

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

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

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 2^e Législature

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1962-1963

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 20^e SÉANCE

1^{re} Séance du Mardi 15 Janvier 1963.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1963 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 817).

Articles 12 à 29 et états B et C (suite).

Travaux publics et transports.

I. — Travaux publics et transports.

MM. Ruais, rapporteur spécial ; Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Abelin, Denvers, Baudis, Schumann, Jaillon, Dumortier.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 830).

PRESIDENCE DE M. RAYMOND SCHMITTEIN,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

* (2 f.)

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (deuxième partie) (n° 22, 25).

[Articles 12 à 19 (suite).]

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits de la section I du ministère des travaux publics et des transports, à l'exception du tourisme.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

ÉTAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : + 18.960.629 francs ;

« Titre IV : + 229.126.899 francs. »

ETAT C

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

(Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisation de programme, 473.500.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 190.300.000 francs. »

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

- « Autorisation de programme, 50.100.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 36 millions de francs. »

Ce débat a été ainsi organisé :

- Gouvernement, 2 heures ;
- Commissions, 2 heures ;
- Groupe de l'U. N. R. - U. D. T., 1 heure 55 minutes ;
- Groupe socialiste, 35 minutes ;
- Groupe du centre démocratique, 25 minutes ;
- Groupe communiste, 20 minutes ;
- Groupe du rassemblement démocratique, 20 minutes ;
- Groupe des républicains indépendants, 20 minutes ;
- Isolés, 5 minutes.

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

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, le budget des travaux publics pour 1963 se monte, en dépenses ordinaires, à 3.318 millions de francs, en augmentation de 509 millions sur le budget voté en 1962.

En réalité, si l'on tient compte d'une somme de 154 millions, réintégrée de 1962 à 1963 des charges communes, l'augmentation réelle est de 355 millions, soit 12,6 p. 100 de la masse des dépenses de fonctionnement. Cette augmentation représente pour 85 p. 100 des revalorisations salariales.

Aussi bien, les problèmes de personnels, à l'orée de 1963, ne créent pas de situation aiguë dans le personnel de l'administration des ponts et chaussées. Ils se traduisent par une détente appréciable à la S. N. C. F., mais ils laissent cependant subsister une situation préoccupante pour les personnels de la régie autonome des transports parisiens.

Deux constatations dominent le fonctionnement des services du ministère des travaux publics et des transports.

La première est la faiblesse des crédits d'entretien, tant pour les routes que pour les ports et les voies navigables. Sans doute les dotations correspondantes sont-elles numériquement en légère augmentation pour les routes et maintenues sensiblement au même niveau pour les ports et les voies navigables ; cette situation traduit néanmoins une régression très appréciable du pouvoir d'entretien puisque, dans le même temps, les matières, et surtout les salaires, ont augmenté dans de telles proportions que l'insuffisance qui en résulte peut être chiffrée à 15 p. 100 pour les routes et les ports et à 8 p. 100 pour les voies navigables. Cette question revêt une telle importance que je l'envisagerai sous ses aspects particuliers à propos de chacune des parties de mon rapport.

L'autre constatation qui s'impose dans l'examen de ce budget domine l'économie des transports. L'analyse de ce budget laisse entrevoir, dès le début de l'année, une très forte pression des dépenses d'exploitation sur les recettes ; nous l'avions déjà constaté l'an dernier et, cette année, cette pression est encore accrue. Cette situation obligera soit à une majoration des tarifs, soit à une augmentation des subventions.

Les exigences de la coordination tarifaire feront d'ailleurs que la solution qui sera choisie pour la S. N. C. F. devra être appliquée à la navigation intérieure et entraînera un ajustement de la fourchette des tarifs routiers.

Ce n'est pas la première fois que nous soulignons l'insincérité de ces budgets en ce qui concerne les subventions accordées aux transports. Nous le répétons une fois de plus. Peut-être nous rétorquera-t-on que, par le jeu des conventions qui

le lient à la S. N. C. F., le Gouvernement peut prendre dans le courant de l'année les décisions qui lui paraissent opportunes compte tenu de la situation de l'économie, des rentrées fiscales et d'autres considérations. Toutefois, nous ne saurions tenir pour définitifs — et de très loin — les crédits inscrits dans le budget.

Les dépenses en capital passent, en autorisations de programme, de 350 millions de francs en 1962 à 523 millions de francs pour 1963, soit une augmentation de 173.400.000 francs, et, en crédits de paiement, de 390 millions en 1962 à 493 millions pour 1963, soit une augmentation de 102 millions.

Sur le plan général, nous observons une de fois de plus qu'il y a la prédominance de l'effort d'investissements à l'est et au nord d'une ligne allant de Caen à Nîmes, c'est-à-dire que nous constatons une large prédominance de la politique d'accompagnement sur celle d'entraînement. Nous verrons tout à l'heure ce qu'il y a lieu de penser des investissements fait à l'ouest de cette ligne. Et, en ce qui concerne les voies navigables, les ports et les chemins de fer, je reviendrai à l'occasion de chaque chapitre sur les investissements correspondants.

J'aurai peu à dire des dépenses de personnel. Rappelons que le ministère des travaux publics poursuit d'une façon satisfaisante, spécialement en ce qui concerne l'administration des ponts et chaussées, une réforme de structure fondée sur une modernisation des tâches se traduisant par une diminution du nombre des agents et d'une promotion des fonctions et des salaires. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il ne subsiste pas certaines revendications indicielles et que la réforme se poursuit selon les cadences qui étaient prévues ; il est tout à fait normal qu'il y ait des à-coups, notamment en ce qui concerne certains effectifs et certaines dates. Mais il n'y a pas à cet égard d'observations fondamentales à faire, sinon que, la réforme étant fondée sur des promotions qui se traduiront, pour certaines catégories, par la création de classes supérieures, il est absolument nécessaire que ces promotions soient facilitées ; et comme elles ne peuvent l'être qu'en fonction de la capacité professionnelle, il faudrait donc que les moyens de formation professionnelle soient accrus. Or ils paraissent encore insuffisants.

En ce qui concerne le personnel de la S. N. C. F., j'ai noté que le climat était nettement amélioré. Il est incontestable que la suite des décisions prises en sa faveur est reconfortante. Elle est d'ailleurs justifiée. En voici la liste :

Augmentation au 1^{er} janvier de 4,5 p. 100, à laquelle s'ajoute une prime de productivité de 0,77 p. 100.

Une prime de 30 à 120 francs, selon l'ancienneté, à l'occasion du 25^e anniversaire de la S. N. C. F. Cette prime n'est pas hiérarchisée mais est fonction de l'ancienneté ; elle est appliquée aux retraités.

Réduction de 50 p. 100 des sanctions pécuniaires prises à l'occasion de certaines grèves.

Augmentation des suppléments familiaux de traitement.

Réduction du taux de l'abattement de zones.

Augmentation de 15 p. 100 des indemnités de dimanches et jours fériés.

Au 15 novembre, prime de 9 p. 100 hiérarchisée, assurée également aux retraités, qui constituait d'ailleurs un rappel de la prime de productivité.

A ces augmentations en numéraire s'est ajoutée une réduction des heures de travail hebdomadaire, ramenées de quarante-huit à quarante-six heures à partir du 1^{er} octobre 1962. A ce niveau une telle étape nécessite l'embauche de 8.000 agents supplémentaires ; 2.000 à 3.000 seulement pourront être trouvés, en raison de la spécialisation nécessaire, parmi les agents de la S. N. C. F. A. ayant exprimé le désir de quitter l'Algérie.

Malgré cela, deux anciennes revendications subsistent, celle des bonifications de campagne pour les cheminots et celle du minimum de pension aux retraités de la S. N. C. F.

En ce qui concerne la première, il est bien évident que persistent une anomalie et une injustice puisqu'on refuse aux cheminots ce qui a été accordé aux fonctionnaires et à la R. A. T. P.

Le coût de cette mesure serait de 100 millions de francs par an.

Dans la hiérarchie des problèmes, plus importante paraît la revendication des cheminots qui font observer que leur pension est calculée sur 90 p. 100 du salaire de base, alors que celle des fonctionnaires est calculée sur 100 p. 100.

A la différence de la précédente, cette revendication intéresse tous les cheminots en activité et tous les retraités ; elle coûterait d'ailleurs sensiblement moins cher que l'autre. Il serait souhaitable qu'elle puisse être satisfaite. Le Parlement compte sur vous, monsieur le ministre, pour obtenir du Gouvernement une réponse favorable.

C'est à la régie autonome des transports parisiens que les problèmes du personnel sont les plus graves.

Bien sûr, les agents de la R. A. T. P. vont bénéficier à compter du 1^{er} janvier de la même augmentation que les agents de la S. N. C. F., et, auparavant, une prime mensuelle de 60 francs a été accordée aux machinistes, aux receveurs d'autobus et aux chefs de train du métro pour tenir compte du caractère pénible de leur travail. Mais cette satisfaction légitime n'en laisse pas moins subsister, pour l'ensemble du personnel de la R. A. T. P., un problème des rémunérations qui a été même avivé par cette dernière mesure.

Ce problème, c'est la grave hémorragie de personnel qui se manifeste actuellement dans cette entreprise et qui l'oblige à réduire ses services. Le public y est très sensible et il importe que des mesures soient prises pour arrêter cette hémorragie et permettre à la R. A. T. P. de mettre à la disposition du public des services normaux.

Monsieur le ministre, nous savons que vous vous êtes penché sur ce problème. Vous avez demandé quelques mois pour étudier la refonte générale de la rémunération de ces personnels. La commission des finances vous fait confiance pour mener à bien cette tâche dans les délais que vous avez indiqués.

J'en viens aux problèmes routiers.

Comme vous le savez, mes chers collègues, les travaux routiers se répartissent en travaux d'entretien, travaux d'aménagement et construction d'autoroutes. C'est une classification claire, qui permet de suivre les dotations budgétaires et les programmes.

Les crédits affectés à ces travaux d'ensemble, y compris les subventions du fonds d'investissement routier aux réseaux départementaux, communaux et urbains, passent de 914 millions en 1962 à 1.093 millions pour 1963, soit, pour l'entretien, de 278 à 290 millions ; pour les grosses réparations — il faut surtout entendre par là les travaux consécutifs à des sinistres — de 35 millions à 22 millions ; pour les travaux neufs, de 601 à 781 millions.

Cette situation est apparemment satisfaisante, mais nous allons voir en l'analysant qu'elle l'est uniquement pour les autoroutes, pour lesquelles un gros effort de redressement a été fait en vue de combler le retard pris sur le plan.

A propos des autoroutes, une deuxième remarque s'impose sur le plan budgétaire.

Pour la première fois cette année, on a observé les dispositions de la loi du 31 décembre 1951 sur le fonds d'investissement routier qui prévoyaient que les crédits prélevés sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants routiers pourraient être augmentés d'une dotation budgétaire.

Cette année également, le Gouvernement, pour faciliter le financement des constructions d'autoroutes, envisage, d'une manière beaucoup plus généralisée, le recours à l'emprunt, gagé sur le produit des péages, dans les conditions prévues par la loi du 18 avril 1955.

Deux remarques d'ordre général s'imposent donc : insuffisance des crédits d'entretien, effort sur les autoroutes.

S'agissant spécialement des crédits d'entretien, l'affaire devient très grave, car elle met en cause la sécurité, la continuité et même les finances publiques.

Il avait été convenu, au début de la précédente législature, que les crédits d'entretien seraient élevés par étapes au niveau de 300 millions de francs, à atteindre en 1960. Or nous sommes en 1963 et ces crédits n'atteignent même pas 290 millions de francs alors que la circulation automobile s'est considérablement accrue — elle augmente à l'heure actuelle de 1 p. 100 par mois — si qu'on peut évaluer la hausse des prix des travaux routiers, depuis 1960, à 15 p. 100.

Comme je l'ai dit, les conséquences en sont catastrophiques pour la continuité, la sécurité du trafic et les finances publiques.

La continuité est une notion de transport capitale. La S. N. C. F. l'assure, et la route doit l'assurer aussi. Or les circonstances font qu'elle n'est pas assurée. Le manque d'entretien oblige à élever — on l'a vu ce temps-ci — des

barrières de dégel. Faute d'un entretien approprié, la circulation doit être pratiquement interrompue en cas de dégel. Et je ne parle pas des difficultés éprouvées par l'administration pour assurer le déneigement.

Si l'on disposait de crédits suffisants, on pourrait, grâce aux revêtements modernes, se contenter d'un entretien tous les dix ans. Malheureusement, l'insuffisance des crédits oblige à utiliser les vieilles méthodes exigeant un renouvellement plus fréquent, donc plus onéreux, et amenant, quand la cadence nécessaire n'est pas respectée, des chaussées dangereusement glissantes !

Pour ce qui est de la continuité du trafic, ai-je besoin de dire que les barrières de dégel qu'on est obligé d'instituer dans le Nord créent des difficultés considérables ? C'est ainsi qu'au début de l'année se sont trouvées interrompues pendant cinq jours les communications entre Boulogne et Paris, ce qui a restreint l'arrivée des cargaisons de poissons.

Certes cette situation est inadmissible mais je sais, sur le plan des finances publiques, que si la commission des finances présentait un amendement d'augmentation des crédits, celui-ci serait déclaré irrecevable. Je ne le déposerai donc pas et il me suffit d'ailleurs d'enregistrer le regard affirmatif que me lance le président de la commission des finances. Cependant, je pourrais rétorquer au Gouvernement qui si l'Etat réalise une économie pour le présent exercice, il crée des dépenses supplémentaires considérables pour les exercices ultérieurs. De sorte que mon amendement, s'il est irrecevable, à ne considérer que l'exercice en cours, est en fait recevable dans le cadre d'une période plus étendue.

Mais si le Gouvernement reste insensible à un argument comme la rupture de la continuité du trafic au moment même où le ravitaillement s'effectue avec le plus de difficultés, alors j'ajouterais que c'est un crime contre la vie humaine que d'affecter si peu de crédits aux routes quand on voit le nombre d'accidents provoqués par le verglas et les chaussées rendues glissantes parce qu'elles sont entretenues selon des procédés insuffisamment modernes et insuffisamment fréquents.

Il serait souhaitable que la dotation d'entretien soit soigneusement réexaminée par le Gouvernement, tant sur le plan de la sécurité que sur celui d'une réelle économie pour les finances publiques.

L'étude à laquelle je me suis livré m'a conduit à des chiffres que M. le ministre des travaux publics ne saurait contester.

Du point de vue des barrières de dégel un gros effort doit être fait sur les routes du Nord et de l'Est et sur les routes de jonction entre ces deux régions. C'est une reprise générale de superstructure de ces routes, c'est-à-dire de la couche supérieure, qui doit être réalisée. Elle coûtera plusieurs milliards d'anciens francs.

Du point de vue de la protection contre le verglas, question de sécurité et de sauvegarde de vies humaines, il faudrait qu'un supplément d'un milliard et demi d'anciens francs fût mis annuellement à la disposition de la direction et des services chargés de l'entretien. La vie humaine n'a pas de prix, et je crois que l'opinion publique ne patientera pas éternellement devant cette habitude de rogner tous les ans ies crédits affectés à l'entretien des routes.

J'en viens au réseau national ordinaire.

L'aménagement du réseau national, qui comporte environ 80.000 kilomètres, a fait l'objet d'un plan d'aménagement de 15.000 kilomètres de routes de première catégorie, dont les deux tiers devraient être achevés avant 1975.

A cet effet, les crédits d'engagement devraient être portés de 270 millions de francs en 1962 à 306 millions en 1963, à 405 millions en 1964, ce dernier chiffre devant constituer le régime de croisière. La dotation de 1962 a été respectée, mais nous constatons l'indice inquiétant d'un retard pour 1963, un crédit de 290 millions de francs seulement étant inscrit. Dès qu'un retard s'amorce, le retard pour les années suivantes devient de plus en plus difficile à combler.

Il faudrait absolument que ce pas fût franchi. Aussi voudrions-nous obtenir l'assurance que le plan sera respecté et que ce retard pour 1963 n'est qu'un petit accident temporaire.

Il faut noter, d'ailleurs que le plan d'aménagement de 15.000 kilomètres ne constitue qu'un minimum, puisqu'on sait fort bien que 40.000 kilomètres de routes nationales ont actuellement des caractéristiques géométriques insuffisantes par rapport au trafic, et c'est précisément à cette insuffisance que les travaux d'aménagement doivent remédier. Ce n'est pas le réseau

d'autoroutes, même si la réalisation du programme est accélérée, qui pourra relayer ce qui restera encore pendant de longues années l'essentiel de notre réseau routier.

Là encore, il s'agit de questions de sécurité et de vies humaines, et je demande au Gouvernement de réexaminer ce problème.

J'en arrive maintenant à l'examen des crédits réservés aux autoroutes.

Comme malgré tout, je ne peux pas présenter que des critiques, je suis obligé de faire aussi, en toute équité, des compliments au Gouvernement. Un effort sérieux a, en effet, été prévu cette année. Il consiste, je l'ai déjà dit, d'une part à augmenter les crédits de paiement par une dotation budgétaire de 100 millions de francs et d'autre part par l'inscription de 133 millions d'emprunt prévus en paiement dans les comptes spéciaux du Trésor, le tout indépendamment des dotations habituelles sur le fonds spécial d'investissement routier.

Une autre décision favorable a été l'accélération du programme de construction d'autoroutes dont la cadence doit être portée dès 1965 de 100 à 175 kilomètres par an, permettant d'achever dès 1972 le réseau de première urgence qui porte sur 1.900 kilomètres environ.

Ce réseau d'autoroutes, vous le connaissez, je n'y reviens pas. Je vous dirai seulement que, cette année, la tranche qui doit être réalisée portera sur une centaine de kilomètres, 35 sur Paris—Lyon (sortie de l'autoroute sud), 35 sur Lyon—Marseille, 15 sur l'autoroute de Normandie et le reste sur Metz—Thionville et Paris—Lille. Ce ne sera qu'en 1975 qu'on atteindra la cadence de 175 kilomètres par an prévue par la décision du Gouvernement.

En ce qui concerne les modalités de financement, j'ai fait état il y a un instant du financement global. Il se trouve assuré à 42 p. 100 par le fonds routier, 25 p. 100 par le budget, 33 p. 100 par l'emprunt.

Cela signifie que le Gouvernement veut que les autoroutes soient financées à concurrence d'un tiers par l'emprunt et de deux tiers par des crédits budgétaires, que ces derniers ressortissent au budget proprement dit ou au fonds spécial d'investissement routier. Dans l'avenir les ressources provenant de l'emprunt doivent aller en croissant et atteindre en moyenne 50 p. 100, pourcentage qui résulte d'une moyenne entre les autoroutes de dégageement non financées par l'emprunt et les autoroutes de liaison.

Etant donné que le kilomètre d'autoroute revient à environ 3 millions de francs, il faudra, pour atteindre la cadence de construction de 200 kilomètres par an, disposer annuellement de 600 millions de francs sur lesquels 300 millions proviendront de l'emprunt.

Au taux actuel de l'argent, le péage correspondant s'établit à cinq centimes par kilomètre. Je n'instituerai pas ici une discussion sur le principe du péage, je m'en tiendrai simplement à la doctrine du Gouvernement qui entend par le péage rémunérer seulement les capitaux d'emprunt qu'il consacre à la construction d'autoroutes. Or, nous venons d'apprendre que le Gouvernement projetait d'instituer le péage sur l'autoroute du Sud à partir de Corbeil, c'est-à-dire sur une portion déjà en service depuis deux ans et qui, par conséquent, a été construite sans le recours à l'emprunt. Il avait même été question, n'a-t-on dit, de l'instituer en un point encore plus rapproché de Paris, à Savigny-sur-Orge.

S'il en était ainsi le Gouvernement ne respecterait pas les principes qu'il pose. On peut discuter la position du Gouvernement sur le problème du péage, mais si cette position est bien que seules les autoroutes construites à l'aide de l'emprunt seront soumises au péage, la section en question, qui n'a pas été construite dans ces conditions, ne doit pas être soumise au péage.

Monsieur le ministre, la commission des finances vous demande de porter cette observation à la connaissance du Gouvernement qui, nous l'espérons, reviendra sur sa décision.

Il me reste à parler de la très importante question de l'infrastructure routière des régions défavorisées, mais j'en parlerai à propos des problèmes de tarifications et notamment des tarifs de la S. N. C. F., et je passe immédiatement à l'examen de la situation de cette société nationale.

Comme je l'ai indiqué dans mon rapport, l'équilibre du compte d'exploitation de la S. N. C. F. laisse apparaître en cette fin d'année une insuffisance de 921 millions de francs. Comme le budget ne prévoit pour couvrir cette insuffisance qu'un crédit de 422 millions de francs, il restera encore 500 millions à trouver.

L'an dernier la S. N. C. F. avait proposé au Gouvernement de majorer de 11,76 p. 100 les tarifs voyageurs et de 5,13 p. 100 les tarifs marchandises. Ces propositions n'avaient pas été acceptées. Nous désirerions connaître la position actuelle du Gouvernement car on ne peut à la fois maintenir les tarifs et les subventions au taux où ils sont à l'heure actuelle. Il faut majorer les uns ou les autres ou les deux et nous regrettons de n'avoir absolument aucun renseignement sur la position du Gouvernement à ce sujet.

Je dirai maintenant quelques mots d'une question qui a passionné l'Assemblée, il y a quelques mois, celle de la réforme tarifaire de la S. N. C. F.

Cette réforme a suscité en son temps de très importantes critiques. Vous savez qu'elle était fondée sur une diminution des tarifs sur les itinéraires bien équipés et à bon profil ainsi que sur les transports à grande distance qu'on avançait par rapport à ceux des petites distances, les pertes provoquées d'un côté étant compensées par les augmentations de recettes obtenues de l'autre.

Il n'avait certes pas échappé au Parlement d'abord et au Gouvernement ensuite que cette réforme créait certains inconvénients pour les régions dites défavorisées.

Le Gouvernement a donc pris des mesures qui ont été de trois ordres : des mesures spécifiques générales d'abord, notamment pour les produits agricoles ; des mesures individuelles ensuite, pour les cas particuliers visant spécialement les industries ; des correctifs régionaux enfin, allant jusqu'à 15 p. 100 pour la Bretagne et le Massif Central et 10 p. 100 pour un certain nombre de départements situés entre la Loire et la Gironde.

La Bretagne a accepté ces correctifs. Je remarque en passant — ce n'est pas la première fois qu'on le constate, ce qui est la preuve d'un grand libéralisme de la part du Gouvernement — que des discussions ont été ainsi instituées entre le pouvoir central et les provinces. On se croirait revenu aux temps anciens où le roi transigeait avec des provinces non encore assujetties à la couronne.

M. Tony Larue. Tout arrive !

M. le rapporteur spécial. La Bretagne a donc eu satisfaction. Le Massif central, pour sa part, n'a pas accepté la réforme et préfère rester dans le *statu quo*.

Je dois à la vérité de dire que, d'une manière générale, tous ceux qui ont accepté les propositions du Gouvernement et de la S. N. C. F. s'en sont bien trouvés. Dans beaucoup de cas, la réforme qui devait se traduire pour les départements en cause par une augmentation des charges de transport a eu, en réalité, pour conséquence une diminution de ces mêmes charges. Le Gouvernement et la S. N. C. F. restent toujours prêts à examiner les situations qui leur seront signalées, mais j'insiste sur le fait qu'il ne peut pas se poser de problèmes pour telle ou telle industrie qui se jugerait défavorisée : tous ces problèmes peuvent être réglés par des réexamens individuels et l'ont été jusqu'à maintenant, tout au moins en ce qui concerne les cas qui m'ont été signalés en commission des finances.

Aussi bien, la commission des finances a reconnu que les alarmes que cette réforme avait suscitées ne sont plus fondées. Mais il reste un point que je tiens à signaler, et qui fait l'objet des inquiétudes de M. Regaudie, qui reconnaît volontiers l'effort du Gouvernement, mais voudrait avoir l'assurance que les mesures compensatrices n'auront pas un caractère temporaire et aléatoire. Cette observation mérite évidemment d'être prise en considération.

Je vous avais promis, il y a quelques instants, de parler des problèmes routiers liés à la réforme des tarifs de la S. N. C. F., m'y voici :

Parlant devant le Parlement de l'aménagement du territoire — à un moment où j'étais d'ailleurs peut-être un des rares, sinon le seul, à défendre cette réforme moyennant les correctifs appropriés — j'avais indiqué que cette réforme appelait aussi des compensations en matière d'investissements routiers dans les régions dites « défavorisées ». Le Gouvernement avait acquiescé. Or, je constate que dans le budget, aucun crédit n'est prévu à ce titre. Certes, le Gouvernement n'avait pas fait de promesses formelles, mais il avait paru réserver un accueil favorable à cette suggestion. Je me permets de le rappeler très instamment à M. le ministre des travaux publics. Cette augmentation des investissements me paraît nécessaire et des crédits spéciaux, pouvant provenir du fonds national de l'aménagement du territoire, devraient être prévus pour l'aménagement du

réseau routier dans les régions dites « sous-entraînées » ou « défavorisées », peu importe le terme, chacun comprend ce dont il s'agit.

M. le président. Monsieur le rapporteur, permettez-moi de vous faire observer que vous avez dépassé votre temps de parole. Je vous prie de bien vouloir abréger votre exposé.

M. le rapporteur spécial. Mais, monsieur le président, je croyais être inscrit pour quarante-cinq minutes.

M. le président. En tant que rapporteur, vous disposez de vingt minutes. Or, vous avez dépassé ce temps de quinze minutes.

M. le rapporteur spécial. J'abrège donc et j'en arrive aux investissements de la S. N. C. F.

Je dirai simplement que les travaux d'électrification en cours portent essentiellement sur les lignes Dijon—Neufchâteau et le Mans—Rennes et que les opérations nouvelles engagées sont Paris—Rouen, Marseille—Carnoule et Reims—Charleville.

Je dirai aussi quelques mots de la R. A. T. P.

Contrairement à la S. N. C. F. les dotations pour insuffisance de son budget d'exploitation sont évaluées à peu près correctement. En ce qui concerne ses investissements et, tout spécialement ceux de la grande transversale Est—Ouest avec la section Etoile—la Foie et l'électrification de la ligne de Vincennes, nous sommes laissés dans l'incertitude quant au financement.

Ce financement est bien prévu pour 1963 avec 32 millions de francs par le district, 32 millions de francs par l'Etat, et 150 millions de francs par la régie — ce qui représente pour la régie une charge d'emprunt supportable en 1963 — mais, lorsqu'on atteindra la vitesse de croisière pour la réalisation de ces investissements, les dépenses annuelles seront de l'ordre de 500 millions de francs par an. A partir de ce moment on ne sait plus quel sera le financement et si les charges en seront supportables pour le budget de la régie.

Nous aimerions que le Gouvernement nous donne des précisions à ce sujet.

J'arrive au problème des voies navigables.

Le budget des voies navigables ne marque pas un accroissement de l'effort d'infrastructure en faveur de ce mode de transport. Il reflète les graves difficultés de la batellerie. Il marque l'hésitation du Gouvernement tant dans l'importance à donner à ce mode de transport que dans le choix des zones d'application des prochains efforts.

Les crédits d'entretien, je le disais tout à l'heure, restent approximativement les mêmes qu'en 1962. Cela signifie que, compte tenu des hausses de prix, ils sont inférieurs de 7 p. 100 à 8 p. 100 à ce qu'ils devraient être. Ce qui conduit à prélever sur les dotations en capital pour effectuer les réparations.

Les investissements au titre des opérations nouvelles de cette année sont consacrés, pour 65 p. 100 de leur montant, à la continuation des travaux de mise au grand gabarit de la liaison Dunkerque—Valenciennes et pour 13 p. 100 à l'achèvement du canal du Nord.

Pour le reste, on note des crédits pour l'achèvement de l'opération de mise à 2,20 mètres de profondeur du canal de la Marne au Rhin et pour l'aménagement de la Moselle à grand gabarit sur la section Metz—Frouard. Il s'agit du dernier tronçon de la section française de la Moselle canalisée, qui doit être achevé en 1966.

Les travaux d'infrastructure de la section internationale Coblenz—Thionville seront achevés fin 1963 et la navigation démarrera sur ce tronçon international au milieu de l'année 1964.

En résumé, mes chers collègues, la modernisation de l'infrastructure de nos voies navigables se poursuit conformément au plan et sera achevée à la fin de celui-ci par la réalisation de deux complexes de voies navigables : le complexe Seine—Nord—canal du Nord, le complexe Rhin—Moselle—Canal de la Moselle ; un troisième complexe se poursuit à une cadence beaucoup plus ralentie, c'est le complexe Rhône—Marseille. Pour ce dernier, je dois reconnaître toutefois que le Gouvernement a prévu une accélération des travaux de telle sorte que son aménagement soit réalisé de Lyon à Marseille pour 1972, ce dont nous le remercions.

Pour l'avenir une incertitude subsiste sur les intentions du Gouvernement et c'est à ce propos qu'ont été dégagés au collec-

tif des crédits d'études sur la liaison Rhin—Rhône et sur les liaisons de cet axe de navigation avec la Garonne, la Loire et la Seine. Nous espérons que ces études seront menées dans les délais les plus brefs et que le Gouvernement pourra soumettre au Parlement des propositions à leur sujet.

En ce qui concerne l'exploitation des voies navigables, nous sommes en présence d'une situation très difficile ; je tiens à le signaler.

La situation de la batellerie avait nécessité un crédit d'aide fixé à 2.300.000 francs dans le budget primitif de 1962 et porté à 3.300.000 francs par le collectif.

Ce crédit trouve sa justification dans l'impossibilité pour la batellerie d'augmenter ses tarifs par suite du blocage depuis plus d'un an des tarifs de la S. N. C. F. Le retard des frets sur les prix était estimé au mois de novembre à 7,5 p. 100. Bien sûr, un relèvement de 4 p. 100 de la subvention lui a été accordé de même qu'une hausse moyenne de tarif de 2,5 p. 100 des marchandises générales.

Mais les nouvelles hausses de salaires intervenues depuis font que la batellerie se trouve aux prises à l'heure actuelle, avec un retard de 6 p. 100. Le crédit inscrit dans le budget ne pourra donc être maintenu à ce niveau, à moins que le Gouvernement ne débloque les tarifs de la S. N. C. F.

Et nous nous trouvons devant le deuxième problème qui se pose à la batellerie : celui de la modernisation de ses moyens d'exploitation. On a modernisé les voies navigables ; il faut moderniser maintenant le matériel, faute de quoi les professionnels de la batellerie française, entreprises et artisans, disparaîtraient des voies modernisées au profit de nos concurrents étrangers. C'est la grande inquiétude qui pèse sur la profession. Des facilités spéciales de financement devraient être accordées à la batellerie qui ne dispose aujourd'hui, sauf pour la reconstitution du parc, que de crédits bancaires. Des crédits à plus long terme et à taux d'intérêt moindre, voire des bonifications d'intérêts ainsi que je le précise dans mon rapport écrit, doivent lui être consentis.

La dernière partie de mon rapport traite des ports maritimes. Les exigences de la configuration géographique de la France et de l'aménagement du territoire entraînent un éparpillement des crédits entre plusieurs ports, malgré la part prépondérante reçue par les trois grands ports : Marseille, dont le trafic annuel atteint 27,5 millions de tonnes ; le Havre, avec 20 millions de tonnes ; Dunkerque, avec 8 millions de tonnes. Nous ne pouvons donc lutter pour l'abaissement des frais portuaires par la concentration du trafic comme le fait, par exemple, Rotterdam qui représente à lui seul la totalité du trafic français.

Puisque nous sommes pris entre les exigences de l'aménagement du territoire et les exigences d'une exploitation portuaire économique, pour attirer le trafic chez nous, du moins pourrait-on faire bénéficier nos ports principaux des avantages financiers qui ont fait, pour une grosse part, le succès des grands ports étrangers.

Tel est précisément l'objet du projet de réforme portuaire qui a été annoncée par le ministère des travaux publics, mais qui n'a pas encore vu le jour, et qui viserait à donner un nouveau statut commun autonome à Marseille, le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire et Bordeaux, seuls Bordeaux et le Havre étant jusqu'ici dotés d'un statut de port autonome.

Telles sont les observations générales que j'avais à présenter. Au titre des observations particulières, je noterai que les crédits d'entretien dans ce domaine sont aussi stationnaires et lorsque surviennent de grosses tempêtes, comme celle de l'an dernier, les crédits en capital doivent faire les frais de l'entretien. Autrement dit, chaque fois qu'on propose au Parlement de voter des dotations en capital pour travaux d'investissements il doit bien savoir qu'elles seront régulièrement rognées au profit des travaux d'entretien indispensables.

Le budget de 1963 comporte une augmentation sensible des autorisations de programme destinées aux investissements pour les ports : 15 millions de nouveaux francs — dont 13 pour les ports de commerce et 2 pour les ports de pêche — et des crédits de paiement : 13 millions de nouveaux francs — dont 10,5 pour les ports de commerce et 2,5 pour les ports de pêche.

55 p. 100 de ces autorisations de programme concernent principalement les trois grands ports : le Havre, Marseille et Dunkerque. Pour le Havre, l'opération visée est l'extension du port qui absorbe à elle seule un peu plus du quart. L'opération en cause est l'extension du port par prolongement de la digue extérieure dans l'estuaire de la Seine avec création d'un nouveau bassin de marée et de 1.500 mètres de quais

Les opérations concernant Marseille représentent un coût global environ moitié moindre et sont plus diversifiées. Elles comportent pour deux tiers une augmentation de capacité d'accostage, et pour un tiers une augmentation des moyens d'exploitation.

Il est à noter que l'extension du port de Marseille est à peu près complètement bloquée et qu'il a déjà dû s'adjoindre ceux de Lavéra et de Port-de-Bouc. C'est pourquoi le Gouvernement demande, à juste titre, des crédits d'études pour l'extension du port dans le golfe de Fos, prélude à l'industrialisation qui s'impose.

Enfin, en ce qui concerne Dunkerque, il s'agit de l'achèvement en 1963 des opérations liées à la création du bassin minéralier et à celle de la dernière darse du port intérieur dénommée darse VI.

Pour les autres ports, on note un important effort pour hâter l'achèvement de la reconstruction, notamment à Calais, le Havre, Cherbourg, Lorient, la Rochelle, Bordeaux.

Je veux signaler une heureuse exception au critère général de la saturation, donc de l'accompagnement qui marque le choix des investissements. Cette exception vise La Pallice. A La Rochelle-La Pallice les opérations prévues ne sont que le prélude à l'allongement du môle d'escale, allongement rendu nécessaire par le développement du trafic qui intéresse essentiellement l'arrière-pays de la côte atlantique situé entre les deux estuaires de la Loire et de la Gironde.

C'est une opération de revitalisation de ces régions qu'il est bon de souligner dans l'effort d'aménagement du territoire.

Passons à la réforme portuaire : deux buts sont recherchés que j'ai déjà évoqués. Le premier tend à modifier les principes de financement des investissements et de fonctionnement financier, de telle manière qu'il en résulte un allègement important des charges pesant sur la navigation et le deuxième tend à décentraliser l'administration des six principaux ports français en leur conférant le régime de l'autonomie, qui est déjà accordé à deux d'entre eux, Le Havre et Bordeaux.

L'autonomie sera matérialisée en confiant la gestion du port à un conseil d'administration où l'on trouverait, notamment, des représentants de l'Etat et des collectivités locales ainsi que des usagers dans des proportions qui n'ont pas encore été arrêtées. C'est d'ailleurs cette incertitude qui pousse les collectivités locales, au premier rang desquelles les chambres de commerce, à craindre une diminution de leur influence actuelle et des moyens qu'elles y trouvent de faire profiter la gestion des ports de leur compétence.

Mais le problème est encore loin d'être réglé et la commission ne peut prendre de position tant quelle ne connaîtra pas exactement celle du Gouvernement à ce sujet.

En revanche, les nouvelles dispositions financières commencent à être connues et elles paraissent très heureuses.

Dans le nouveau système, l'Etat prendrait à sa charge, pour totalité, la réalisation et l'entretien des travaux d'infrastructure de base : digues, chenaux, écluses, etc. Il continuerait à subventionner à 50 p. 100 la construction des quais. Quant aux dépenses de construction et d'entretien de la superstructure, elles resteraient entièrement à la charge des ports autonomes.

L'Etat renoncerait à percevoir les droits de quai, comme il le fait actuellement, et l'ensemble des droits de péage et de quai seraient remplacés par un droit unique de port, dont le produit serait laissé intégralement à la disposition du port autonome.

Le coût budgétaire total annuel de cette réforme serait de l'ordre de 80 millions de francs.

En contrepartie, il en résulterait des abaissements de charges considérables pour les marchandises et spécialement pour celles à faible coût de manutention ; et c'est là le but principal que s'assignait la réforme.

Et j'en arrive à mes conclusions qui seront très brèves.

Monsieur le ministre, il est apparu à la commission des finances que la politique suivie en matière de crédits d'entretien devait être totalement révisée et que des dotations substantielles devaient désormais être accordées afin de préserver nos investissements routiers, portuaires et fluviaux d'une constante dégradation. Mais j'ajoute que, tout spécialement en ce qui concerne les routes, c'est une question de continuité, une question de sécurité, une question de vies humaines. Il est absolument nécessaire que, dès cette année, les dotations pour les routes rejoignent quelques milliards de francs de plus. Le Parlement le demande instamment.

Nous désirons que la politique tarifaire des transports soit fixée rapidement par une communication du Gouvernement, au cours de ce débat si possible, afin que nous sachions laquelle des deux mesures il choisira : subvention ou augmentation des tarifs.

Tout en nous félicitant de l'accélération apportée à la construction des autoroutes, nous estimons qu'un aménagement rationnel et relativement peu onéreux de notre voirie nationale devrait permettre d'assurer la transition avec ce réseau moderne que constitueront les autoroutes. C'est pourquoi nous sommes inquiets du fléchissement, constaté cette année par rapport au plan, de la dotation d'aménagement du réseau routier.

Nous réitérons notre demande déjà présentée lors de la discussion de la réforme tarifaire de la S. N. C. F., d'intensifier, grâce à une dotation spéciale, l'effort de modernisation routier dans les départements défavorisés par cette réforme. Cet effort pourrait se combiner d'ailleurs tout naturellement avec celui de l'aménagement des grands axes routiers transversaux, déjà demandé sans beaucoup de succès d'ailleurs par la commission.

Nous demandons que le Parlement soit saisi d'une réforme administrative et financière des établissements portuaires, conduisant à une forte réduction des charges, et également à une décentralisation réelle, sous réserve, bien entendu, du contrôle justifié de l'Etat lorsqu'il apporte une aide de plus en plus considérable.

Enfin, nous demandons que les modalités de financement des grands travaux destinés à doter la région parisienne d'un réseau express soient rapidement fixées pour l'avenir, car se pose là un problème inquiétant, tant pour le réseau d'exploitation que pour la continuité même des travaux. Je n'ai pas besoin de rappeler quelles répercussions est susceptible d'avoir sur le budget de l'Etat et sur celui de la collectivité parisienne tel ou tel mode de financement.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que vous présente la commission des finances et plus exactement, j'ose le dire, les recommandations qu'elle vous serait très reconnaissante de bien vouloir prendre en considération et faire accepter par le Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.*)

M. le président. La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges (section commune, à l'exception des voies navigables et ports).

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Le rapport établi au nom de la commission de la production et des échanges sur le budget des travaux publics et transports, moyens de communication — routes, S. N. C. F. et R. A. T. P. — ayant été distribué, mon intervention se limitera à souligner quelques points particuliers afin d'attirer davantage l'attention de M. le ministre.

Au préalable, je me plais à saluer respectueusement M. Marc Jaquet, notre nouveau ministre des travaux publics et des transports, dont le dynamisme et la bonne volonté nous sont bien connus, puisque nous en avons eu la preuve pendant un certain temps lorsqu'il était rapporteur général du budget.

Mais si les personnes passent, les coutumes et les habitudes restent et malgré la bonne volonté de chacun, volonté de réussir, de bien faire, en dépit du changement de personnalités, le rapporteur de la commission de la production et des échanges, pour le budget des routes, de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., se voit, hélas ! une fois de plus dans l'obligation de reprendre la majeure partie tant des observations et remarques, que des propositions et suggestions faites depuis trois ans à la tribune de cette Assemblée lors de la discussion de chaque budget.

Si nous sommes obligés de reprendre ces questions, c'est parce que nous attendons depuis trop longtemps, hélas ! une solution logique et normale.

Pour en revenir aux questions spécifiquement budgétaires, je signalerai tout d'abord que le budget des travaux publics et des transports de 1963 nous déçoit dans certains domaines. En effet, la réforme administrative et l'orientation donnée aux services des ponts et chaussées, parfaitement valables dans l'esprit, nous paraissent être appliquées d'une façon trop timide.

L'adaptation indispensable des services extérieurs des ponts et chaussées aux techniques modernes et aux besoins toujours accrus, notamment pour l'aménagement du territoire, s'effectue d'une manière trop restrictive.

La base du service, c'est-à-dire la subdivision des ponts et chaussées, élément qui couvre territorialement tout le pays

et dont les ingénieurs subdivisionnaires sont en contact permanent avec le public et les diverses notabilités, est encore très mal équipée. A longueur de journée, l'ingénieur remue de la paperasse et ne peut remplir son véritable rôle parce qu'il manque de secrétaires, de commis, de dessinateurs à la subdivision. Il lui faut pallier ces insuffisances et consacrer la majeure partie de son temps au bureau, à faire de la comptabilité, à remplir des états, toutes tâches qui ne lui incombent pas.

Nous vous serions donc reconnaissants, monsieur le ministre, d'attacher à cette question tout l'intérêt qu'elle mérite, afin qu'à tous les échelons vos services fonctionnent dans les meilleures conditions avec une productivité maximale et répondent aux besoins de la nation.

Pour rechercher la plus grande efficacité, vous avez entrepris dans des départements témoins une étude confiée à certains cabinets privés, dits bureaux d'organisation et de méthodes. L'expérience se poursuit depuis plus de cinq ans déjà et nous n'avons pas l'impression qu'une conclusion en sera tirée prochainement, alors que les départements qui supportent cette expérience connaissent une surcharge de travail due à la paperasserie qu'elle entraîne.

Abordons maintenant le problème des crédits. Le programme de quinze ans, qui s'étend de 1960 à 1975, paraît trop rigide et répond difficilement aux besoins dont la constante adaptation varie suivant l'évolution. Mis à part le programme de strict entretien, ainsi que l'aménagement et la réfection du réseau existant qui, eux, restent fixes, le plan d'autoroutes ou de construction de voies routières nouvelles n'innove en rien.

En appliquant les cartes les unes sur les autres, on s'aperçoit que les divers réseaux de voies de communication se superposent presque parfaitement et que les mêmes défauts apparaissent d'ailleurs dans chaque réseau. Si cette politique était poursuivie dans l'avenir, une concurrence s'établirait entre les moyens de communication alors que subsisteraient certaines impossibilités de circulation directe et aisée.

C'est ainsi, par exemple, que le plan ne prévoit pas de grande route rapide allant du Nord au Sud ou traversant la France légèrement en diagonale et évitant Paris, ni de grande transversale dans le sens Ouest-Est.

Le premier point est d'ailleurs d'autant plus à envisager que nous espérons que l'ouvrage de liaison directe entre la France et la Grande-Bretagne sera réalisé assez rapidement.

D'autre part, l'interpénétration du réseau routier français dans les pays voisins du Marché commun ne paraît pas réalisée. Oh ! je sais qu'il est assez pénible d'évoquer cette question. Lorsqu'on examine la carte du réseau des autoroutes d'Europe, que j'ai tenu à faire figurer dans mon rapport écrit, on constate que ce réseau constitue un maillage à peu près complet en Europe centrale, tandis qu'à l'Ouest, c'est-à-dire en France, existe un blanc à peu près total.

On peut aller très rapidement d'Amsterdam et de Rotterdam jusqu'au Sud de Naples et même utiliser des antennes d'autoroutes latérales, si bien que les étrangers empruntent ce réseau d'autoroutes et délaissent les pays qui ne leur permettent pas de circuler aussi aisément.

Cette désaffection des touristes étrangers pour notre pays a peut-être une autre raison : c'est qu'en France le carburant est le plus cher du monde.

J'ai tenu à inclure également dans mon rapport deux annexes qui précisent notamment le prix du carburant et le pourcentage des charges prélevées par chaque pays. On peut ainsi constater que c'est en France que le prix du carburant et le pourcentage des charges sont les plus élevés.

Si j'ai évoqué la concurrence entre les réseaux, M. Ruais vient d'en donner un exemple à propos de l'achèvement du canal du Nord qui nécessite encore l'investissement de crédits très importants et qui concurrence non seulement la route et la voie ferrée, mais également la voie d'eau, ce qui est encore bien pis.

Par conséquent, je crois que cette question de coordination des transports est à examiner, non pas dans le sens le plus restrictif, c'est-à-dire du point de vue tarifaire, mais dans le sens le plus large, c'est-à-dire en ayant pour objectif une coordination vraiment valable qui empêche cette concurrence future.

Compte tenu de ces conditions défavorables, on envisage d'établir un péage sur nos futures autoroutes. Ainsi aurons-nous, en France, le privilège d'avoir le réseau national le moins bien adapté aux besoins, mais le plus cher du monde pour les usagers.

En ce qui concerne les crédits, nous devons dénoncer une fois de plus la politique rétrograde du Gouvernement. Le chapitre 35-21, article 1^{er} « Strict entretien », est en augmentation de 3,6 p. 100 par rapport à 1962. Compte tenu des hausses constatées depuis un an, le volume des travaux à envisager pour 1963 sera donc en baisse d'environ 4 p. 100 par rapport à 1962. C'est ainsi qu'on laisse se dégrader notre réseau routier national. En négligeant d'effectuer annuellement les travaux strictement indispensables, on sera obligé en fin de compte d'investir beaucoup plus de crédits qu'il n'en eût fallu si le nécessaire avait été fait chaque année.

D'autre part, certaines routes secondaires, néanmoins très empruntées — je parle bien sûr de routes nationales — sont dangereuses, à tel point que certains conseils généraux sont obligés de se substituer à l'Etat et de voter des crédits pour que soient évités des accidents entraînant des morts et des blessés sur les routes nationales.

La question est donc cruciale et nous nous étonnons à juste titre de cette politique du Gouvernement concernant le strict entretien des routes nationales. Nous vous demandons instamment, monsieur le ministre, de bien vouloir faire comprendre à M. le ministre des finances qu'il vous est indispensable d'obtenir les crédits nécessaires pour mettre le réseau routier national existant à la disposition des usagers sans que ces derniers, chaque fois qu'ils ont à prendre la route, aient l'appréhension de l'accident, accident malheureusement quotidien sur les routes secondaires dont je parlais à l'instant, principalement à cause du mauvais état de la chaussée par suite d'un entretien insuffisant.

En définitive, de cet entretien résultera une économie pour tous.

Dans certaines régions se pose un autre problème que vient d'évoquer le collègue qui m'a précédé à cette tribune, celui de la circulation pendant les périodes de pose de barrières de dégel. Au cours de certains hivers rigoureux — nous en avons actuellement un exemple dans le Nord et dans l'Est de la France, notamment dans le département de l'Aisne — on se trouve, pendant des périodes plus ou moins longues, devant l'interdiction absolue de toute circulation de véhicules utilitaires. L'approvisionnement n'est donc plus effectué normalement et j'ai été saisi de nombreuses réclamations de transporteurs assurant le ramassage scolaire, car les enfants ne peuvent plus suivre les cours des établissements éloignés qu'ils fréquentent grâce à ce ramassage.

Il en résulte donc, tant pour l'approvisionnement que pour l'éducation des enfants, une perturbation sérieuse qui se répercute sur l'économie générale par une perte certaine et importante. Ce grave problème doit être résolu rapidement.

Les réfections de routes sont effectuées avec trop de parcimonie et si un souci d'économie se justifie, il suffirait quelquefois d'un crédit supplémentaire pour augmenter légèrement l'épaisseur des matériaux utilisés et rendre ainsi la chaussée insensible au gel et au dégel. L'amélioration ultérieure des sections de routes nouvellement refaites obligera à investir des crédits beaucoup plus importants que ceux qui auraient été nécessaires à l'exécution du travail en une seule fois. Il importe de revoir la question de beaucoup plus près et de modifier la politique suivie dans ce domaine.

L'aménagement des routes nationales du réseau existant, c'est-à-dire des routes classées en première et deuxième catégorie, accuse un léger retard dans la réalisation des programmes. Les crédits affectés pour 1963 s'élèvent à 290 millions de francs pour les autorisations de programme et à 188 millions de francs pour les crédits de paiement. Ce financement nous paraît d'autant plus insuffisant que les prévisions sont anciennes, très peu de travaux ayant été effectués depuis plusieurs années, et qu'actuellement soit au ministère, soit dans les départements, les projets nécessaires au démarrage immédiat des travaux doivent s'accumuler.

Or la réalisation de ces travaux est actuellement possible grâce aux moyens des entreprises de travaux publics dont le potentiel n'est utilisé qu'à environ 50 p. 100.

Ce retard est donc d'autant plus incompréhensible que j'ai insisté dans l'annexe n° 1 de mon rapport imprimé sur l'insuffisance notoire des chaussées tandis que l'annexe n° 2 de ce même rapport signale l'accroissement très sensible du nombre des véhicules, ce qui explique que notre réseau routier national ne réponde plus aux besoins.

En ce qui concerne les autoroutes, l'annexe n° 4 du rapport fait ressortir le montant des recettes fiscales provenant de la circulation routière et de la taxe intérieure sur les produits pétroliers avec, en parallèle, les crédits affectés au fonds spécial d'investissement routier.

Nous constatons dans ce domaine un décalage important puisque le pourcentage affecté au fonds d'investissement routier est de 7,7 p. 100.

C'est peut-être la raison pour laquelle la France a un retard considérable dans le domaine des autoroutes par rapport aux pays étrangers, notamment ceux du Marché commun qui investissent environ 50 à 80 p. 100 du produit provenant de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

La comparaison entre les 7,7 p. 100 dont je viens de parler et les 50 à 80 p. 100 pratiqués à l'étranger permet de mesurer le décalage par rapport à notre propre réseau routier. Si notre retard est explicable, il reste néanmoins difficilement acceptable.

L'effort qu'envisage le Gouvernement pour construire 160 à 175 kilomètres d'autoroutes par an apparaît comme insuffisant. Les crédits provenant du fonds d'investissement routier, comme je le disais à l'instant, sont trop faibles et c'est la raison pour laquelle il est absolument indispensable de recourir à l'emprunt. La réglementation en vigueur le permet. La commission de la production et des échanges le préconise depuis longtemps et cette demande a d'ailleurs été renouvelée ici, lors de la discussion du IV^e plan.

Nous insistons donc particulièrement sur ce point et nous souhaitons que l'emprunt envisagé actuellement, je crois, par le Gouvernement dépasse largement les 150 millions de francs prévus et se renouvelle chaque année.

Le crédit provenant de l'emprunt pourra être affecté presque uniquement aux autoroutes, dégageant ainsi les crédits provenant du fonds d'investissement routier pour l'entretien, la réfection et l'aménagement du réseau routier national existant.

En ce qui concerne les crédits affectés aux routes classées en première et deuxième catégorie, il y a lieu de remarquer dès maintenant que le fonds d'investissement routier supporte encore une fois les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

Il est évidemment préférable que ces crédits existent, même s'ils sont pris sur le fonds d'investissement routier, plutôt que de ne pas exister. Mais il nous paraîtrait plus logique — nous avons dénoncé cette pratique ces dernières années — que ces crédits fussent inscrits à un chapitre du budget concernant les dommages de guerre.

Il est un autre crédit qui est en augmentation assez sensible par rapport à l'année dernière, c'est celui qui intéresse la subvention destinée à la liaison Méditerranée-Niger. Cette voie ferrée transversale, parallèle à la Méditerranée, partant du Maroc, allant vers Colomb-Béchar, avec une antenne de cent kilomètres au-delà, nous impose pour 1963 une dépense de 3.320.000 francs. Il serait peut-être possible de réaliser une économie sur ce point.

J'en arrive, pour respecter le temps de parole qui m'est imparti, à la troisième partie de mon rapport, concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P. Les crédits affectés à la S. N. C. F. sont en augmentation d'environ 19 p. 100 par rapport à ceux de 1962. Certains chapitres ayant trait à l'application automatique de divers articles de la convention du 31 août 1937 n'appellent pas d'observations de notre part.

La situation financière de la S. N. C. F. est suffisamment exposée dans le rapport, mais il faut souligner que malgré l'augmentation croissante du trafic, trafic voyageurs et trafic marchandises, le déficit croît. Il provient surtout du refus du Gouvernement d'accepter l'augmentation des tarifs qui avait été proposée par la S. N. C. F. au 1^{er} juillet 1962. Ce refus implique évidemment une compensation par une subvention de l'ordre de 577 millions de francs. Mais cette mesure entre ou pourrait entrer normalement dans le cadre de la politique économique et financière actuelle de la France.

Nous devons souligner l'effort accompli par la S. N. C. F. pour la modernisation de ses installations dans le but d'accroître la productivité. A ce sujet, vous pourrez lire dans le rapport les chapitres concernant :

La poursuite de l'électrification générale ;

L'effort de technicité accompli pour l'électrification d'une ligne témoin, la ligne de Dole-Vallorbe qui représente une réussite de la technique française, dans le souci de la productivité et de l'économie générale, sans négliger néanmoins le service rendu ;

La mise en place de barres longues de 800 mètres sur les voies, en remplacement des barres courtes et l'économie que cette mesure procure ;

La question du réseau de la région parisienne, gros souci pour la S. N. C. F. qui n'arrive pas à équilibrer son budget dans ce domaine, compte tenu, bien sûr, du principe de service public ;

Egalement la question des lignes secondaires.

Dans l'ensemble, nous tenons à adresser à la S. N. C. F. nos félicitations pour son effort de modernisation et les résultats qu'elle obtient. Nous voulons également rendre hommage à la valeur de la direction de la S. N. C. F., aux cadres, aux techniciens, à l'ensemble du personnel.

Finalement, le rapporteur de la commission saisie pour avis a tenu à introduire dans le rapport un chapitre concernant la question sociale et, notamment, les salaires car, à chaque discussion de budget et de certaines revendications particulières, le Gouvernement oppose les avantages consentis au personnel de la S. N. C. F.

Le développement de cette question dans mon rapport prouve que le personnel de la S. N. C. F. n'est nullement favorisé par certains avantages, mais, dans l'ensemble, paraît au contraire défavorisé par rapport à des classes homologues. Je n'en veux pour preuve que deux problèmes : d'abord, celui concernant le minimum de pension. Mon collègue M. Ruais y a fait allusion tout à l'heure. Je crois néanmoins qu'il est bon de rappeler que ce minimum, fixé à 90 p. 100 du traitement de base, en 1957, et qui était ainsi maintenu, comme par le passé, légèrement au-dessous de celui de la fonction publique, lui est maintenant très inférieur.

Les valeurs respectives étaient, au 1^{er} janvier 1963, de 3.137,20 francs à la S. N. C. F. et de 3.830 francs dans la fonction publique. Il est normal que cette iniquité disparaisse rapidement et que le minimum soit porté à 100 p. 100 des éléments du salaire de base normalement soumis à retenue pour la retraite.

D'ailleurs, à ce sujet, j'adressais le 13 août 1962 une lettre à M. le ministre des finances et une lettre identique à M. le ministre des travaux publics. Or, ni l'un ni l'autre n'ont daigné me gratifier d'une réponse.

L'autre problème concerne l'attribution du bénéfice de la campagne simple et de la campagne double aux anciens combattants cheminots.

Ce n'est pas un problème nouveau et cette mesure est réclamée depuis longtemps par la commission de la production et des échanges.

D'autre part, je suis persuadé que la majorité de l'Assemblée, comme d'ailleurs celle des précédentes est favorable à l'application de cette mesure.

Depuis le temps que nous la réclamons, le ministère des finances aurait pu se pencher davantage sur cette mesure et accorder, depuis déjà quelques années, cette satisfaction à la demande de la majorité des assemblées qui se sont succédées.

J'en suis d'autant plus persuadé que j'avais déposé, l'année dernière, un amendement qui aurait pu recueillir, si je l'avais voulu, la signature de quatre cents députés.

Une voix sur les bancs du centre démocratique. Il fallait le vouloir !

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Tous les agents de la fonction publique et des secteurs nationalisés bénéficient de cette mesure. Mais, situation plus paradoxale encore, les cheminots anciens combattants d'Alsace et de Lorraine, de Tunisie et du Maroc se voient également appliquer la bonification de la campagne simple et de la campagne double.

Par conséquent, seule, une catégorie de cheminots ne bénéficie pas de la mesure. Il y a là une injustice flagrante que nous dénonçons depuis longtemps, d'autant que l'année dernière M. le ministre des travaux publics et M. le ministre des anciens combattants...

M. Edouard Corniglion-Molinier. Cela ne dépend pas d'eux !

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. ... se sont montrés très favorables à l'octroi de cette mesure.

Récemment encore, M. le Premier ministre, lors de son exposé à cette tribune a mis l'accent sur le côté social de sa politique. Je ne crois pas que la question que j'évoque ici soit de nature particulièrement sociale ; elle en présente néanmoins un aspect. Elle revêt surtout un caractère d'iniquité que nous devons faire disparaître.

Au cours d'un récent débat devant cette Assemblée, M. le ministre des finances nous a laissé supposer qu'un accroissement de crédits très suffisant pour satisfaire notre demande était fort possible dans le cadre du budget actuel. D'ailleurs nous ne sollicitons pas l'application de la mesure envisagée sur une seule année; nous avons déjà demandé, l'année dernière, un étalement sur trois ans. Selon l'étude effectuée par le ministère des travaux publics, le crédit nécessaire serait de l'ordre de 9.300 millions d'anciens francs. Je m'excuse de m'exprimer encore en anciens francs, mais cela me semble plus pratique pour donner une idée du montant de la dépense.

Celle-ci, étalée sur trois ans, n'impliquerait pas un effort considérable de la part de l'Etat, puisque les crédits nécessaires chaque année seraient de l'ordre de trois milliards d'anciens francs. Nous pensons que M. le ministre des finances pourra nous donner satisfaction dans le budget de 1963, d'autant plus que le Gouvernement a déposé un amendement tendant à augmenter la dotation du chapitre considéré.

Quant à la déperdition, il est actuellement trop tôt, je crois, pour tirer une conclusion de la mesure prise par la S. N. C. F. Mais la commission de la production et des échanges demande à M. le ministre des travaux publics de bien vouloir venir faire un exposé devant elle dès qu'il sera en mesure de donner des précisions sur ce point.

Ma dernière observation est relative à la R. A. T. P.

La R. A. T. P., malgré sa modernisation, exige de l'Etat, pour 1963, une subvention en augmentation de 78 p. 100 par rapport à 1962. C'est là un problème que nous ne pouvons pas traiter en quelques minutes. Votre commission s'apprête à l'étudier minutieusement sous tous ses aspects afin de pouvoir en tirer des conclusions valables et fort utiles, si ce n'est pour cette année, du moins pour le budget de 1964.

Voilà, mesdames, messieurs, le rapport de la commission de la production et des échanges, commenté très succinctement. Je ne veux pas terminer cet exposé sans demander à M. le ministre des travaux publics et des transports de nous dire s'il envisage un effort supplémentaire quant aux crédits du réseau routier, notamment sur le plan du strict entretien, de l'aménagement et de la réfection des routes de première et de deuxième catégorie, s'il envisage aussi une légère modification du programme 1960-1975, et s'il pense pouvoir donner satisfaction aux justes revendications des cheminots qui concernent, d'une part, l'augmentation de la retraite pour porter le minimum à 100 p. 100, et, d'autre part, un accroissement de trois milliards sur les crédits de 1963 en faveur des anciens combattants cheminots. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.)

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

M. Pierre Abelin. Mesdames, messieurs, nous venons d'entendre des exposés fort intéressants et je tiens, au nom de mes amis, à féliciter les rapporteurs de leur objectivité, car ils ont apprécié le budget qui nous est présenté d'une façon tout à fait loyale eu égard aux nécessités de l'équipement et aux requêtes du personnel, soit du ministère des travaux publics, soit des grandes entreprises nationales.

A vrai dire, s'ils n'appartenaient pas à la majorité, ils seraient suspects d'avoir très mauvais esprit. Nous avons entendu M. le rapporteur de la commission des finances, à propos de la politique routière, prononcer le mot de « crime », M. le rapporteur de la commission de la production utiliser les expressions de « politique rétrograde », « retards incompréhensibles », « injustice », « iniquité ». Lorsque de telles appréciations sont formulées par des hommes compétents et qui, je le répète, appartiennent à la majorité, les autres parlementaires se sentent un peu surpris et gênés lorsqu'on vient leur demander d'approuver des budgets aussi fâcheux.

Il faut bien dire que ce budget des travaux publics, notamment en ce qui concerne l'équipement routier, ressemble d'assez près à d'autres budgets dont les crédits d'équipement se révélaient aussi insuffisants. A propos des télécommunications, par exemple, on nous a dit qu'il faudrait rectifier les programmes. Lorsqu'on a parlé de son budget, le ministre de l'agriculture est venu nous dire qu'il s'agissait d'un budget de transition.

Je ne sais pas si le budget des travaux publics est, lui aussi, un budget de transition, s'il demande à être profondément rectifié, mais il n'est pas douteux, monsieur le ministre — et vous le savez très bien, vous qui avez beaucoup de compétence et d'expérience — que ce budget ne répond pas aux objectifs que le projet de loi de finances, rapport économique et financier aligné des membres du Gouvernement, et en particulier du ministre des

finances, nous indiquait encore tout récemment. On nous a dit, en effet, que les crédits budgétaires, les crédits d'équipement, correspondaient aux prévisions du plan et aux décisions qui avaient été prises par le Parlement. Cela figure dans le « bleu » n° 22. Or, après avoir entendu les rapporteurs qualifiés, on s'aperçoit bien vite, en ce qui concerne les crédits affectés à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier, que nous sommes très loin des prévisions du plan et du régime de croisière.

A ce sujet, il est peut-être bon d'indiquer certains chiffres qui, je crois, n'ont pas été cités à la tribune.

Nous consacrons en moyenne 3.750 francs par kilomètre pour l'entretien de nos routes, alors que les Pays-Bas leur réservent 9.000 francs, l'Allemagne 7.500 francs et la Grande-Bretagne 6.500 francs.

Je sais bien que le Gouvernement a accompli cette année un effort louable en faveur des autoroutes, mais nous savons aussi qu'une part importante des ressources est attendue de l'emprunt et qu'en réalité on enregistre sur ce poste une diminution des crédits budgétaires par rapport à l'année dernière.

Point n'est besoin, après les rapporteurs, de reprendre les chiffres pour montrer combien, dans le domaine essentiel de la route, nous serons en retard par rapport aux nombreux pays européens qui participent au Marché commun.

Alors qu'il y a, dit-on, augmentation des crédits de paiement pour les tranches locales — et c'est vrai pour les routes départementales — les crédits affectés à la tranche communale sont très limités et les autorisations de programme restent inchangées par rapport à l'année dernière.

Ainsi, de nombreuses communes, spécialement les plus petites, vont se trouver dans une situation telle que, d'ici peu, les municipalités seront dans l'impossibilité d'exercer les devoirs de leur charge et en particulier de présenter un budget équilibré.

Je ne sais pas ce que pourront faire les autorités de tutelle. Cette année, si les ressources du fonds routier — celles qui restent — ont dû être complétées par des dotations budgétaires, elles n'en ont pas moins été détournées de leur objet à concurrence de 89 p. 100. Les décisions prises par le Parlement au temps où les affectations ont été décidées n'ont pas été respectées.

Comment, dans ces conditions, l'équipement routier que l'on voulait privilégié peut-il être assuré ?

Cette question, vous le voyez, mes chers collègues, est infiniment grave et je remercie une fois encore les rapporteurs de l'avoir souligné.

Vous me permettez, en terminant, de faire une allusion à la politique dite d'aménagement du territoire. Sur ce sujet, le rapporteur de la commission des finances nous a dit de façon allusive ou humoristique — je ne sais — que la politique d'accompagnement est supérieure, dans les propositions qui nous sont faites, à la politique d'incitation. Il entend par là que les crédits prévus pour les ensembles plus importants sont limités à l'Est d'une ligne reliant Cherbourg à une ville du Midi — disons Marseille — ce qui prouve que la politique d'aménagement à l'Ouest de cette ligne est encore infiniment réservée et timide. Sur ce point d'ailleurs, M. le ministre des travaux publics aurait bien des difficultés pour nous exposer les prévisions établies.

Certes, des modifications ont été apportées au nouveau tarif S. N. C. F. correspondant à la déperdition. Le rapporteur de la commission des finances a remarqué à ce propos que le pouvoir, ressemblant sous cette optique à l'anclenne monarchie, commençait à discuter avec les provinces en tenant compte des desiderata plus ou moins vivement exprimés. Mais M. le rapporteur spécial et M. le rapporteur pour avis ont bien noté que les mesures compensatoires qui avaient été prévues en faveur de certaines régions, notamment l'augmentation des crédits destinés à l'entretien des routes, n'ont pas été appliquées par le Gouvernement.

En dehors même des crédits affectés aux routes, on aurait pu concevoir la construction de grands magasins permettant de grouper des marchandises qui auraient pu bénéficier ensuite d'un tarif plus avantageux de transport par voie ferrée.

Nous insistons sur un dernier point. Toute cette politique, présentée de façon fractionnée, n'est pas encore comprise dans un ensemble qu'on peut appeler l'aménagement du territoire. Après des formules brillantes, après des déclarations confiantes dans l'avenir qui sont formulées à un niveau élevé, on en arrive, en réalité, au cours de l'année 1963, à des aggravations qui peuvent être extrêmement douloureuses. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, à propos de cet important budget des travaux publics, des transports et du tourisme, je limiterai mon intervention aux questions qui ont trait, d'une part, aux ports maritimes, d'autre part, aux voies navigables.

Les dispositions de la deuxième partie de la loi de finances pour 1963 sont-elles de nature à nous apporter sur ces points quelques motifs de satisfaction ?

Les crédits prévus pourront-ils, cette année, raisonnablement faire face aux besoins des ports maritimes et des voies navigables, à la nécessité de leur développement et de leur modernisation, à la nécessité de les mettre en état de soutenir la concurrence des équipements étrangers ?

De l'examen de ce budget — que vous n'avez pas confectionné mais dont vous devez cependant, monsieur le ministre, prendre la responsabilité — il ressort que l'effort de l'Etat est loin de correspondre à ce qu'il aurait dû être pour assurer l'exécution, d'une part, des opérations inscrites dans la deuxième tranche annuelle du IV^e plan et, d'autre part, de celles retenues à titre optionnel, c'est-à-dire déclarées prioritaires.

Par conséquent, il n'y a aucun espoir, dans le cadre des dispositions budgétaires, de rattraper le retard particulièrement accentué et dénoncé avec force lors de la discussion de la loi de programme de 1959 et lors de la discussion du IV^e plan.

En autorisations de programme prévues pour les ports de commerce, le budget de 1963 traduit bien une augmentation de l'ordre de 13 millions de francs — 136 millions cette année contre 123 millions l'an dernier — mais il sera déjà nécessaire de prélever sur ce total 10 millions pour faire face à la réalisation d'opérations en cours et de retenir une bonne trentaine de millions pour assurer le financement de travaux de reconstruction.

C'est ainsi qu'à ce dernier titre il faudra poursuivre des opérations à Calais, à Boulogne, à Cherbourg, à Dunkerque, où il reste encore bon nombre d'ouvrages détruits par la guerre, non encore réparés ou reconstitués.

La totalité des crédits, toutes formes confondues, réservés à l'ensemble des ports maritimes — ports de commerce et ports de pêche, sauf les plus petits d'entre eux, ce qui est fort regrettable — se chiffre, au titre des autorisations de programme, à 143.200.000 francs contre 128 millions environ en 1962.

Toutefois, je prie l'Assemblée de bien vouloir le noter, ce chiffre de 143.200.000 francs ne dépasse guère que de deux millions le montant annuel moyen, fixé à 141 millions, nécessaire de 1962 à 1965 pour parvenir à respecter les prévisions du IV^e plan, lesquelles étaient d'ailleurs loin de correspondre aux besoins minima recensés par les services compétents des ponts et chaussées, ces besoins en travaux d'infrastructure pouvant être évalués, en ce qui concerne la part de l'Etat, à 850 millions environ pour la totalité du plan.

Mes chers collègues, n'oublions pas — et je me permets d'insister sur ce point — qu'au moment de la mise en route du IV^e plan le retard pris en cette matière se chiffrait à 13 millions et qu'il fallait aussi retenir, dans une phase prioritaire, d'importants travaux supplémentaires jugés alors indispensables, notamment dans les ports de Marseille, de Bordeaux, du Havre, de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque.

Cela revient donc à dire, monsieur le ministre, que vous devrez vous battre, vous battre encore avec acharnement pour obtenir très rapidement des crédits nouveaux et substantiels. Et si, à vos instances, le Gouvernement répond qu'il n'estime pas devoir faire plus pour l'économie portuaire et maritime et qu'il appartient à celle-ci, et à elle seule, de rechercher les moyens de son expansion, il ne vous restera plus qu'à informer le pays que le Marché commun possède ce qu'il faut, sans les ports français, pour assurer ses échanges avec les territoires et les pays d'outre-mer.

Les craintes que nous manifestons, il y a un an, demeurent et aucune des dispositions de ce budget ne peut laisser espérer une amélioration sensible de la situation difficile des ports français.

Ai-je besoin de rappeler, après MM les rapporteurs, le devoir, pour un pays maritime comme le nôtre, de tout entreprendre pour placer nos grands ports en état de jouer leur rôle alors que les ports maritimes de nos partenaires du Marché commun connaissent un essor inégalable, grâce à une participation financière de leurs pouvoirs publics respectifs qui dépasse de loin, de très loin même, celle jamais consentie par l'Etat français ?

L'effort du budget national qui se situe en-deçà des prévisions du plan, au lieu de tendre, comme il conviendrait, à le dépasser, ne permettra pas aux ports français d'y trouver les moyens indispensables pour répondre à l'accroissement rapide des échanges maritimes et, surtout, pour lutter contre la concurrence des ports étrangers.

Alors que le trafic du port d'Anvers a progressé durant ces dernières années de 40 p. 100, celui de Rotterdam de 80 p. 100, la progression de nos ports, de tous nos ports réunis, n'en est qu'à 25 p. 100.

L'utilisation des ports français est trop coûteuse. Marseille — nous ne le soulignerons jamais assez — est trois fois plus cher que Rotterdam et deux fois plus cher que Gênes ; Dunkerque est deux à trois fois plus cher qu'Anvers, son voisin ; Rouen est six fois plus cher qu'Anvers et trois fois plus cher que Rotterdam.

Mesdames, messieurs, l'équipement et la modernisation de leurs installations de base n'évoluent lentement que parce que la part de dépenses laissée à la charge des collectivités concessionnaires est beaucoup trop lourde, pesant dangereusement sur le trafic.

A maintes reprises, avec le total accord du Parlement et de ses commissions compétentes, j'ai eu l'occasion de réclamer, pour financer les investissements portuaires, des formules nouvelles quant à la répartition des charges entre l'Etat et les collectivités publiques concessionnaires, quant aussi au coût des emprunts auxquels ces dernières doivent recourir pour assurer leur propre participation financière. Le moment n'est-il pas venu de reparler de la réforme dont l'étude avait été entreprise par l'un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, et tendant à doter un certain nombre de grands ports d'un régime particulier de gestion et de financement ?

J'aimerais connaître si le Gouvernement reste toujours décidé à en poursuivre l'examen et s'il estime devoir en saisir prochainement le Parlement, quelles sont ses intentions à cet égard et comment il pense devoir résoudre le problème posé.

Pour notre part, ce qui nous paraît être l'essentiel en cette matière, c'est l'institution d'un mode de financement pour les investissements portuaires importants, plus à la portée des moyens dont peuvent disposer nos établissements maritimes et aussi nécessairement plus conforme à l'intérêt général de l'économie nationale.

Mes chers collègues, pouvons-nous vraiment conclure, examen fait de ce budget, à une efficacité accrue pour demain de la politique portuaire française ? Sincèrement, nous ne le pensons pas. Aujourd'hui comme hier, nous entendons faire nôtre cette conclusion formulée l'an dernier par le rapporteur général de la commission des finances de l'époque déclarant, à propos du IV^e plan, « que le principal reproche que l'on peut faire à cette politique d'investissements portuaires, c'est qu'elle manque de hardiesse et qu'elle ne permettra pas, notamment à Dunkerque, le Havre et Marseille, de se tenir au niveau pourtant vital du standing européen compétitif, pas plus qu'elle ne permettra aux ports secondaires de réanimer les économies régionales qu'ils commandent ».

Ces souhaits légitimement exprimés par M. Marc Jacquet, rapporteur général, et unanimement partagé par tous nos collègues de la précédente législature, deviendront-ils des actes, les actes de M. Marc Jacquet, maintenant ministre des travaux publics et des transports. (*Sourires.*)

Je voudrais l'espérer. Toutefois, en l'état actuel des propositions qui nous sont faites par ce budget, rien ne peut nous laisser croire qu'il en sera bien ainsi.

Monsieur le ministre, je vous sais homme de volonté et très au fait des problèmes évoqués. C'est donc désormais à vous de jouer avec hardiesse pour gagner.

Oui, il vous faut gagner la partie pour mettre notre pays en état de supporter la concurrence étrangère qui s'annonce, très normalement à l'heure du Marché commun, sévère, rude et de tous les instants. Pour en être convaincus, il nous suffirait de porter nos regards vers les gigantesques entreprises d'au-delà de nos frontières, celles d'Anvers, dont le trafic pour 1962 a été quatre à cinq fois supérieur à celui de Dunkerque, c'est-à-dire égal à la moitié du tonnage français, celles de Rotterdam, au trafic annuel égal à celui de tous les ports français réunis, celles de Hambourg, celles de Gênes, qui toutes avec une audace déconcertante se préparent à devenir dans les années prochaines des concentrations maritimes et aussi industrielles colossales, par conséquent redoutables pour notre économie nationale et devant lesquelles ni le Gouvernement ni le Parlement n'ont le droit de rester indifférents.

Il va sans dire qu'il nous faudra réagir et réagir sans délai par des dispositions autrement plus positives et plus efficaces que celles engagées par ce budget.

Dans un autre domaine, celui des ports de pêche, petits et grands, il est patent que l'effort est, là aussi, très insuffisant. A ce sujet, des redressements et des rattrapages s'imposent pour doter nos flottes de pêche de moyens et d'installations portuaires qui leur permettent de travailler aux meilleures conditions.

En un mot, mesdames, messieurs, c'est l'ensemble portuaire français qui a sérieusement besoin d'être adapté aux tâches qui incombent à un pays baigné par l'Océan sur les trois cinquièmes de ses frontières et dont la vocation maritime doit pouvoir s'exercer pleinement dans l'intérêt de toutes nos activités économiques nationales.

J'en viens à la deuxième et dernière partie de mes observations, relative aux chapitres des voies navigables et de la navigation intérieure.

Après les rapporteurs des deux commissions compétentes attirant l'un et l'autre, avec la même insistance, l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'engager notre pays dans une politique résolue de modernisation et d'extension de notre réseau fluvial, je veux noter que sur les 7.000 à 8.000 kilomètres de fleuves navigables et de canaux, le tiers à peine peut être considéré comme n'étant pas tout à fait dans un état défectueux, tandis que la flotte fluviale, par un gros effort personnel sur elle-même, améliore ses structures, ses constructions, jusqu'à même posséder déjà des unités qui sont parmi les plus modernes d'Europe.

Les crédits d'engagement pour les voies navigables, s'ils augmentent de plus de 30 p. 100 de 1962 à 1963 en ce qui concerne les opérations de reconstruction et d'équipement, sont cependant loin de correspondre au montant annuel moyen, 190 millions de francs environ, qui ressort des prévisions et estimations du IV^e plan, lesquelles se tenaient déjà très en-deçà des besoins établis par la commission des transports du commissariat au plan. Après un premier retard subi dès 1962, nous voici exposés à en prendre un autre en 1963, ce qui compromet très sérieusement, sinon déjà très certainement, l'exécution, à titre de programme complémentaire, de la tranche optionnelle dans laquelle se situent notamment la mise au grand gabarit de la Saône entre Gigny et Verdun et surtout, ce qui semblait pourtant être acquis, l'aménagement et la modernisation de la section Bauvin—Lille, antenne indispensable de la liaison Valenciennes—Dunkerque, de surcroît assurée de sa rentabilité.

Reporter à plus tard cet aménagement dont la nécessité n'est contestée par personne, c'est exposer, par exemple, nos raffineries septentrionales de produits pétroliers à des détournements de trafic ou à des pertes de débouchés dont profiteraient tout aussitôt les ports étrangers de la mer du Nord, concurrents des nôtres. Allons-nous briser l'élan pris au cours de ces dernières années et décevoir ainsi les plus tenaces défenseurs de la navigation intérieure, qui pensent que la France ne saurait se laisser distancer à tout jamais par ses partenaires du Marché commun, lesquels, eux, ont consenti des efforts considérables pour se donner un équipement fluvial aux normes les plus modernes et les plus adaptées à l'évolution économique européenne ?

Convient-il d'ignorer que le trafic par voie d'eau va, en dépit de son équipement insuffisant, en augmentant d'année en année ? Cinquante millions de tonnes de marchandises ont été transportées par la batellerie en 1929, près de soixante-douze millions de tonnes en 1962, la distance moyenne de transport étant de 150 à 160 kilomètres.

Quant à la liaison Rhin-Rhône-Méditerranée, dont beaucoup estiment qu'elle peut s'inscrire tout nécessairement dans le cadre des grands axes fluviaux européens et dont il est avancé qu'elle apportera aux économies des régions traversées un essor certain, il ne semble pas qu'elle ait été retenue comme une opération à engager au-delà du niveau des études. Tout en sachant que, dans le même temps, cet axe implique, pour un juste et légitime développement des structures économiques des régions avoisinantes, une prise en considération de la mise en œuvre de relations fluviales vers le réseau du Nord, les bassins de la Meuse, de la Seine, de la Loire et de la Garonne, entre-t-il dans l'intention du Gouvernement de rechercher délibérément une solution à ce problème ?

Si la réponse du Gouvernement doit être définitive en ce qui concerne l'axe Nord-Sud, alors qu'il le dise et qu'il veuille bien prendre d'ores et déjà toutes dispositions utiles pour empêcher ce qui déjà s'affirme, c'est-à-dire la spéculation foncière sur les terrains susceptibles de constituer l'assiette du

futur canal Nord-Sud. (Très bien ! très bien ! sur les bancs du groupe socialiste.)

Je terminerai, mes chers collègues, par un examen de la situation de la navigation intérieure de la batellerie française.

Que l'on me permette d'abord de rappeler que les usagers et les travailleurs de la voie d'eau contribuent très largement de leurs deniers à l'équipement et à la modernisation de notre réseau fluvial. La batellerie française ne saurait suffire à tout et, même, se suffire à elle-même.

L'aide de l'Etat, aujourd'hui d'un taux moyen de 4 p. 100, reconduite pour 1963, devrait être assortie d'une sérieuse augmentation pour être portée à 10 p. 100 au moins.

La subvention qui est octroyée à la batellerie est, à tous égards, fondée, comme est également fondée tout supplément d'aide qui compenserait un surcroît de charges résultant de conditions d'exploitation difficiles aussi longtemps que la modernisation d'une grande partie du réseau navigable ne sera pas engagée et achevée.

A ce point de mon exposé, monsieur le ministre, mes chers collègues, je veux ouvrir une parenthèse pour vous demander de vous pencher sur la situation difficile de tous ceux qui, immobilisés dans les eaux gelées de nos canaux, ne peuvent plus exercer leur profession. Le manque à gagner dont ils sont menacés du fait des intempéries et d'un hiver qui se font durement sentir mériterait des pouvoirs publics une sollicitude toute particulière ; il faudrait, par exemple, que des facilités aussi larges que possible leur soient consenties sur le plan fiscal. (Très bien ! très bien ! sur les bancs du groupe socialiste.)

Pour conclure — et en me tournant spécialement vers vous, monsieur le ministre — je serais tenté de rappeler à votre bienveillante attention, en espérant que cette fois la cause des voies navigables sera définitivement entendue et qu'elle provoquera les décisions adéquates, le sentiment si opportunément exprimé par vous-même l'an dernier où, en votre qualité de rapporteur général, vous invitiez le gouvernement de l'époque à définir clairement sa politique fluviale tant sur le plan des opérations nouvelles de modernisation que sur celui, nécessaire, de l'entretien de nos équipements existants. Sinon, à quoi bon les sacrifices financiers de la nation ?

Dans son rapport sur le IV^e plan, on peut relever une déclaration de notre ancien rapporteur général et que nous faisons toujours nôtre. S'agissant de la voie d'eau, M. Marc Jaquet déclarait le 22 mai 1962 :

« Or, nous n'avons pas de doctrine sur l'avenir de la voie d'eau en France, ni de vue à long terme sur l'articulation des moyens de transport en fonction des besoins des différentes régions. »

Sommes-nous aujourd'hui en droit de penser que le ministre des travaux publics saura dorénavant entraîner le Gouvernement vers une doctrine sur l'avenir de la voie d'eau ?

Telle est bien la question. Nous la posons au Gouvernement et nous lui demandons d'y répondre avec conviction et résolution.

Le Gouvernement cédera-t-il à la pression du ministre des travaux publics que nous espérons très active et tenace ?

Tel est le sens, mesdames, messieurs, monsieur le ministre, que je voulais donner à mes observations qui sont aussi celles de mes amis du groupe socialiste au nom duquel je suis intervenu, et que le Parlement ne saurait manquer de partager. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Pierre Baudis. Mes chers collègues, les deux rapporteurs ont exposé les améliorations très sensibles apportées au cours de ces dernières années au fonctionnement de la S. N. C. F. et, sur ce point, nous sommes tous d'accord, de même que le sont les utilisateurs.

Un progrès technique certain a été réalisé. Mais nous avons aussi le sentiment que, dans le domaine social, le progrès n'a pas suivi le progrès technique.

Certes, nous ne serons pas aussi sévères que les rapporteurs qui ont parlé d'iniquité ; car leurs paroles me paraissent avoir dépassé leur pensée ou, du moins, elles ont dépassé le sens de leur vote final.

Monsieur le ministre, deux problèmes préoccupent depuis plusieurs années les parlementaires : d'une part, le problème

général de la retraite des cheminots qui, dans les catégories les plus défavorisées, du fait même que leurs retraites ne sont calculées que sur une partie seulement de leur traitement, sont placés à la fin de leurs jours dans une situation particulièrement difficile, surtout si on la compare à celle des agents du secteur privé ou d'autres secteurs semi-publics ; d'autre part, le problème des bonifications pour campagnes doubles.

Tous les Français savent quels immenses services ont été rendus par les cheminots au cours de la guerre et dans la Résistance. Bien des récits, bien des ouvrages, bien des films, comme la *Bataille du rail*, ont retracé leur action. La Légion d'honneur — une citation — a été décernée à la Société nationale des chemins de fer ; ainsi on a pensé un peu trop à la Société et pas suffisamment aux cheminots qui, pourtant, ont constitué l'âme et le cœur de cette résistance.

Aussi, nous vous demandons, monsieur le ministre, de mettre un terme à cette injustice. La raison pour laquelle il n'est pas tenu compte pour le calcul de la retraite des cheminots de certaines activités durant la guerre et la Résistance est, sans doute, que cette retraite et le statut de la S. N. C. F. ont été établis en 1911, avant les deux grandes guerres mondiales, c'est-à-dire à un moment où l'on ne pensait pas que se produiraient de pareilles catastrophes. En revanche, certains organismes, certaines sociétés, notamment Gaz et Electricité de France, qui se sont constitués après ces deux grandes guerres mondiales ont établi leurs statuts en tenant compte de ces campagnes, sachant très bien qu'il fallait faire en sorte que ceux de leurs ressortissants qui s'étaient battus, aient le même statut que ceux qui, dans la fonction publique ou le secteur semi-public, avaient obtenu cet avantage qui est d'ailleurs un droit tout court.

Il faut donc, monsieur le ministre, que vous mettiez une certaine harmonie dans vos services. Pourquoi les agents de la S. N. C. F. ne bénéficieraient-ils pas de ces bonifications pour campagnes doubles, tout comme ceux de la R. A. T. P. ? Les cheminots du Maroc et de la Tunisie ont cet avantage. Pourquoi les cheminots métropolitains en seraient-ils privés ? C'est là une source d'injustice et de malentendus. (*Très bien ! très bien !*)

Il vous faut donc — vous en avez les moyens — revoir le problème.

Il s'agit là, non pas d'un système de caisse de retraite établie sur la capitalisation ou la répartition qui vous rendrait la tâche impossible, mais d'un salaire différé. D'ailleurs le 6 juin 1962, en réponse à une question orale, M. Dusseaux, qui était à l'époque ministre des travaux publics et des transports, donnait l'assurance que l'enquête alors entreprise devait être achevée dans les mois suivants.

Cette enquête dont l'objet était d'évaluer le coût de l'opération portait sur 17.000 cheminots dans un effectif de 340.000. Le coût de l'opération, nous le connaissons. Il est tout à fait compatible avec les possibilités de ce budget, si l'on tient compte des déclarations relativement optimistes de M. le ministre des finances devant la commission des finances et surtout — je vous rends attentif à ceci, monsieur le ministre — après l'indication donnée par M. Giscard d'Estaing à cette commission selon laquelle les crédits avaient été établis en plein accord avec les différents ministres techniciens, c'est-à-dire avec vous même, en ce qui concerne votre ministère.

En effet, tous les ministres des travaux publics et des transports ont, dans cette Assemblée ou dans les commissions, indiqué que dans un très bref délai cette injustice devait disparaître. Puisque, pour une fois, le ministre des finances est d'accord avec le ministre des travaux publics et des transports et avec le ministre des anciens combattants, cet accord est de bonne augure et nous sommes probablement à la veille de la suppression de cette injustice, d'autant que vous pouvez, comme il était envisagé de le faire, échelonner cette remise en ordre sur plusieurs années.

Voyez-vous, monsieur le ministre, les cheminots ne vous demandent pas davantage. Ils demandent tout simplement, mais ils le demandent avec l'esprit de corps qui est le leur, qu'on mette fin à une injustice et nous sommes dans cette Assemblée, majorité ou opposition, unanimes à vous dire : c'est cette année que cette injustice doit prendre fin. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Maurice Schumann.

M. Maurice Schumann. Mes chers collègues, je veux profiter de la discussion du budget des travaux publics pour poser très brièvement à M. le ministre des travaux publics et à M. le ministre des finances, une question d'intérêt régional qui est aussi, vous le verrez, une question d'intérêt national.

Le IV^e plan de modernisation et d'équipement a retenu, vous le savez, en tranches fermes, la modernisation de la voie fluviale Valenciennes—Dunkerque, à laquelle il a été fait allusion par M. Denvers ; mais ce IV^e plan n'a retenu qu'en tranches optionnelle l'aménagement de la voie fluviale Bauvin—Marquette-Lille, c'est-à-dire le rattachement de l'axe principal à la région lilloise.

C'est, pour des raisons régionales et pour des raisons nationales, une erreur qui est très facile à circonscrire et à délimiter.

Sur les raisons d'ordre régional, je pourrais m'étendre longuement. Je me bornerai à signaler que le port fluvial de Lille connaît maintenant un trafic annuel de 1.400.000 tonnes, c'est-à-dire supérieur à la majorité des ports fluviaux français et même à plusieurs ports maritimes.

On mesure donc facilement l'intérêt qu'une agglomération de 700.000 habitants pourrait tirer d'une infrastructure fluviale au gabarit international.

Je n'aurais pas soulevé cette question devant l'Assemblée nationale — je l'aurais fait par la voie d'une question écrite au *Journal officiel* — si l'intérêt national n'était également directement en cause. On a constaté, ces dernières années, une réduction du trafic charbonnier. On a vu aussi se développer le recours à la voie d'eau pour les matériaux de construction, les produits sidérurgiques et métallurgiques. Ce développement a compensé, et au-delà, la diminution du transport des combustibles minéraux.

A présent, une nouvelle question va se poser et c'est surtout sur cette question que je veux attirer votre attention, monsieur le ministre, ainsi que celle de M. le ministre des finances.

En 1965, l'approvisionnement en hydrocarbures, à partir de Dunkerque, de toute l'agglomération lilloise, tant pour les besoins de l'industrie que pour la consommation domestique, nécessitera le raffinage de 500.000 tonnes de brut provenant pour moitié d'Hassi-Messaoud.

Il en résultera — si les débouchés de cette région sont assurés aux installations de Dunkerque plutôt qu'à d'autres à l'étranger — un gain, pour l'économie française, s'élevant à 28 millions et demi de francs.

Ce gain assurerait d'ailleurs en quatre ans l'amortissement du coût de la mise au gabarit international de la liaison fluviale Bauvin—Lille. Je comprendrais mal qu'une telle rentabilité ne déterminât pas le Gouvernement à retenir en tranche ferme cette très importante opération de modernisation.

La question qui lui est posée est de savoir s'il y est décidé. Certains propos l'avaient donné à espérer. En tout état de cause, il y va de la modernisation d'une région essentielle et, je crois l'avoir démontré, de l'intérêt du budget et du Trésor. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.*)

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

M. Louis Jaillon. Dans le temps limité qui m'est imparti, je ne formulerais que quelques observations sur le budget des travaux publics et des transports qui vient d'être excellemment présenté par MM. les rapporteurs.

Le projet de budget pour 1963 met en évidence, une fois de plus, la non-concordance du volume des crédits routiers avec l'accroissement des recettes fiscales provenant de la circulation automobile. Pour citer un exemple, je précise que ces crédits sont, en Allemagne, supérieurs de 400 p. 100 à ceux affectés en France au réseau routier. Quant au pourcentage du produit de la fiscalité spécifique à la circulation routière que le Gouvernement consacre aux dépenses d'entretien et de modernisation des routes, il est de 8 p. 100 environ, alors que le fonds routier avait institué un prélèvement de 22 p. 100 sur le produit de la taxe sur les carburants.

Cette situation explique la grande pauvreté des tranches nationales, départementales, communales et urbaines. Il s'ensuit notamment que nos communes rurales et autres ne peuvent plus faire face aux obligations financières qui leur sont imposées pour la réfection de leur réseau routier.

Faut-il rappeler que le pourcentage affecté au fonds routier est, en Allemagne, de plus de 42 p. 100 et, en Italie, de plus de 16 p. 100 ?

Les charges fiscales spécifiques frappant la circulation routière se sont élevées dans notre pays à un total de 731 milliards 500 millions d'anciens francs en 1961 et, pour l'année 1963, les prévisions atteignent 837 milliards 500 millions d'anciens

francs, alors que les dépenses routières engagées sur les crédits budgétaires s'élevèrent en 1963 à 93 milliards 600 millions d'anciens francs seulement.

Le revenu net de l'Etat s'établit donc, pour l'année 1963, à 743 milliards 900 millions d'anciens francs, y compris la recette provenant de la vignette qui avait été évaluée, pour l'exercice 1962, à 52 milliards d'anciens francs.

Alors que notre parc automobile est passé, depuis 1955, de 4.250.000 véhicules à plus de 8 millions, c'est-à-dire qu'il a doublé, les crédits pour les voies nationales n'ont augmenté que de 11 p. 100. Je précise que ce parc automobile atteindra probablement 12 millions de véhicules en 1970.

Je n'insiste pas davantage, sauf pour joindre mon appel à celui de M. le rapporteur Ruais en vue d'obtenir une augmentation des crédits affectés à l'amélioration du réseau routier en général, et pour que soit envisagé sérieusement un démarrage rapide et massif des travaux de modernisation.

En ce qui concerne la réforme tarifaire de la S. N. C. F., mise en application le 1^{er} octobre 1962, disons simplement qu'elle a eu des incidences sensibles dans un grand nombre de départements et c'est pourquoi des protestations unanimes se sont élevées contre l'application de cette réforme.

En effet, elle pénalise particulièrement les départements de montagne, dont les industries sont implantées sur les plateaux et le long des lignes non électrifiées, et qui subissent, de ce fait des majorations de frais de transport sensibles.

Les collectivités régionales ou locales appartenant aux régions menacées des hausses les plus élevées ont, de leur côté, manifesté leur hostilité.

La S. N. C. F. a finalement accordé, sur l'intervention du Gouvernement, des mesures générales de correction. C'est ainsi que huit départements sont affranchis de l'application de la réforme et replacés dans le cadre de la tarification antérieure, que d'autres bénéficient d'une réduction provisoire variant de 8 à 15 p. 100, et que d'autres encore subissent intégralement ces hausses tarifaires appliquées depuis le 1^{er} octobre.

Ces inégalités de traitement créent des distorsions regrettables entre les conditions de vie et des industries de même qualité mais situées dans des régions différentes. En outre, cette nouvelle et injuste tarification paraît contraire à l'esprit du IV^e plan qui est un plan de décentralisation, et risque d'en compromettre une saine application.

Au début de 1962, M. le ministre des finances déclarait ce qui suit, à la commission des finances de l'Assemblée nationale :

« En ce qui concerne la S. N. C. F. et la déperdition des tarifs de transport de marchandises, le gouvernement précédent avait pris une position favorable et, sans rompre la solidarité gouvernementale, je puis dire que cette réforme n'est pas due à l'initiative du département des finances, qui est, au contraire, assez réservé sur certains de ses aspects.

« On a décidé de prolonger d'un mois la durée de l'enquête en cours et je souhaite que celle-ci fasse apparaître de nouveaux éléments.

« En tout cas, au moment de l'examen définitif » — disait M. le ministre des finances — « je ferai valoir un certain nombre d'arguments qui me conduisent à penser que cette réforme, telle qu'elle est actuellement présentée, ne paraît pas offrir tous les avantages qu'on pourrait en attendre en contrepartie des inconvénients incontestables auxquels elle donne lieu. »

C'est pourquoi, monsieur le ministre des travaux publics et des transports, sachant l'esprit de justice qui vous anime — nous avons pu nous en rendre compte lorsque vous étiez rapporteur général du budget — je vous demande d'annuler purement et simplement cette réforme tarifaire dans toute la France, afin de permettre une nouvelle étude plus équitable et l'établissement d'une tarification qui permettra à chaque localité, à chaque département ou à chaque région d'être traité sur un pied d'égalité avec les autres. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.)

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

M. Jeanni Dumortier. Il semblait que, dans l'instabilité ministérielle générale, règle de ce régime qui se veut fondé sur la continuité, le poste des travaux publics devait échapper à la partie de chat perché ministérielle.

Hélas! depuis six mois, les bouchées doubles sont mises. Après le départ de M. Buron, après le petit tour de M. Dusseaux,

je suis très heureux, monsieur Marc Jacquet, de saluer en vous le troisième ministre des travaux publics de la V^e République.

Ma première observation sera sous la forme de deux questions. Il existe dans le budget un chapitre 41-41, qui, en son article 2 intitulé « Annuité à la compagnie des chemins de fer Méditerranée-Niger », comporte une inscription de 1.426.997 francs, à l'article 3 une « Subvention pour couverture du déficit d'exploitation » en augmentation de 1 million sur l'année dernière, soit 3.320.000 francs — ce qui fait au total 4 millions 796.997 francs.

Monsieur le ministre, l'exploitation de cette ligne continue-t-elle? La convention d'intégration à la S. N. C. F. des agents du Méditerranée-Niger n'est-elle pas signée?

Ma deuxième observation concernera le chapitre 31-42. Pour permettre un contrôle efficace de la coordination tarifaire, les crédits sont pratiquement, étant donné les hausses de salaires et des services, ceux de l'an passé. C'est dire que le contrôle sera encore insuffisant.

Ma troisième observation concerne le chapitre 32-91, relatif aux crédits de la C. A. M. R. Il y a reconduction pure et simple. Ce crédit a été insuffisant. Il vous faudra donc, dans un collectif, redresser la situation pour faire face, sans amélioration, aux obligations de l'Etat.

Passons aux investissements.

M. Jacques Marette, ministre des P. T. T., déclarait dans sa réponse, lors du vote du budget de son département, que l'institut français d'opinion publique s'était livré à un sondage et avait posé la question suivante : « Qu'est-ce qui, à votre avis, fonctionne le mieux en France? » Les deux réponses classées en tête avaient été les P. T. T. — 17 p. 100 — et la S. N. C. F. — 14 p. 100.

Nul ne conteste l'augmentation régulière de la production de notre grande entreprise nationale mais il faut lui donner des moyens qui lui permettent de continuer sur sa lancée.

Or ce n'est pas le retard pris dès le démarrage du IV^e plan qui nous rassure.

La S. N. C. F. avait demandé, pour quatre ans, 6.909 millions de francs. Il lui a été accordé 5.950 millions de francs, soit environ 1.490 millions de francs, valeur 1960, par an.

En 1962, 1.410 millions de francs seulement ont été inscrits au budget et il faut compter 127 millions de hausse.

La S. N. C. F. avait demandé, pour 1963, que le crédit de 1.467.700.000 francs inscrit à l'échéancier soit porté à 1 milliard 573.300.000 francs pour tenir compte de la hausse des prix et d'un programme de modernisation plus rapide de la Bretagne. Il n'a été accordé que 32.300.000 francs.

Le problème du renouvellement des wagons est grave lui aussi.

Plus de 100.000 wagons sont âgés de plus de quarante ans. Il y avait en exploitation, en 1961, 353.800 wagons contre 357.600 en 1957. En revanche, le nombre des wagons particuliers passait de 50.200 à 60.200 et, si l'on tient compte des wagons réellement utilisables, il en reste 300.000, dont 49.600 wagons particuliers.

Quelle est la somme prévue pour le renouvellement des wagons sur l'annuité de renouvellement du matériel roulant qui est limitée à 8 p. 100 des recettes alors que la convention prévoit 9 p. 100?

Cette constante diminution du nombre total des wagons, cette augmentation constante du nombre des wagons particuliers est un moyen indirect, monsieur le ministre, de dénationalisation de la S. N. C. F.

Pour le personnel, malgré les efforts accomplis durant la période de générosité qui se situe autour des élections, malgré la décision heureuse de mise en vigueur de la semaine de 46 heures — mesure qui ne peut être que transitoire, l'objectif étant, bien sûr, la semaine de 40 heures dans l'intérêt de tous, cheminots, usagers et service — malgré la prime du 25^e anniversaire, heureusement hiérarchisée d'après l'ancienneté, le problème de la rétribution des cheminots demeure entier alors que, continuellement, le coût de la vie s'élève.

Consultez la liste des démissions remises à la S. N. C. F. : en 1961, 2.600 agents ; en 1962, 3.400.

Pourquoi?

Parce que la généralisation des mesures sociales qui, par le jeu des contrats collectifs, ont pu être prises, la création puis la prolongation des congés dans l'industrie privée, la création des caisses complémentaires de retraites ont eu pour résultat que la stabilité de l'emploi, les congés, la certitude de la retraite ne sont plus les seuls apanages des fonctionnaires et des travailleurs des entreprises nationalisées.

De surcroît, le retard du salaire des cheminots sur celui de leurs homologues de l'industrie est tel que le recrutement est difficile et les démissions nombreuses.

Il faut réaliser le rattrapage des rémunérations d'activité et il faut aussi, pour les cheminots retraités, modifier le rapport pension-salaire qui, même après intégration de l'indemnité dégressive, est insuffisant. Il faut relever ce rapport et le taux minimum des pensions.

Après tant d'autres, permettez-moi aussi, monsieur le ministre, de vous demander de mettre fin à cette injustice qu'est le refus du bénéfice de la campagne double aux cheminots anciens combattants.

Les fonctionnaires, les agents d'Electricité de France et de la R. A. T. P. ont obtenu satisfaction. Pourquoi pas les cheminots ?

N'attendez pas, monsieur le ministre, la disparition de tous les anciens de 1914-1918 et prenez sans tarder la décision qui s'impose. Vous accomplirez ainsi un geste d'apaisement et une bonne action. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie), n° 22 (rapport n° 25 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports :

I. — Travaux publics et transports (à l'exception du tourisme) (Annexe n° 25. — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Catalifaud et de M. Duchesne (voies navigables et ports), au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie), n° 22 (rapport n° 25 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports :

I. — Travaux publics et transports (à l'exception du tourisme) (*fin*) (annexe n° 25. — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Catalifaud et de M. Duchesne (voies navigables et ports), au nom de la commission de la production et des échanges).

(*La séance est levée à onze heures cinquante-cinq minutes.*)

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

(Le compte rendu intégral des 2^e et 3^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)