure actuelle, la part d'énergie attendue d'une source nucléaire ne résulte pas de considérations strictement économiques, mais essentiellement du souci de doter la France, au cours des années qui viennent, d'une industrie nucléaire et de permettre à nos techniciens, nos ouvriers et nos ingénieurs d'acquiescer les compétences nécessaires. Il fallait donc que les investissements prévus à cet égard soient assez élevés pour permettre à la France de posséder une industrie capable de construire des centrales nucléaires. Il n'y avait pas avantage à aller au-delà.

Trois filières ont été retenues afin de partager les risques et de former nos savants et notre main-d'œuvre aux trois techniques qui existent actuellement. Ainsi s'explique que le programme nucléaire français soit sensiblement inférieur au programme nucléaire britannique, les Britanniques paraissant n'avoir pas seulement un souci de formation, mais encore, et dans l'immédiat, celui de fournir de l'énergie à leur économie. Mieux partagés par la nature, nous pouvons actuellement nous en procurer autrement.

Une fois ainsi déterminée la part du nucléaire, restait à faire le partage entre hydraulique et thermique.

On a fort justement signalé, à cette tribune, que la part de l'hydraulique, telle qu'elle est prévue pour 1960 et pour 1961, sera légèrement inférieure à ce qu'elle était au cours des dernières années. En chiffre absolu, les puissances hydrauliques seront à peu près égales, mais, en pourcentage, elles seront un peu moindres.

En 1962, l'intéressement s'accroît; la part de l'hydraulique, dans le programme garanti, est encore réduite. Cela, pour plusieurs raisons. D'abord, parce que les investissements productifs d'énergie hydraulique coûtent très cher: environ trois fois plus que les investissements thermiques et déjà plus que les investissements nucléaires. Adopter la production hydraulique, c'est donc obliger le pays à un effort immédiat considérable, dont il est d'ailleurs récompensé par la suite, du fait du très faible coût d'exploitation de ces centrales.

A un moment où le pays doit effectuer tant d'investissements dans des domaines divers, industriels ou autres, pour la construction de logements notamment, on se devait de se montrer quelque peu économe des investissements hydrauliques.

Une autre raison est que — et j'y reviendrai — nous avons de graves préoccupations pour les années prochaines quant au placement d'une partie de notre production charbonnière.

Il a été dit que les centrales thermiques consomment à concurrence de 40 p. 100, aux cours des années dernières, du charbon importé. Ce fut peut-être vrai en certaines années mais, à l'heure actuelle, nos centrales thermiques consomment exclusivement du charbon français et c'est du charbon français que consommeront les nouvelles centrales thermiques qui seront construites.

Voilà les raisons pour lesquelles la part du thermique est relativement élevée dans cette loi de programme.

Je dois maintenant quelques explications à l'Assemblée sur les ouvrages mêmes que comporte ce programme.

Un orateur s'est étonné de ce que l'emplacement des centrales hydrauliques à construire soit indiqué en annexe à la loi de programme alors qu'il n'en est pas de même pour les centrales thermiques.

La raison de cette différence de traitement est la suivante. Il s'agit d'une loi financière qui est soumise au Parlement, principalement pour que celui-ci apprécie la rentabilité des opérations qui lui sont proposées. Or, en matière hydraulique, la nature de l'ouvrage, le lieu d'implantation, le régime de la rivière, constituent les facteurs essentiels de la rentabilité. Il était donc important de les faire connaître. Au contraire, quel que soit l'endroit où l'on plante une centrale thermique, le coût de l'ouvrage est non pas identique, mais très voisin, si bien que le facteur géographique n'a guère d'influence sur la rentabilité de l'opération.

Les emplacements des centrales hydrauliques étant indiqués, quelques observations à ce sujet ont été formulées, notamment sur l'absence, dans le projet, du barrage de la Rance et du barrage de Pierre-Bénite, décision qui a été critiquée.

En ce qui concerne le barrage de Pierre-Bénite, je serai très bref puisque mon collègue M. Buron et moi-même, incidemment, avons déjà répondu sur ce point ce matin. Ce barrage sera inscrit au programme de 1962 si, le département des travaux publics, d'un côté, comme M. Buron l'a indiqué, et les collectivités locales, de l'autre, prennent leur part de la dépense.

Le projet de la Rance appelle de plus longues explications. Il n'a pas été inscrit au programme. Certes, comme les projets relatifs à 1962 n'ont pas fait l'objet d'indications géographiques, il me serait relativement facile de dire: rassurez-vous, le projet de barrage sur la Rance sera peut-être pour 1962. Mais je préfère traiter le problème à fond.

Pourquoi le barrage sur la Rance n'est-il pas inscrit au programme? C'est, en vérité, très simple.

Lorsqu'on compare le coût du projet de barrage sur la Rance et celui d'autres installations hydroélectriques, on constate que l'on pourrait produire, en utilisant d'autres sites hydro-électriques en France, la même quantité d'énergie électrique pour une dépense d'investissement qui serait inférieure d'environ 11 à 15 milliards sur les 58 milliards prévus.

Si l'on compare le coût du projet concernant la Rance à ce qu'il en coûterait pour produire la même énergie électrique

au moyen d'une usine thermique, le surpris est encore de l'ordre de 8 milliards de francs.

Il est vrai qu'à l'encontre d'une décision de refus fondée sur ces comparaisons, on fait valoir divers arguments.

On dit d'abord que la construction du barrage de la Rance procurerait des salaires et des revenus aux habitants de la région pendant les cinq ou six ans de la construction.

Cela est vrai, mais les salaires de 2.000 ouvriers pendant cinq ans sont au total inférieurs à 8 milliards. Autrement dit, si cette seule considération était en jeu, il en coûterait moins cher au Trésor de payer ces ouvriers à ne rien faire.

M. Paul Mirguet. Oni, mais il en resterait quelque chose.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Deuxième argument: il est nécessaire d'implanter une usine hydro-électrique dans cette région de France, peu favorisée à cet égard par la nature, afin que le coût de l'électricité s'y trouve abaissé.

Dans la mesure où le coût de l'électricité produite par le barrage de la Rance serait supérieur à celui de l'électricité produite par n'importe quelle centrale hydro-électrique et supérieur aussi à celui de l'électricité produite dans des centrales thermiques, je ne vois vraiment pas en quoi on ferait par là baisser le coût de l'électricité en Bretagne.

Il existe un troisième argument, c'est que cette centrale marémotrice mettrait en œuvre des techniques remarquables, entièrement nouvelles, qui ont été mises au point par des ingénieurs français.

Cela est vrai. A bien des égards, le projet de barrage sur la Rance est une merveille technique et les groupes-bulbes qui ont été mis au point par nos ingénieurs et constructeurs constituent une incontestable réussite.

On a fait valoir que nous pourrions exporter de tels groupes-bulbes et de telles méthodes à l'étranger, notamment au Canada. J'ai les plus grands doutes quant à la réalisation au Canada, notamment à Passamaquoddy, d'un projet d'usine marémotrice. En effet, le Canada dispose de gaz et de pétrole, c'est-à-dire de sources d'énergie à bien meilleur marché.

Je ne crois donc pas que nous puissions décider une dépense de cette nature et accepter un surpris de 8 à 12 milliards, simplement en fonction de l'espoir d'exporter un jour une technique, n'étant pas du tout assurés que des pays entreprennent jamais la construction d'usines marémotrices.

Cela dit, n'entendez pas que le Gouvernement ait définitivement tiré un trait sur le projet de barrage de la Rance. Une révision de la décision pourra intervenir si le surpris peut être supprimé ou tout au moins réduit dans de très fortes proportions, ce qui n'est pas absolument impossible d'après les ingénieurs. Des études sont faites à l'heure actuelle. En particulier, le groupe qui a été installé dans un bassin de Saint-Malo et qui va fonctionner dans quelques jours permettra de voir quel est réellement le rendement du groupe-bulbe. D'après ce que m'a dit un spécialiste, il n'est pas absolument exclu que le rendement de ce groupe-bulbe se révèle sensiblement supérieur à ce qu'on attend.

Il est, d'autre part, possible de faire entrer en ligne de compte, mieux qu'on ne l'a fait jusqu'ici, les services annexes qui seraient rendus par ce barrage et notamment la valeur économique de la route qui passerait sur le barrage et qui éviterait de construire un pont.

Je crois qu'à la fin de la présente année ces éléments nouveaux de décision seront disponibles. C'est à ce moment qu'une décision définitive pourra et devra être prise.

Je sens bien ce que mes explications à propos de la Rance, comme les explications que j'aurais pu donner à propos d'autres projets, ont de séchement comptable et j'imagine le reproche qui peut m'être fait de considérer seulement l'économique et de ne point m'attacher assez au social et à l'humain.

Je répondrai qu'en vérité les deux sont étroitement liés, car le souci du social et de l'humain, doit conduire à organiser la hausse du niveau du vie général de la population. Pour élever le niveau de vie général d'une population, la première condition est d'employer au mieux les forces productives qui sont à la disposition du pays. La meilleure politique sociale, c'est celle qui choisit le mieux les investissements. Par là, les préoccupations comptables rejoignent les préoccupations humaines.

Ne croyons pas qu'en décidant, pour des considérations annexes, de faire tel ou tel investissement en lui-même peu justifié, on satisfasse des aspirations sociales; on retarde, au contraire, l'élévation du niveau de vie.

M. François-Valentin. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Bien volontiers.

Mme la présidente. Avec l'autorisation de M. le ministre, la parole est à M. François-Valentin.

M. François-Valentin. Je vous remercie de l'extrême bonne grâce avec laquelle vous me permettez de présenter de très brèves observations.

Vous venez, avec beaucoup de pertinence d'ailleurs, et moi semble-t-il, d'honnêteté intellectuelle, de faire une distinction d'école entre l'économique et le social.

Je voudrais vous dire que, ayant à élaborer un programme économique général, vous aviez une autre considération à faire entrer en ligne de compte et que c'est vous-même, je veux dire le Gouvernement dont vous êtes le fils très légitime, qui l'avez évoquée, je veux parler de la notion, obligatoire, de défense.

En effet, le 7 janvier dernier, le Gouvernement a publié une ordonnance réorganisant la défense nationale et insistant sur son caractère total. Un article de cette ordonnance — l'article 13 si j'ai bonne mémoire — dispose expressément que le ministre chargé des affaires économiques a le devoir, en coordination avec les autres membres du Gouvernement, d'introduire dans les lois de programme économiques les préoccupations de défense.

Or, au terme de ce débat que j'ai tenté de suivre avec le maximum d'attention, je suis obligé de constater que, ni dans vos écrits ni dans vos propos, vous n'avez, jusqu'à cette minute, introduit cette notion de défense alors que, aussi bien dans certaines options à prendre en matière énergétique qu'à propos de l'organisation de nos transports par voie ferrée ou des télécommunications, cette notion devait, pour le moins — c'est évident — être examinée.

Il existe, sauf erreur, une commission consultative des transports de défense nationale. J'ignore si elle a été consultée. Je n'ai pas le sentiment, en tout cas, que, dans l'hypothèse où elle l'aurait été, ses conclusions aient été retenues.

Ce sont là des observations que nous pouvions déjà faire autrefois avec regret. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, qu'obligé de les renouveler aujourd'hui, je joins à mes regrets d'autrefois une nuance d'étonnement. (Applaudissements à droite et sur divers bancs.)

M. le ministre de l'Industrie et du commerce. Monsieur François-Valentin, je vous remercie de cette observation.

À propos de la politique de coordination de l'énergie, j'allais précisément parler de la sécurité des approvisionnements. (Applaudissements sur quelques bancs à gauche et au centre.)

Si l'Assemblée me le permet et encore que ce problème ne se rapporte pas directement à la loi de programme de l'énergie, je voudrais, en effet, répondre maintenant à des observations qui ont été faites à cette tribune relatives à la politique de l'énergie.

La politique de l'énergie, au sens large, sera l'un des problèmes fondamentaux des années qui viennent, un des points essentiels de la politique économique de tous les pays et, notamment, de la politique économique française.

Ce sujet appellerait de longs débats.

À ce propos, le souhait a été exprimé par divers orateurs que l'Assemblée et ses commissions soient étroitement associées à la définition de cette politique. Je le souhaite moi-même très vivement.

J'observe que, si l'actuel projet de loi de programme sur l'énergie est, en lui-même, insuffisant pour définir une politique d'ensemble, c'est cependant la première fois qu'un tel projet de loi est soumis au Parlement. Un programme en matière d'énergie électrique avait déjà été élaboré, en 1955, mais il avait été fixé par décret. En déposant un projet de loi sur ce même sujet, le Gouvernement a précisément voulu marquer à quel point il souhaite associer le Parlement aux responsabilités à long terme.

Il aura le même souci en matière de politique générale de coordination de l'énergie.

Il a été fait allusion à cette tribune, au fait que j'avais récemment demandé au commissariat général au plan de réunir une commission pour résoudre ce problème.

La nouvelle n'est pas tout à fait exacte. Personnellement, je ne crois pas que, pour résoudre un très grand problème, il suffise de réunir une commission de techniciens. Cela est certes utile, mais cela ne suffit pas. L'Assemblée sera peut-être intéressée de savoir la procédure que, d'accord avec M. le Premier ministre, j'ai adoptée. Elle est double. Elle consiste, d'une part, à demander à M. le commissaire général au plan de donner au Gouvernement une consultation sur le problème de la coordination de l'énergie, tout en le laissant libre de s'entourer lui-même des conseils qu'il jugerait bon de solliciter et de constituer, le cas échéant, pour s'éclairer, un petit groupe de travail. D'autre part, j'ai adressé, il y a trois semaines, aux grandes entreprises nationalisées productrices d'énergie ainsi qu'aux entreprises pétrolières d'Etat un ques-

tionnaire précis à ce sujet. Je veux savoir comment chacune d'elle envisage ce problème afin qu'en cette affaire chacun prenne ses responsabilités industrielles.

Lorsque le Gouvernement sera en possession de ces réponses, il indiquera à l'Assemblée comment il entend résoudre ce problème.

Il serait donc prématuré de ma part de m'appesantir longuement sur ce sujet mais je vais cependant indiquer quelques idées générales qui moi paraissent devoir dominer toute solution à intervenir.

Tout d'abord, quelles que soient les modalités d'une politique de l'énergie, celle-ci doit fournir à la France une énergie à aussi bon marché que possible.

On a demandé à la tribune si la loi de programme avait été élaborée en fonction du Marché commun.

Si le Marché commun n'existait pas, nous aurions néanmoins le devoir de fournir à l'industrie et à l'agriculture françaises de l'énergie à bon marché mais, étant dans le Marché commun, c'est là une obligation absolue. Il est clair, en effet, que l'industrie, l'agriculture, le commerce, les transports nationaux ne sauraient être compétitifs si nous les contraignons à utiliser de l'énergie artificiellement renchérie. Nous ne pouvons pas dans ce domaine nous payer le luxe de retenir certaines formes d'énergie pour en protéger d'autres. Tel est le premier principe.

Le deuxième est relatif à la sécurité des approvisionnements. Nous ne pouvons pas nous décider uniquement en fonction des prix du revient des sources d'énergie: il importe que nous tenions compte aussi, dans une certaine mesure, des origines géographiques. J'avoue toutefois qu'il est difficile, en pareille matière, de définir la juste mesure.

Le troisième principe a trait à des préoccupations d'ordre social. Je pense essentiellement au charbon. Le charbon constitue encore la source principale de l'énergie utilisée dans notre pays. Selon ce que sera le développement économique et ce que seront les nouvelles techniques, la place du charbon dans la fourniture totale d'énergie de la France variera. Il est difficile de préciser dès maintenant comment. Il est probable que non seulement la part, en pourcentage, du charbon ira décroissant mais que même, au terme de quelques années, le montant absolu de l'énergie que nous devons demander au charbon tendra à diminuer. Cela étant, je tiens pour essentiel que, si une certaine régression de l'emploi du charbon doit se produire, cette situation n'entraîne pas un chômage inadmissible dans les mines. Cela implique donc qu'un plan soit établi pour l'utilisation du charbon et, s'il s'agit d'un plan de régression, qu'il soit établi en fonction des exigences de l'emploi.

Mais j'attire l'attention de l'Assemblée sur un point important. Nous sommes à l'heure actuelle dans une situation assez étrange: dans toute l'Europe, les stocks de charbon s'accroissent. Il n'est pas du tout exclu que dans une année prochaine les choses apparaissent s'inversent. Il suffirait qu'il y ait un hiver très froid, un été très sec — par conséquent, une hydraulité mauvaise — coïncidant avec une reprise économique rapide pour que survienne une pénurie de charbon. Dans ce cas, la tentation serait forte de ne plus appliquer le plan de régression qu'on aurait établi et non pas de remettre en exploitation les mines abandonnées, car ce serait techniquement impossible, mais de renoncer à la fermeture prévue et socialement organisée de certaines mines ou de certains sièges.

Ce serait une faute très grave. Les à-coups qui pourraient survenir dans les besoins de charbon, nous devrions les couvrir par l'importation ou par substitution de fuel.

Il reste à savoir quels peuvent être les moyens d'une telle politique. Je ne puis entrer maintenant dans les détails mais je veux indiquer cependant qu'à mon avis ces moyens devront faire appel à des régulations quantitatives.

Je suis convaincu — et je tire ma conviction d'échanges de vues qui ont eu lieu à plusieurs reprises entre les « pétroliers » et les Charbonnages de France — que l'on peut espérer beaucoup de compréhension des « pétroliers » qui ont bien le sentiment qu'il n'est pas de l'intérêt national, qu'il n'est pas non plus de leur intérêt de créer des difficultés graves aux charbonnages.

Certes, ce problème ne se situe pas seulement dans le cadre national il se situe dans le cadre européen. Ce n'est pas au moment d'évoquer les difficultés auxquelles a donné lieu le fonctionnement de la C. E. C. A. Je ne bornerai à dire qu'il y aura au cours des années prochaines une très grande tâche, une tâche fondamentale à accomplir en Europe, qui sera l'organisation du marché de l'énergie.

Une troisième idée doit intervenir en matière de politique de coordination d'énergie: une idée géographique.

Un des orateurs qui sont intervenus hier à cette tribune disait, à propos des investissements énergétiques, qu'il ne

fait pas considérer seulement les investissements eux-mêmes, mais qu'il faut considérer aussi les investissements qui sont en aval... ou en amont.

Il est certain, en effet, que le développement d'une source d'énergie dans une certaine région se traduit par des activités induites dans cette région. Aussitôt, l'idée vient à l'esprit qu'une des préoccupations essentielles dans le choix des investissements énergétiques devrait être une préoccupation régionale. Qui dans une certaine mesure, mais dans une mesure assez faible selon moi, car les prix du revient dans la rentabilité des investissements sont d'une importance primordiale en matière d'énergie.

On a évoqué les taux de croissance qui sont réalisés ou annoncés dans certains pays et l'on a dit qu'il fallait absolument — j'en suis d'accord — que l'économie française connaisse au cours des prochaines années un taux de croissance aussi élevé que possible. Mais il faut bien voir ce que ce taux de croissance implique. Pour que la croissance d'une économie soit aussi rapide que possible, il faut, que les investissements soient bien choisis, c'est-à-dire soient hautement productifs. Il faut aussi que l'on n'hésite pas à mettre en œuvre les techniques les plus modernes, même lorsqu'elles viennent bouleverser certaines habitudes.

Il faut encore une suffisante mobilité technique et géographique de la main-d'œuvre. L'expérience, à cet égard, est décisive. Tous les pays, qu'ils soient capitalistes ou non, qui, au cours des cinquante dernières années, ont connu un taux de croissance rapide, sont des pays où une très grande mobilité de la main-d'œuvre a été réalisée. C'est à cette condition seulement que la France pourra tirer parti du fait qu'elle est devenue un pays jeune et mettre en valeur toutes ses richesses.

Je m'excuse de m'être évadé du domaine restreint de la loi sur l'énergie électrique, mais la plupart des orateurs qui m'ont précédé ici m'y avaient, me semble-t-il, invité.

La loi de programme sur l'énergie électrique n'est qu'un élément d'un processus d'ensemble de développement économique. Cet élément est essentiel et c'est celui sur lequel des précisions pouvaient être apportées. (Applaudissements au centre et à gauche.)

**Mme la présidente.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

La parole est à M. Plevén pour un rappel au règlement.

**M. René Plevén.** Madame la présidente, avant l'examen de l'article unique, je vous demanderais de bien vouloir éclairer l'Assemblée sur une question d'interprétation du règlement qui n'est pas sans importance pour la suite du débat.

La loi de programme est constituée par un article unique. Si je suis bien informé, elle donnera lieu à un vote unique. Or, elle comprend trois grandes rubriques : énergie électrique, transports et télécommunications.

Je souhaiterais savoir si des amendements tendant au transfert de crédits d'une rubrique à une autre sont recevables, étant entendu que le volume global des crédits ne serait pas modifié par ces amendements.

Subsidièrement, des amendements tendant, à l'intérieur d'une rubrique, à transférer des crédits d'une section à une autre, ou à modifier les affectations prévues par le Gouvernement, sont-ils recevables ?

Je souhaiterais avoir l'opinion de la présidence sur ces deux questions.

**Mme la présidente.** Aux termes de l'article 34 du règlement provisoire, je dois consulter la commission des finances sur la recevabilité de tels amendements.

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

**M. Pascal Arrighi, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.** Messieurs, au nom du président de la commission et de la commission elle-même, je répondrai brièvement à la question très importante posée par M. le président Plevén, qui est de nature à créer un précédent pour des débats de ce genre.

Je renvoie tout d'abord M. le président Plevén et nos collègues à l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, dont l'article 14 va nous éclairer sur ce point de procédure très important.

Cet article 14 distingue ce qu'on appelle les transferts et les virements de crédits.

Aux termes du deuxième alinéa de cet article, « les transferts modifient la détermination du service responsable du l'exécution de la dépense ».

Par conséquent, nous ne sommes pas en l'occurrence dans un domaine de transferts, eux-ci visant seulement à reporter la responsabilité d'une dépense d'un service à un autre.

La question que pose M. le président Plevén se rapporte plutôt à ce que nous avons l'habitude d'appeler, en matière de finances publiques, des virements.

En effet, aux termes de l'article 14, « Les virements conduisent à modifier la nature de la dépense prévue par la loi de finances. Ils peuvent être autorisés par décret pris sur le rapport du ministre des finances sous réserve d'intervenir à l'intérieur du même titre du budget d'un même ministère et d'être maintenus dans la limite du dixième de la dotation... »

A la lumière de cet article 14, il s'agit donc bien d'un virement et, conformément à la jurisprudence habituelle de la commission des finances, telle qu'elle a été appliquée dans cette législature et dans la précédente, nous pouvons répondre à M. le président Plevén, d'une manière très précise, que les virements de titre à titre, de chapitre à chapitre sont interdits.

Ce qui fait l'originalité de la question posée par M. le président Plevén, c'est qu'elle vise les opérations d'une loi de programme. Or, si un crédit affecté à une opération est viré d'un alinéa à un autre — dans l'article unique qui nous est soumis, un ne peut pas parler de rubrique, « rubrique » est une appellation connoise qu'a utilisée M. le président Plevén, mais ce n'est pas un terme juridique, administratif ou législatif — on augmente les charges publiques dans le groupe, dans l'ensemble auquel le crédit représentant cette opération serait affecté.

Si donc des amendements étaient déposés dans la perspective qu'évoquait M. le président Plevén, la commission des finances, armée par cet article 14, et confortée par une jurisprudence très sûre, ne pourrait qu'opposer l'irrecevabilité constitutionnelle de l'article 40.

**Mme la présidente.** Je consulterai donc, le cas échéant, la commission des finances lorsque des amendements de ce genre seront présentés.

**M. René Plevén.** Je demande la parole.

**Mme la présidente.** La parole est à M. René Plevén.

**M. René Plevén.** Je voudrais adresser encore quelques mots à M. le rapporteur général pour m'assurer que j'ai bien compris sa déclaration, car les questions que j'ai posées tendent à établir une jurisprudence non seulement pour cette loi, mais pour toutes les autres lois de programme.

Si je comprends bien la réponse de M. le rapporteur général, elle veut dire que l'Assemblée ne peut émettre qu'un vote, pour ou contre, sur la totalité des crédits demandés. Est-ce bien le sens de vos indications, monsieur le rapporteur général ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** Monsieur le président Plevén, je vais vous répondre à la lumière d'un précédent récent et vous dirai quelles sont les possibilités qui s'offrent à un parlementaire dans la discussion d'une loi de programme.

Le précédent est intervenu à l'occasion d'un amendement que M. Charpentier avait déposé — ceux qui ont assisté à toute la discussion de la loi de programme sur l'agriculture s'en souviennent — au nom de la commission de la production et des échanges.

L'amendement avait été ainsi rédigé — je me permets de le relire, parce que cela permettra de fixer les idées :

« Dans la mesure où des opérations ressortissant à l'une des rubriques ci-dessus n'auraient pu être engagées, le Gouvernement est autorisé, dans le cadre des lois de finances annuelles ou rectificatives, à affecter les autorisations de programme ou les crédits de paiement inutilisés à l'exécution d'opérations figurant dans un autre de ces rubriques. »

Le rapporteur qui était au banc de la commission, M. Gabelle, répondit à M. Charpentier :

« Le Gouvernement a toujours le droit d'opérer des reports de crédits d'une loi de finances sur une autre. Il est même le seul à pouvoir le faire, puisque nous n'avons plus d'initiative dans ce domaine. Je crois donc que cet amendement, comme le précédent, est inutile. »

Et M. Lalle avait bien voulu retirer cet amendement, abrégant ainsi la discussion.

La prérogative qui demeure intacte pour le parlementaire est de distraire une opération. Un amendement déposé par nos collègues, MM. Le Douarec et Romchant, tendant à supprimer une opération, va être discuté tout à l'heure. Il est parfaitement recevable. L'Assemblée se prononcera sur la loi technique, sur le principe même de cet amendement, mais celui-ci est certainement recevable au regard de toutes les dispositions constitutionnelles ou réglementaires.

**Mme la présidente.** L'Assemblée souhaitera sans doute terminer cette discussion au cours de la présente séance, pour com-

mencer, dès ce soir, la discussion du projet sur la promotion sociale. (Assentiment.)

Je fais donc appel aux auteurs des trois amendements qui ont été déposés pour que leur discussion puisse avoir lieu dans des délais raisonnables et que nous puissions lever la séance vers vingt heures en ayant terminé l'examen de ce projet. (Applaudissements.)

#### Article unique.

Mme la présidente. Je donne lecture de l'article unique:

« Article unique. — Est approuvé un programme d'équipement économique général d'un montant total de 1.327.785 millions de francs.

« Ce programme s'applique:

« 1<sup>o</sup> A l'énergie électrique, à concurrence de 883.400 millions de francs, pour les opérations d'électricité de France, de la Compagnie nationale du Rhône, de charbonnages de France (centrales thermiques minières) et du commissariat à l'énergie atomique (années 1960, 1961 et 1962);

« 2<sup>o</sup> Aux transports et communications, à concurrence de 264.385 millions de francs, soit:

Société nationale des chemins de fer français (électrification et matériel roulant neuf) [années 1960, 1961 et 1962]..... 203.700 millions de francs;

Travaux publics (ports de commerce et de pêche, voies de navigation intérieure) [années 1960, 1961 et 1962]..... 51.000 millions de francs;

Aviation civile et commerciale (navigation aérienne et météorologie) [années 1960 et 1961]..... 6.685 millions de francs;

« 3<sup>o</sup> Aux télécommunications (années 1960, 1961 et 1962), à concurrence de 180.000 millions de francs. »

Les chiffres globaux prévus aux alinéas 1<sup>er</sup> et 4 (paragraphe 2<sup>o</sup>) sont réservés jusqu'à l'examen des amendements.

MM. Le Douarec et Rombeaut ont déposé un amendement n<sup>o</sup> 1 rectifié ainsi conçu:

« 1. Dans le 6<sup>e</sup> alinéa (travaux publics), substituer au chiffre de 54.000 millions le chiffre de 51.800 millions;

« 11. En conséquence, dans le 4<sup>e</sup> alinéa (paragraphe 2<sup>o</sup>) et dans le 1<sup>er</sup> alinéa, substituer respectivement aux chiffres de 264.385 millions et de 1.327.785 millions, les chiffres de 262.185 millions et de 1.325.585 millions. »

La parole est à M. Le Douarec.

M. Bernard Le Douarec. Mes chers collègues, je ne dissimule pas le serrement de cœur que je ressens en demandant à l'Assemblée nationale, au nom de mon collègue M. Rombeaut et en mon nom personnel, de rejeter du programme d'équipement économique général la somme de 2.200 millions prévue en 1960 pour la construction d'un engin de radoub à Brest. Serrement de cœur parce qu'il s'agit de Brest, ville martyre relevée de ses ruines et qui, à de multiples titres, a droit à la reconnaissance de la nation. Serrement de cœur parce que, lorsque l'on porte un nom comme le mien, on ne peut dissimuler ni ses origines, ni ses sympathies.

Il nous a paru à l'un et à l'autre — je le dis à nos trois collègues du Finistère qui sont intervenus avant que je prenne la parole — que ce n'était pas une querelle de clocher, mais une question nationale. Il s'agit de savoir, si oui ou non, cet investissement de 2.200 millions — et demain, ce sera beaucoup plus — est justifié.

Il ne s'agit pas d'une querelle entre deux villes bretonnes, l'une et l'autre martyres de la guerre, mais il s'agit de savoir si l'intérêt du pays justifie une dépense considérable. Or, mesdames, messieurs, permettez-moi de rappeler les principes juridiques essentiels en matière de lot de programme.

Les voici. Ils sont contenus dans une phrase de la lettre de M. le Premier ministre au président de l'Assemblée nationale. Je prie l'Assemblée de bien vouloir en écouter la lecture: « Afin de maintenir notre politique budgétaire dans les limites de prudence nécessaires le critère retenu dans la préparation de chacun des projets présentés a été que les dépenses prévues devaient répondre à une nécessité indiscutable au point qu'il apparaisse que, sauf circonstances imprévisibles, elle devraient être réalisées en tout état de cause ».

Et l'exposé des motifs de la loi de programme, en ce qui concerne les ports maritimes, rappelle avec une netteté absolue ces principes d'urgence et de nécessité indiscutable. Je cito: « ...l'accroissement rapide et continu du trafic pétrolier et des dimensions des navires qui l'assurent, le développement des industries sidérurgiques sur le littoral et la mise en service de navires minéraliers de gros tonnage, nécessitent des investissements appropriés.

« Le présent projet de loi prévoit la réalisation d'un nombre limité d'opérations choisies parmi celles qui apparaissent les

plus urgentes et qui répondent, d'autre part, à l'un des critères suivants... ».

Et voici le critère qui intéresse notre discussion: « ...facilités pour la réparation à sec et à flot des grands navires, permettant ainsi à notre industrie de la réparation navale de conserver et d'accroître, si possible, la part qu'elle prend à la réparation des navires étrangers ».

L'Assemblée voudra bien retenir ces deux notions de règle en matière de lois de programme: un projet n'est retenu que s'il présente un caractère d'urgence et de nécessité indiscutable.

Le problème que je vous soumetts est donc extrêmement simple: oui ou non la construction d'un engin de radoub à Brest remplit-elle ces conditions? Très simplement, et aussi brièvement que possible, quelle est donc la situation?

M. René-Georges Laurin. Cinq minutes!

M. Bernard Le Douarec. Le sujet mérite mieux que cela. Mais je vous propose de faire l'impossible pour être bref.

La thèse de Brest peut se résumer ainsi: « Je suis un port de faible activité et il n'est pas question pour moi de faire des réparations de paquebots et de cargos, car je n'en reçois pas ou je n'en reçois que très peu. En revanche, étant admirablement placé du point de vue géographique, je puis accueillir les pétroliers. Le pétrolier, en effet, n'est pas dans la même situation que le paquebot ou le cargo. En principe, il ne peut pas être réparé au port où il décharge, en raison des servitudes qui lui sont propres. Il doit d'abord subir l'opération de dégazage. Par conséquent, lorsque les pétroliers auront déchargé dans les ports de la Manche et de la mer du Nord, sur le chemin du retour, après leur dégazage, ils s'arrêteront chez moi pour passer en cale sèche. »

Voilà résumé d'une manière aussi objective que possible — M. le ministre des travaux publics m'en rendra justice — la thèse de Brest. Il faut alors que cette Assemblée sache quel est l'équipement de la France en matière de cales sèches, quelles sont nos possibilités nationales.

Nous disposons, à l'exclusion de la Méditerranée, de deux cales sèches importantes: celle du Havre et celle de Saint-Nazaire. Je parle, bien entendu, des cales supérieures à trois cents mètres et j'exclus, par principe, des cales fort importantes telles que celle du Honc à Cherbourg, l'une des formes de Brest et la forme n<sup>o</sup> 1 de Saint-Nazaire, cette dernière ayant cependant reçu l'*Ilc-de-France*. Je ne retiens que les cales géantes en mesure de recevoir les navires les plus importants.

Point capital dans cette discussion — mais je ne veux pas reprendre de arguments exposés par M. Rombeaut — je laisse également de côté deux cales considérables situées à Brest, les cales de radoub de la marine nationale n<sup>o</sup> 8 et n<sup>o</sup> 9.

Nous disposons donc de deux cales sèches: le Havre et Saint-Nazaire.

Il me semble surflu de vous présenter le Havre; en ce qui concerne Saint-Nazaire, je me borne à vous indiquer que sa cale a été construite pour permettre au *Normandie* de quitter le port. Elle a été, au cours de la guerre, l'enjeu de l'un des plus grands exploits de l'histoire, le raid britannique de 1942. C'est dire l'importance capitale qu'elle présente sur les rives de l'Atlantique.

Deux arguments ont été invoqués par M. le ministre des travaux publics: d'une part, Brest est mieux placé géographiquement; d'autre part, les armateurs des pétroliers demandent une cale à Brest.

Je ne crois pas — et j'accepte tout arbitrage — que Brest soit pratiquement mieux placé que Saint-Nazaire. Certes, il y a, pour les navires qui descendent le long de nos côtes, pour se rendre au Moyen-Orient et qui, par conséquent, doivent passer au cap Finistère une différence de l'ordre de 100 milles.

C'est vraiment peu de chose pour les navires modernes et puissants dont nous disposons.

Comment donc est né le projet de Brest?

D'abord, pour une raison sentimentale, d'ailleurs parfaitement compréhensible, tenant à la situation difficile de cette ville. Ensuite à l'époque d'euphorie, dont se souvient M. le ministre des travaux publics, caractérisée par le développement à une cadence prodigieuse de la flotte marchande dans le monde. Notamment au moment de l'affaire de Suez, l'on assista à un développement considérable des pétroliers dans toutes les flottes mondiales.

Le projet de Brest pouvait alors être envisagé. Mais nous sommes en 1959 et il s'agit de savoir si ce projet est acceptable aujourd'hui.

Or, mesdames, messieurs, quelle est actuellement la situation de la construction navale? Je m'excuse de cette nouvelle citation, mais il faut que vous connaissiez ces chiffres.

En 1955, la France a construit 1.061.700 tonneaux; en 1956, 1.458.000 tonneaux; en 1957, nous tombons à 300.000 tonneaux, et la situation n'est pas plus brillante depuis.

D'ailleurs, ce phénomène n'est pas particulier à la France, il est international. Nous sommes tous tombés au creux de la vague; il s'agit de savoir si nous remonterons la lame, mais nul n'a le droit, dans les circonstances actuelles, de faire des pronostics en ce domaine.

Je ne vais faire état que d'un point de vue, la personnalité de son auteur ne pouvant être discutée... (Mouvements divers.)

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, je vous demande de faire un effort d'attention, M. Le Douarec va certainement en terminer rapidement. (Sourires et applaudissements.)

**M. Bernard Le Douarec.** Voici, mesdames, messieurs, l'opinion de M. Marchegay, délégué général du comité central des armateurs de France :

« Ce qui est grave, c'est qu'à moins d'une reprise rapide et importante du trafic maritime mondial, on ne voit d'autre solution à la crise que dans le désarmement et la démolition d'un tonnage considérable, en particulier de navires âgés. De telles mesures d'assainissement ou d'attente risquent, pour des raisons d'ordre psychologique ou matériel, de ne se réaliser que lentement. Elles représenteront, en tout état de cause, des sacrifices financiers considérables. »

Vous voulez savoir quelle est aujourd'hui la situation de la flotte pétrolière dans le monde ? J'ouvre *Pétrole-Information* du 20 juin 1959 et j'y lis ceci :

« En dépit du désarmement de nouvelles unités, le marché demeure toujours très déprimé. En effet... » — et je vous supplie de réfléchir à ces chiffres — « ... à la date du 15 juin, on estime le tonnage désarmé à 7.035.790 tonnes *deadweight*, représentant 431 navires, soit une augmentation de 33 navires pour 400.000 tdw depuis le 15 mai dernier. A ces navires doivent être ajoutés 56 navires du M. S. T. S... » — Il s'agit du groupement de ravitaillement de l'armée américaine sur tous les points du globe — « ... d'un tonnage total de 913.627 tdw. »

Ces chiffres démontrent d'une façon mathématique — les chiffres ne se discutent pas — que la marine marchande connaît une crise sans précédent au point que, non seulement l'on doit désarmer des unités, mais que l'on propose leur démolition pure et simple.

Pour la France, alors que se présente en outre le miracle du Sahara, et que désormais le trafic s'effectuera essentiellement par la seule Méditerranée, croyez-vous raisonnable, étant donné la conjoncture mondiale, d'engloutir, non pas 2.200 millions de francs, mais au moins 8 milliards ? N'avez aucune illusion, en effet; j'indique à l'Assemblée, pour quelle connaisse ses responsabilités, que la cale de Saint-Nazaire a coûté, en 1930, 166 millions. Nous sommes en 1959 et la cale de Brest nous coûtera de 8 à 10 milliards dont 50 p. 100 à la charge de la nation et 50 p. 100 à la charge des collectivités locales que j'admire de s'engager dans des emprunts de cette importance.

J'affirme que ce serait une erreur lourde — et il ne s'agit pas d'une querelle de clocher mais d'une affaire nationale — que d'investir des sommes aussi considérables, alors que nous connaissons maintenant la situation par des documents irréfutables, et encore me suis-je limité dans ce domaine. Enfin... (Mouvements divers.)

Soyez tolérants, mes chers collègues; c'est une vertu que l'on pratique peu ici, et c'est regrettable.

Enfin, je me permets d'attirer votre attention, monsieur le ministre des travaux publics, sur les quelques observations suivantes.

Il n'est pas douteux que la cale de Saint-Nazaire, en présence d'une concurrence à sa porte, sera dans l'impossibilité de boucler son budget.

Il n'est pas douteux, par conséquent, que la chambre de commerce de Saint-Nazaire, dans l'impossibilité d'équilibrer son bilan, sera dans l'obligation de tendre la main vers l'Etat.

Il n'est pas douteux qu'il en sera de même pour Brest.

Il n'est pas douteux qu'avant même le départ du paquebot France le problème de l'emploi de la main-d'œuvre de l'industrie navale se posera à Saint-Nazaire, et l'Etat, si le chômage sévit, devra payer.

Par conséquent, en toute hypothèse, c'est l'Etat qui fera doublement les frais de l'opération. Est-ce raisonnable ? Est-ce sérieux ?

Ne pensez-vous pas — je m'efforce d'être objectif — qu'il y aurait des investissements plus intelligents ? Ne pensez-vous pas que pour la Bretagne le barrage de la Rance est infiniment plus justifié ? Ne pensez-vous pas que pour le Finistère il serait plus raisonnable de lui donner des moyens de communication rapides de façon que malgré l'inétymologie il ne soit plus le bout du monde ? Et combien d'autres exemples me viennent à l'esprit !

J'en ai terminé, regrettant de n'avoir pas été en mesure de traiter avec l'ampleur qu'il mérite tout ce problème.

Après un débat de conscience, j'ai estimé de mon devoir de me joindre à mon collègue M. Roxbeaut. Vous représentez

le pays, vous disposez des deniers de la nation. Il vous appartient de les défendre.

Ayant pris mes responsabilités en toute loyauté, je demande à l'Assemblée de prendre les siennes. (Applaudissements sur divers bancs au centre et à gauche.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Crouan, contre l'amendement.

**M. Jean Crouan.** Mes chers collègues, je vous demande la permission de présenter très simplement et très brièvement deux observations en réponse à ce qui vient d'être dit par M. Le Douarec.

Que notre collègue se rassure ! Il n'est nullement dans mes intentions d'engager ici une querelle de clocher. Les querelles de clocher ne sont d'ailleurs pas de mise en Bretagne.

Je lui opposerai simplement deux arguments.

Le premier est propre à la ville de Brest; personne ne s'en étonnera : il est de mon devoir d'en faire ici état.

Cette ville de Brest, ville martyre, aujourd'hui reconstruite, est au cœur de nos préoccupations. Nous avons le souci de lui redonner la vie que mérite cette reconstruction et de créer de nouvelles possibilités d'activité. C'est pour cela que, depuis quelques années, nous nous efforçons d'y implanter de modestes industries. C'est pour cela aussi que, servant sa vocation naturelle, nous y avons décidé la création d'une station de dégazage pétrolier. C'est pour cela enfin que, depuis trois ans, nous nous battons pour obtenir du commissariat au plan l'inscription de cette cale de radoub. Vous ne vous en étonnez pas, notre devoir nous le commandait.

Cette ville de Brest a perdu, depuis la guerre, il faut bien le dire, une grande partie de ses activités par suite du transfert en Méditerranée de la plus grande partie des unités de la flotte. Elle a perdu aussi d'autres activités militaires, en particulier son vieux régiment d'infanterie de marine. Nous avons donc le souci d'y créer de nouvelles activités économiques. Il est de la vocation de Brest d'y implanter une cale de radoub.

Mon second argument est d'intérêt général. Je dois dire à M. Le Douarec qu'il ne m'a pas convaincu. Brest a une situation géographique essentielle pour cet engin de carénage, car, devant Brest, passe ce boulevard international de la mer où défilent chaque année, au large d'Ouessant, 30.000 unités françaises et étrangères, 20.000 descendant vers le Sud, dont 50 p. 100 sont des pétroliers.

Au moment où Falmouth est encombré, où les navires français et étrangers qui veulent y aller caréner font la queue, nous avons, à Brest, la possibilité de recevoir tous ces bateaux et, à côté de la station de dégazage de pétroliers, d'y créer cette activité nouvelle.

Quant à l'argument des cales militaires, avancé par M. Le Douarec, il ne tient pas. Notre collègue sait fort bien que la marine nationale l'a déjà réfuté en remarquant que ces cales sont occupées à longueur d'année et pour les deux tiers par les navires de la flotte; elles sont au service des unités de la marine nationale, des unités de l'O. T. A. N. et de la défense atlantique et elles ne peuvent être au service du secteur privé que dans la mesure où il reste encore quelques jours disponibles. Cet argument ne tient donc pas.

Nous avons de grandes inquiétudes, mes chers collègues, quant à l'activité et à l'avenir de cette région de Bretagne. Il nous a été donné de dire plusieurs fois, ces temps derniers, que, dans les lois de programme, qu'il s'agisse de l'équipement scolaire, de l'équipement hospitalier ou de l'équipement général, la place qui nous est faite est bien petite.

Pour une fois que nous avons la possibilité d'obtenir des crédits importants pour cette région de l'Ouest que nous défendons avec toute notre foi, je supplie nos collègues Le Douarec et Rombaut, de ne pas insister; je fais appel à leurs sentiments de solidarité bretonne, cette solidarité qui se manifeste si bien au sein du C. E. L. I. B., comité d'études et de liaison des intérêts bretons où chaque fois que nous avons à défendre un projet, quel qu'il soit, nous trouvons l'unanimité des parlementaires bretons pour s'associer à nos démarches.

Je demande à M. Le Douarec d'accepter de retirer son amendement. S'il décidait de le maintenir, je demanderais à l'Assemblée de le repousser. (Applaudissements à droite et sur quelques bancs à gauche.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Bien qu'on m'ait convié à rendre un arbitrage, je ne le tenterai pas en ce lieu.

D'ailleurs, dans la mesure où j'aurais à le faire, il est clair que je l'ai déjà rendu, puisque je suis co-signataire de cette loi de programme, et je serais bien malvenu de dire que je dois réfléchir, maintenant que je l'ai présentée.

Le problème revêt deux aspects différents.

L'un de ces aspects est ancien et nous le connaissons depuis longtemps. Bien avant M. Crouan, d'autres parlementaires — et des plus éminents — ont soulevé dans mon cabinet la vieille question d'un accord entre la marine nationale et la marine marchande. Il est vrai qu'il se pose un problème. Pourquoi le nier ?

Et puis, il y a le problème, que rappelait M. Crouan, de la nécessité de réparer nos propres navires et d'être à la disposition de l'O. T. A. N.

J'avoue que, moins optimiste que notre collègue, j'aurais peut-être une légère tendance — au moins quand je ne suis pas au Gouvernement (*Sourires*) — à estimer qu'il doit exister des possibilités d'accord plus souples, que celles qu'il indiquait tout à l'heure. Mais ce n'est certes pas moi qui critiquerai le Gouvernement, alors qu'un parlementaire en défendait si bien la solidarité tout à l'heure. (*Sourires*.)

Toutefois — et M. Crouan m'entend bien, car il n'y a ni dans mon esprit ni dans le sien le moindre désir de plaisanterie ou de désaccord — il y a une difficulté certaine.

Il est vrai — je l'ai dit ce matin à la tribune — que les cales de Brest ont été largement utilisées par la marine nationale et par les marines alliées. Pourtant je veux espérer encore que certains aménagements pourraient être trouvés. Mais, pour parler franchement, ces aménagements ne pourront être conçus que dans un certain esprit, c'est-à-dire si, d'abord, est affirmée la vocation de Brest au carénage des pétroliers. Il est bien clair, en effet — mettez-vous à la place de tout responsable de la marine nationale à qui l'on dit: nous pourrions peut-être faire appel à vous, si vous nous montrez compréhensif — que certaines façons de discuter ne sont pas acceptables sur aucun plan, ni commercial, ni administratif.

Je dis à M. Le Douarec comme à M. Crouan que, jusqu'à la dernière seconde, je m'efforcerai d'épargner les deniers de l'Etat. J'ai, bien entendu, comme tant d'autres, présenté à l'esprit une organisation qui permettrait à la fois de défendre les intérêts de la marine nationale et de faire des économies. Je crois pouvoir me faire comprendre de l'Assemblée tout entière: il faut d'abord, pour que la négociation puisse aller jusqu'à son point ultime — je ne promets pas de la gagner, mais de la tenter — il faut, d'abord, qu'une volonté soit affirmée. Ainsi, la question soulevée par MM. Le Douarec et Rombeaut est de savoir si, effectivement, cette volonté doit être affirmée. C'est le problème de Saint-Nazaire et de Brest qui se trouve ainsi posé.

Ce matin, certains d'entre vous ne m'ont pas totalement compris, quand je parlais des arbitrages difficiles qui se posent à un ministre, lorsque j'ai expliqué qu'il se posait parfois — sans vouloir plaider sentimentalement la défense des ministres — vraiment des drames de conscience quand il fallait choisir entre les uns et les autres et s'efforcer de faire que le choix soit le plus conforme possible à l'intérêt général.

Je rends hommage à M. Le Douarec pour la façon dont il a présenté très objectivement la thèse de Brest, et ce qu'il a dit avait retenu mon attention; il est vrai que ce port est dans une position géographique particulièrement favorable pour les pétroliers qui doivent pouvoir effectuer le dégazage en cours de route. Mais il est vrai, surtout, comme le disait M. Crouan, qu'il y a Falmouth en face et que c'est vraiment vis-à-vis de ce port que le problème de la concurrence se pose.

**M. Jean Legendre.** La Normandie a conquis la Bretagne, et je comprends bien, monsieur le ministre! (*Sourires*.)

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Rassurez-vous, monsieur Legendre; celui qui peut dire qu'un Mayennais est plus Breton que Normand ou plus Normand que Breton n'est pas assez Normand pour en parler. (*Rires*.) Laissez-moi rester sur le plan maritime et n'ajoutez pas vos problèmes terrestres à la question. (*Sourires*.)

Sérieusement, j'ai été très intéressé par ce que nous a dit M. Rombeaut hier au sujet des propositions de la chambre de commerce de Saint-Nazaire et du désir de Saint-Nazaire, que je comprends particulièrement bien.

**M. Bernard Le Douarec.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

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

**M. Bernard Le Douarec.** Ce ne sont pas des propositions, monsieur le ministre.

La chambre de commerce de Saint-Nazaire a obtenu en 1958 — vous l'ignorez, et vos services ne vous l'ont pas dit — l'autorisation de l'Etat de contracter un emprunt de 300 millions de francs.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Dont 80 millions de francs, me disent mes services, pour le financement de l'équipement de la grande cale de ce port.

Mais le problème reste celui de savoir si l'équipement complémentaire de la grande cale de Saint-Nazaire y fera venir les pétroliers, et si ce problème se pose, je voudrais faire observer à mes collègues, ou du moins à ceux qui seraient mes collègues, si je n'étais pas ce que je suis, (*Sourires*) d'abord que la question n'est pas neuve et qu'en ce qui concerne Saint-Nazaire et en particulier les chantiers qui sont parmi les mieux adaptés et les plus compétents en matière de construction, jusqu'à une date récente le problème de la réparation et du radoub n'a pas été étudié.

Nous n'avons pas, dans les dossiers, des propositions concrètes, comme les propositions relatives à Brest en ces dernières années.

Je me trouve donc devant la situation suivante: une étude faite depuis un certain nombre d'années, une situation géographique favorable, un problème à résoudre en liaison avec la marine nationale dans les conditions que j'ai dites, et aussi, comme vous l'avez tous dit, un problème économique, psychologique et social.

Me fondant sur une vieille expérience due à mon passage à différents postes ministériels, et, notamment, à un très bref séjour dans un ministère auquel chacun de nous pense, je demande à l'Assemblée de ne pas céder à la tentation.

Si l'amendement était voté, aucune solution cohérente de ce problème ne serait possible au cours des années à venir. Je ne prétends pas que celle qui a été proposée par moi soit celle qui m'enchantait le plus, mais je prétends que le vote de l'amendement proposé empêcherait dans des conditions particulièrement fâcheuses toute amélioration de cette solution.

C'est pourquoi je demande à l'Assemblée de bien vouloir s'en tenir au texte présenté par le Gouvernement et de repousser l'amendement de MM. Rombeaut et Le Douarec.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Rombeaut, pour répondre au Gouvernement.

**M. Nestor Rombeaut.** Mes chers collègues, mon intervention sera très brève.

M. Le Douarec et moi-même, sensibles à tous les arguments qui ont été développés, sommes prêts à abandonner notre amendement, mais nous voudrions que les pourparlers soient poursuivis avec la marine nationale pour que son équipement soit utilisé au maximum.

Mais, tout à l'heure les travailleurs de la réparation navale de Saint-Nazaire ont été très malmenés par M. Crouan. Je voudrais que l'on rende justice à ceux qui ont construit nos plus beaux paquebots et qu'on ne dise pas qu'ils sont incapables de réparer un bateau qui vient en carénage.

**Mme la présidente.** Monsieur Rombeaut, vous retirez donc l'amendement ?

**M. Nestor Rombeaut.** Oui, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement est retiré.

**M. Dreyfous-Ducas** a déposé un amendement n° 2 ainsi conçu:

« 1. Dans le 6<sup>e</sup> alinéa (travaux publics) substituer au chiffre de « 54.000 millions », le chiffre de « 94.610 millions ».

« 11. En conséquence, dans le 4<sup>e</sup> alinéa (8<sup>e</sup>) et dans le 1<sup>er</sup> alinéa, substituer respectivement aux chiffres de « 261.385 millions et de 1.327.785 millions », les chiffres de: « 304.995 millions et de 1.368.395 millions. »

Mais je dois consulter la commission des finances sur la recevabilité de cet amendement, car son adoption paraît entraîner une augmentation de dépenses.

**M. le rapporteur général.** Messieurs, messieurs, il est normal que la présidence ait, aux termes de l'article 34 du règlement provisoire, accepté l'amendement de M. Dreyfous-Ducas, dont l'irrecevabilité n'était pas évidente.

M. Dreyfous-Ducas souhaite que le volume total des travaux apparaisse dans la loi de programme en ajoutant aux engagements de l'Etat les engagements des collectivités locales.

Cet engagement est contraire à la pratique que nous avons déjà observée dans la loi d'équipement sanitaire. Par ailleurs, il obligerait l'Assemblée à donner un garant aux engagements des collectivités locales.

En effet, en ce qui concerne les ports maritimes, les fonds de concours des collectivités locales sont le complément obligé des dépenses de l'Etat, mais pour les voies navigables les fonds de concours sont volontaires.

Pour ces raisons, la commission des finances ne peut que déclarer avec regret, mais avec fermeté, que l'amendement de M. Dreyfous-Ducas est irrecevable.

**Mme la présidente.** Etant donné l'avis formulé par la commission des finances, je décide que l'amendement de M. Dreyfous-Ducas est irrecevable.

J'appelle maintenant les chiffres globaux, qui avaient été réservés dans l'article unique, soit :

Au premier alinéa, 1.327.785 millions; au paragraphe 2° (alinéa 4), 264.385 millions.

Il n'y a pas d'opposition à leur adoption ?..

Ces chiffres sont adoptés.

Le vote sur l'article unique est réservé jusqu'à l'examen des articles additionnels.

MM. Dubuis, Dorey, Marc Jacquet et Szigeti, ont déposé un amendement n° 3 tendant à insérer un article additionnel ainsi conçu :

« Une disposition de la loi de finances pour 1960 devra prévoir :

« 1° L'affectation de 22 p. 100 du produit des droits intérieurs sur les carburants routiers au fonds d'investissement routier institué par la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951;

« 2° La répartition de ce prélèvement entre les tranches nationales, départementales, urbaines et rurales du fonds d'investissement routier. »

La parole est à M. Dubuis.

M. Emile Dubuis. Mes chers collègues, pour répondre au vote de Mme la présidente, je défendrai mon amendement en quelques mots.

Tout au long de ce débat, on a beaucoup parlé du fonds d'investissement routier. On a rappelé qu'il avait été créé en 1951, puis progressivement amenuisé et enfin pratiquement supprimé. Dans son rapport écrit, M. Ruais a souligné tous les inconvénients de cette suppression, et de nombreux orateurs ont insisté sur ce point.

Les difficultés nées de la disparition du fonds d'investissement routier sont graves, d'abord sur le plan national, mais aussi sur les plans départementaux et locaux.

M. Raymond Mondon. Surtout sur ces plans là !

M. Emile Dubuis. Aux nombreux députés qui sont maires ou conseillers généraux, je n'apprendrai pas que nombre de petites communes rurales, les plus pauvres, les plus nécessiteuses, ont été obligées de suspendre leurs travaux. Il convient incontestablement de leur permettre de continuer l'effort de réfection de leurs chemins. C'est pourquoi nous avons déposé cet amendement, afin que le fonds d'investissement routier soit rétabli. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. M. Ruais et M. Dubuis ont, au cours de ce débat, insisté sur le problème du fonds routier. Il est évident que ce problème est posé, et j'espère que nous le réglerons pendant la discussion budgétaire. Mais à ce stade de la discussion du projet de loi de programme, je dois faire observer aux auteurs de l'amendement que l'affectation de recettes est strictement prohibée par l'article 18 du texte organique relatif aux lois de finances.

Cet article dispose que, dans tous les cas, l'affectation est exceptionnelle et ne peut résulter que d'une disposition de la loi de finances, d'initiative gouvernementale.

Je demande donc aux auteurs de l'amendement de bien vouloir le retirer, étant entendu que le problème devra être abordé dans tous ses aspects lors de la discussion budgétaire.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais joindre ma voix à celle de M. le rapporteur général pour dire que, si je ne considérais le problème que du point de vue que je me suis efforcé moi-même de développer ce matin à la tribune, je ne pourrais que regretter, certes, l'époque où j'étais en mesure de m'associer aux auteurs de l'amendement.

Pour des raisons qui ont été fort bien exposées par M. Arrighi, nous nous trouvons en présence d'un amendement tendant à ce que soient pris des engagements, à travers la discussion de la loi de programme, pour le budget de 1960.

- Si nous nous maintenons sur ce terrain, je crois que nous allons donner l'impression qu'une querelle juridique va s'engager sur un problème de fond, et je crains, mesdames, messieurs, que l'effet que vous recherchez, auquel je suis particulièrement sensible, ne soit pas obtenu.

Il est normal que chacun ait souligné la catastrophe produite pour le réseau routier, qu'il soit national ou — dans une moindre mesure — départemental, ou — dans une plus moindre mesure encore — vicinal, par la réduction du fonds d'investissement routier.

Il serait dangereux, en maintenant cet amendement, de porter la querelle sur un plan juridique, sur le renvoi à une loi de finances.

Le sentiment de l'Assemblée a été exprimé d'une façon tellement nette qu'il faut, je crois, lui conserver toute sa netteté. Dans ces conditions, il vaudrait mieux que l'amendement fût retiré.

Mme la présidente. La parole est à M. Mondon, pour répondre à M. le ministre.

M. Raymond Mondon. Monsieur le ministre, vous avez parlé de netteté; mais il est une loi très nette, celle du 30 décembre 1951 sur le fonds d'investissement routier.

Ce que demandent nos collègues, c'est que la loi soit appliquée. Alors la netteté consiste à appliquer la loi ! *(Applaudissements à droite, au centre gauche, à l'extrême gauche et sur divers bancs.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Notre législation actuelle comporte une lacune. Le règlement provisoire de notre Assemblée ne permet pas d'opposer, au regard de l'ordonnance organique relative aux lois de finances, une irrecevabilité. Si le règlement était aujourd'hui définitif, l'irrecevabilité de l'amendement en discussion serait certaine.

Je veux, par honnêteté intellectuelle, dire aux auteurs de l'amendement que le texte qu'ils ont rédigé méconnaît formellement le texte organique de présentation des lois de finances.

Dans ces conditions, si l'irrecevabilité ne peut actuellement pas lui être opposée, elle est cependant certaine aux termes des dispositions de la loi organique et du règlement définitif qui y fait référence.

J'estime qu'il serait de bonne méthode que les auteurs de l'amendement retirent un texte qui ne sera pas recevable au Sénat et, dans l'hypothèse d'une navette, ne le serait certainement pas devant nous.

M. Jean Legendre. Nous aurons manifesté notre volonté.

Mme la présidente. L'amendement est-il maintenu ?

M. Emile Dubuis. Oui, madame la présidente. *(Mouvements divers.)*

Mme la présidente. Je vais donc mettre aux voix l'amendement n° 3 de MM. Dubuis, Dorey, Marc Jacquet et Szigeti.

M. Michel Habib-Deloncle. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

Mme la présidente. La parole est à M. Habib-Deloncle, pour un rappel au règlement.

M. Michel Habib-Deloncle. Mon rappel au règlement porte sur l'article 34, alinéa 5, des règles provisoires, qui dispose :

« Dans les cas litigieux, la question de la recevabilité est soumise, avant la discussion des amendements, à la décision de l'Assemblée. »

M. Raymond Mondon. Ce n'est pas un cas litigieux.

M. Michel Habib-Deloncle. La recevabilité de l'amendement semble litigieuse.

M. Jean Legendre. Non, M. le rapporteur général a dit qu'il est recevable... jusqu'à demain.

Mme la présidente. Monsieur Habib-Deloncle, je crois que vous commettez une légère erreur. La question de recevabilité n'est soumise à l'Assemblée que s'il est contesté qu'un article additionnel soit proposé dans le cadre du projet.

M. Roger Souchal. Il y a deux cas d'irrecevabilité, celui que prévoit l'article 34 du règlement provisoire et celui prévu par la loi de finances.

M. Michel Habib-Deloncle. Si l'irrecevabilité automatique prévue en matière financière, dans certaines conditions, ne s'applique évidemment pas dans le cadre des règles provisoires, l'article 34 des règles provisoires dispose, en effet, dans son cinquième alinéa que « les amendements et les sous-amendements ne sont recevables que s'ils s'appliquent effectivement au texte qu'ils visent ou, s'agissant d'articles additionnels, s'ils sont proposés dans le cadre du projet ou de la proposition ».

Or, l'amendement actuellement en discussion n'est pas présenté dans le cadre du projet en discussion, car il est proposé dans le cadre de la loi de finances de 1960, dont il affecte par avance certaines dispositions.

D'autre part, il ne m'apparaît pas que l'Assemblée puisse méconnaître sans inconvénient la loi organique sur la présentation du budget. La loi de finances est d'initiative gouvernementale. Il semble très dangereux que par avance, et au moyen d'un amendement d'origine parlementaire, une disposition puisse être inscrite dans la loi de finances.

Ces deux considérations me donnent à conclure à l'irrecevabilité. En tout cas, il y a doute. Le cinquième alinéa de l'article 34 des règles provisoires ne disant pas qu'il est habilité à poser la question du doute, cette initiative appartient à tous les membres de l'Assemblée.

Usant de ce droit, je soulève la question de l'irrecevabilité, aux termes de l'article 34, alinéa 5, de l'amendement qui nous est présenté, et comme il s'agit d'un cas litigieux, je demande que l'Assemblée soit appelée à se prononcer par un vote préalable sur sa recevabilité. *(Applaudissements à gauche et au centre.)*

**M. Raymond Mondon.** La commission des finances ne l'a pas demandé.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** Nous allons en terminer rapidement et lever le doute qu'évoque M. Habib-Debonche.

M. le président de la commission des finances et son rapporteur général pensaient que ce texte avait une valeur indicative, que ses auteurs voulaient attirer l'attention du Gouvernement, après quoi ils retireraient leur amendement.

Mais l'amendement est ainsi libellé dans sa première phrase : « Une disposition de la loi de finances pour 1960 devra prévoir l'affectation de 22 p. 100... ». Coût de cette disposition : 132 milliards. Je lui oppose l'article 40 de la Constitution.

**Mme la présidente.** La commission des finances ayant donné l'avis que l'Assemblée vient d'entendre, je décide que l'amendement est irrecevable.

Avant de mettre aux voix l'article unique, la parole est à M. Plevin pour expliquer son vote.

**M. René Plevin.** Mes chers collègues, dans la limite du temps imparti aux explications de vote je voudrais dire pourquoi je ne voterai pas la loi de programme qui a fait l'objet de nos discussions et dont M. Arrié, rapporteur général, a confirmé qu'elle n'était pas amendable par voie parlementaire.

Je ne la voterai pas parce que son exécution accentuera le déséquilibre économique et social, qui tend à s'aggraver chaque jour entre diverses régions de la France.

L'un des buts du Gouvernement, tels que les avait énoncés M. le Premier ministre dans sa déclaration gouvernementale, devait être d'appliquer une politique d'investissements qui permettrait à toutes les parties du pays de se développer harmonieusement, ce qui ne veut pas dire, puisqu'elles ne partent pas au même niveau, que les régions actuellement les plus actives ne resteraient pas en tête du progrès.

Or, il me semble clair que cette préoccupation d'un développement général a été à peu près étrangère aux auteurs du projet de loi.

Je ne me résèrerais, pour l'établir, qu'à des déclarations des rapporteurs et du ministre, ou au texte même du projet.

Devant notre Assemblée comme devant la commission des finances, M. le ministre des travaux publics a rappelé, à propos des ports maritimes, que la France devrait entretenir et moderniser 106 ports. Il a dit que des arbitrages étaient nécessaires, ce qui est vrai. Ils ont été opérés au profit de Dunkerque, de Havre, Rouen, et Marseille. Je m'en félicite pour eux. Je constate que les arbitrages ont été faits au profit des régions déjà les mieux outillées actuellement et les plus développées. Je ne conteste pas cet arbitrage. Je le constate.

En ce qui concerne le réseau fluvial, l'effort portera essentiellement sur le canal du Nord, sur la liaison Dunkerque-Valenciennes, sur la Basse Seine, sur la Saône, sur le Rhône et sur le Rhin. Là encore je ne conteste pas, je constate.

En matière de chemins de fer, des crédits importants sont prévus pour l'électrification de certaines tranches du réseau. Ces opérations porteront essentiellement sur la région du Nord, sur celle de Lyon et du Sud-Est. Là encore, je constate.

En ce qui concerne le grand équipement de la production d'énergie électrique, je vous renvoie à l'exposé des motifs du projet gouvernemental qui est fort clair et qui déclare que le programme hydraulique de base se répartit, pour la quasi-totalité, entre quatre bassins principaux : la Durance, le Rhône, le Rhin et l'Isère.

Pour ce qui est de l'équipement thermique, l'électricité de France et les Charbonnages de France construiront des centrales dans diverses régions comme les Landes ou comme l'Allier dont les mines fournissent d'assez importantes quantités de produits de faible qualité qui seront transformés en énergie, mais qui sont parmi les premières régions à recevoir le gaz de Lacq.

En ce qui concerne les télécommunications, le projet de loi ne nous donne pas d'indications précises sur les régions où les installations seront automatisées, ou dont les réseaux de câbles seront renforcés, mais le rapporteur général a précisé qu'en ce qui concerne le secteur téléphonique, c'est naturellement dans les régions industrielles en voie de développement que l'effort supplémentaire devrait être fait par priorité.

Si l'on avait annexé au projet de loi que nous discutons une carte de France montrant, par région, l'importance des investissements publics qui y sont prévus par la présente loi, vous verriez que sur cette carte certaines régions seraient de larges taches blanches qui correspondraient demain à ce qu'un géographe a appelé le « désert français ».

Prise séparément, chacune des mesures que vous allez voter est défendable, mais c'est leur effet cumulé qui va précipiter le déséquilibre entre les diverses régions du pays. M. Ruais, qui est député de Paris, l'a dit dans son rapport et je l'en remercie ; il l'a rappelé à la tribune, le déséquilibre à l'intérieur du

pays se fera au détriment des régions qui ennaissent déjà le sous-emploi et les conséquences en ont été rappelées par M. Ruais, quand il nous a remis en mémoire le propos de M. le ministre de la construction déplorant que la population ait augmenté l'an dernier dans la région parisienne de 212.000 personnes dont 51.000 seulement représentaient un accroissement normal.

Or, l'installation d'un nouveau ménage à Paris coûte à l'Etat 4.700.000 francs, alors que si l'on pouvait le maintenir en place en province, un investissement de 2 millions et demi suffirait.

Ces chiffres ont déjà été maintes fois cités, mais je ne vois pas dans quelle mesure ils ont influencé les choix qui ont conduit le Gouvernement à la répartition des crédits inscrits dans le projet de loi.

Je n'ai trouvé dans aucune de ses dispositions une seule référence à cet aménagement du territoire dont M. Palewski, député de la région parisienne, a eu raison de nous dire tout à l'heure qu'il aurait dû constituer une préface à la loi de programme en cours de discussion.

La loi que l'Assemblée va voter jouera comme une loi d'airain contre les régions sous-développées et pauvres, et c'est pourquoi, bien qu'elle contienne certaines dispositions utiles que je reconnais très volontiers, je ne voterai pas cette loi, espérant ainsi attirer l'attention du Gouvernement sur la gravité des problèmes que posent les régions sous-développées et qui doivent être étudiés beaucoup plus sérieusement qu'on ne l'a fait jusqu'à maintenant. (Applaudissements sur certains bancs au centre et sur plusieurs bancs à droite.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Regaudie.

**M. René Regaudie.** Mesdames, messieurs, ce matin, j'avais l'honneur, au nom du groupe socialiste, de présenter des observations et des critiques visant la loi de programme soumise à la discussion de l'Assemblée nationale. Ce n'est pas le moment de les rappeler, mais je me joindrais à M. Plevin dans les critiques qu'il vient de formuler.

Je ne dissimulerai pas notre inquiétude quant aux conséquences de cette loi de programme pour l'économie de certaines régions, rappelant par là même l'insuffisance du texte qui nous est soumis.

Je rappellerai du même coup notre inquiétude à l'égard des résultats sur le plan social et je demanderai encore au Gouvernement de prendre des dispositions toutes particulières pour que les travailleurs des diverses entreprises ne soient pas victimes des modifications à intervenir.

Ce sont là des arguments qui nous conduiraient, certes, à voter contre la loi de programme, d'autant plus que nous avons à déplorer une insuffisance de crédits. En fait, il serait nécessaire, messieurs les ministres, d'ajouter une « rallonge » non négligeable aux crédits actuellement prévus qui ne constituent qu'un petit niveau, comme le disait ce matin M. le ministre des travaux publics, et c'est à cette condition seulement que la loi de programme pourrait prendre une valeur pratique.

Si nous avons des raisons d'être opposés à cette loi et si nous pouvons exprimer des regrets à son sujet, nous devons constater, et loyalement le déclarer, qu'elle contient la continuation de projets mis en avant, notamment sous le gouvernement du président Guy Mollet. (Exclamations au centre et à droite.)

Oui, messieurs, que cela vous plaise ou non, il est bon de rappeler les responsabilités prises sur le plan économique et sur le plan national par le parti socialiste. (Exclamations sur les mêmes bancs. — Applaudissements à l'extrême gauche.)

En raison précisément de cette continuité à laquelle nous ne saurions nous opposer, fidèles à nous-mêmes, nous acceptons de voter la loi de programme malgré ses insuffisances. (Applaudissements à l'extrême gauche et sur plusieurs bancs à gauche et au centre.)

**Mme la présidente.** Personne ne demande plus la parole ?..

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi, mis aux voix, est adopté.)

— 4 —

ORDRE DU JOUR

**Mme la présidente.** Ce soir, à vingt-deux heures, troisième

séance publique :

Discussion du projet de loi n° 80 relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale. — Rapport n° 173 de M. Fanton, au nom de la commission spéciale.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie

de l'Assemblée nationale,

HENRI MASSON.