

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 2^e Législature

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1962-1963

COMPTE RENDU INTEGRAL — 21^e SEANCE

2^e Séance du Mardi 15 Janvier 1963.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1963 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 831).

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

Travaux publics et transports (suite).

I. — Travaux publics et transports (suite).

MM. Tony Larue, Duchesne, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges; Cazenave, Vendroux, Nolret, Hinsberger, Cornignon-Molinier, Hébert, Couillet.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Fievez, Barbet, Chamant, Odru, Seramy, Palmero, Roussetot, Bardet.

Renvol de la suite du débat.

2. — Représentation de l'Assemblée nationale au sein d'organismes extra-parlementaires. — Désignation des candidats par les commissions intéressées (p. 845).

3. — Ordre du jour (p. 845).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1963 (DEUXIEME 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 29 (suite).]

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports (suite).

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits de la section I du ministère des travaux publics et des transports, à l'exception du tourisme.

*

Je rappelle les chiffres des états B et C :

ETAT 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. »

La parole est à M. Tony Larue.

M. Tony Larue. Mes chers collègues, je désire vous faire part de quelques réflexions que me suggère ce budget.

Je présenterai d'abord deux considérations d'ordre général, l'une intéressant le personnel, l'autre les travaux.

Je note avec satisfaction les augmentations de crédits intéressant le personnel, mais elles ne me paraissent pas encore suffisantes pour assurer une rémunération convenable et un recrutement satisfaisant.

Quant aux crédits de travaux — on l'a dit ici à plusieurs reprises ce matin — ils correspondent à peine, en raison de la hausse des prix, aux dotations antérieures.

D'une manière générale, je regrette que les crédits de ce ministère procèdent d'une conception d'accompagnement et non, comme il serait nécessaire, d'entraînement.

Maintenant, j'entends souligner quelques insuffisances concernant la S. N. C. F., plus spécialement celles qui apparaissent dans les chapitres 45-42, 45-44 et 45-46.

L'augmentation de la subvention pour la couverture du déficit me conduit à poser la question : quelle est la politique que le Gouvernement entend suivre dans ce domaine ?

S'agissant du personnel, chacun s'accorde ici à reconnaître les mérites techniques des cheminots, ainsi que leur patriotisme dont porte témoignage le nombre important de ceux qui ont été déportés ou internés durant l'occupation. Je regrette donc que leurs salaires soient maintenus à un niveau très insuffisant.

Les cheminots anciens combattants attendent toujours que leur soit accordé le bénéfice de la bonification de campagnes, tant de fois réclamé au cours de débats antérieurs, et dont jouit l'ensemble de la fonction publique.

Où en est la question du relèvement général des tarifs de la S. N. C. F., dont on parle beaucoup ?

Quant à la tarification différenciée des transports de marchandises, il est encore trop tôt pour juger ses résultats, mais je crains qu'elle n'ait des effets contraires à ceux qui ont été annoncés.

S'agissant des régions défavorisées, nous serions heureux que le Gouvernement nous fasse connaître les garanties de durée qui ont été accordées, ainsi que l'a demandé M. Regaudie à la commission des finances et que l'a souligné M. le rapporteur spécial. En effet, les entreprises ne sauraient engager des investissements très lourds pour leur décentralisation vers les régions en cause si elles ne sont pas assurées de conditions stables pour leurs transports.

J'aborde maintenant le chapitre des routes. L'inquiétude est grande à ce sujet. Compte tenu de la hausse des prix, il est bien évident que les moyens du ministre des travaux publics sont loin d'être augmentés.

Le programme prévu de construction d'autoroutes — quel que 175 kilomètres dans l'année — sera loin, c'est l'évidence, de répondre aux besoins urgents. M. le ministre a lui-même indiqué qu'il en faudrait construire de trois cents à quatre cents kilomètres par an. C'est impossible, nous dit-on, pour des raisons financières. S'il en est ainsi, un autre mode de financement doit être recherché afin de pouvoir doter notre pays, sans trop de retard, de cet équipement indispensable.

D'aucuns suggèrent de recourir à l'emprunt, dont les annuités seraient couvertes par le produit des péages. Si cette formule est possible, elle doit demeurer exceptionnelle, pour des itinéraires bien déterminés. Ne perdons pas de vue que l'automobile est un élément essentiel de l'économie et qu'elle ne peut être imposée sans limites.

Il apparaît donc que les crédits du présent budget ne permettront ni de construire un nombre convenable de kilomètres d'autoroutes, eu égard aux besoins, ni de procéder à l'entretien et à l'aménagement rationnel des routes existantes. Il y va pourtant — c'est encore une évidence — de la sécurité des automobilistes.

Nous nous permettons de suggérer à M. le ministre que s'il est impossible de construire des autoroutes, un bon aménagement des routes nationales permettrait de résoudre d'urgents problèmes, à un prix abordable. Mais, à cet égard, nous ne saurions trop condamner la « politique des petits tronçons » actuellement poursuivie, qui ne semble pas s'inscrire dans un plan d'ensemble précis et méthodique, et dont les conséquences, nous le savons tous, sont souvent déplorable.

C'est ainsi que des déviations ont été prévues et étudiées depuis longtemps par les ponts et chaussées afin de dégager certaines villes ; mais les terrains n'ayant été ni acquis ni frappés de servitude, il arrive que des constructions aient été édifiées sur l'assiette de l'itinéraire envisagé. Ne pourrait-on pas, dans ce domaine, apporter un peu d'ordre afin d'éviter des difficultés et des dépenses supplémentaires ?

Il est question aussi, nous dit-on, d'attribuer de nouvelles licences de transports routiers. Nous aimerions savoir si, préalablement, toutes les précautions ont été prises, si des études économiques ont été faites, et nous souhaiterions que les demandes anciennes faisant l'objet de certains litiges reçoivent enfin satisfaction.

Nous serions heureux, monsieur le ministre, de savoir si vous entendez mettre en œuvre la politique des transports dont le pays a besoin.

L'anarchie que nous avons trop souvent déplorée doit faire place à un minimum d'harmonie, cette harmonie que vous avez, vous-même, en un temps, réclamée.

Au moment où le Marché commun devient une réalité, il ne faut pas que notre pays soit placé dans une position inférieure par rapport à ses voisins. Dès lors, aucune technique des transports — rail, route, voie d'eau, avion — ne saurait faire l'objet d'une décision partisane, favorable ou défavorable, qui ne serait pas conforme à l'intérêt général.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez nous apporter les satisfactions que nous attendons. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Duchesne, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les voies navigables et les ports.

M. Edmond Duchesne, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, j'ai d'abord des excuses à vous présenter pour ne pas avoir, selon les us et coutumes de cette honorable maison, été présent ce matin à l'ouverture du débat, en ma qualité de rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Mais je suis député et, par surcroît, président d'une chambre de commerce. A ce double titre, j'ai dû assister, ce matin, à une réunion importante pour ma région et qui concernait la future autoroute de Normandie, vers Rouen, le pont de Tancarville et les plages de ma circonscription. C'est dire que j'attachais le plus grand intérêt à cette réunion. J'ai pu m'y rendre grâce à la compréhension des organisateurs de nos séances et je tiens à les en remercier.

J'ai été, pendant deux années consécutives, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour le budget de la marine marchande. Mes collègues ont probablement estimé que j'avais suffisamment navigué ! Aussi m'ont-ils confié, cette fois, le rapport sur les ports et les voies navigables !

Vous trouverez dans mon rapport imprimé et distribué l'opinion de la commission de la production et des échanges sur le budget des voies navigables et des ports maritimes pour 1963, auquel elle a consacré une étude sérieuse.

Vous savez, mes chers collègues, que je ne puis émettre qu'un avis et qu'il ne m'est pas possible de modifier en quoi que ce soit les chiffres de ce budget, pas plus d'ailleurs que ne le peut mon collègue rapporteur spécial de la commission des finances, pas plus que n'ont pu ou ne pourront le faire ceux qui, pour d'autres budgets, m'ont précédé ou me succéderont à cette tribune. La conséquence est que nous ne faisons pas recette ! Il n'en serait certes pas de même si nous avions le pouvoir, dans certains cas, de supprimer ou tout au moins de réduire les recettes, et surtout d'accroître les dépenses. Nos débats seraient certainement suivis par une assistance bien plus nombreuse. Mais les choses étant ce qu'elles sont, comme l'a dit un homme bien plus célèbre que moi, et puisqu'il ne peut en être autrement, l'intérêt de nos débats doit résider dans les suggestions que nous vous ferons, monsieur le ministre, et dont nous espérons que vous voudrez bien tenir compte lors de l'élaboration du prochain budget.

Je ne veux pas, mes chers collègues, vous astreindre à entendre une succession de chiffres que vous oublieriez dès l'issue de ce débat et que vous trouverez d'ailleurs dans le fascicule budgétaire et dans mon rapport écrit. Mais, rejoignant les conclusions de M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, je tiens à montrer à notre nouveau ministre des travaux publics — qui n'en est d'ailleurs pas responsable — l'insuffisance de nombreux crédits de ce budget, plus particulièrement de ceux qui sont destinés à l'entretien des ports maritimes et des voies navigables.

Nous avons à défendre là un patrimoine national et l'Etat ne semble pas être, en la circonstance, un bon propriétaire. Tout ce que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui par suite de l'insuffisance des crédits devra être fait dans un proche avenir et à un prix probablement plus élevé. Je comprends évidemment la position de notre ministre des finances, dont le poste n'est guère à envier, contrairement à ce que certains pensent, et qui s'efforce de maintenir son budget sans augmentation d'impôts, ce dont je le félicite. Mais il doit savoir qu'il est des économies qui, à la longue, n'en sont pas. Aussi j'espère, monsieur le ministre des travaux publics, que vous saurez le convaincre d'avoir à desserrer quelque peu les cordons de sa bourse l'année prochaine pour les crédits d'entretien relatifs aux voies navigables et aux ports maritimes.

Je vous demande également, monsieur le ministre, d'obtenir, comme vous le lirez dans mon rapport écrit, que tous les ports sans exception soient traités sur un pied d'égalité et que cesse cette anomalie qui consiste à demander à certains d'entre eux et non aux autres une participation pour les dépenses de dragage.

Cette égalité de traitement entre tous les ports, grands, moyens et petits, je souhaite qu'elle se concrétise également dans des investissements nouveaux en unifiant le fonds de concours demandé aux différents ports à 50 p. 100, et non pas 50 p. 100 et 66 p. 100 comme c'est le cas aujourd'hui.

Ne croyez pas qu'en présentant cette requête, je poursuis le but de freiner le développement de nos grands ports dits nationaux. Je suis entièrement d'accord pour reconnaître avec vous le rôle important qu'ils doivent tenir face à une concurrence étrangère redoutable. Vous vous devez donc de faire comprendre à notre ministre des finances que les crédits qu'il mettra à votre disposition pour leur équipement ne le seront pas en pure perte.

Qu'advierait-il en effet demain, tant que l'Europe ne sera pas un véritable et unique Etat encaissant des droits de douane par des douaniers européens et pour le compte de l'Europe — mais vous savez bien que ce ne sera pas demain — si des marchandises destinées à la France et devant acquitter des droits de douane débarquaient à Anvers ou Rotterdam par exemple, pour être ensuite acheminées vers la France? Venant alors d'un des pays du Marché commun, elles n'auraient plus à acquitter de droits et notre ministre des finances perdrait une source de rentrées considérables.

Mais s'il est vrai que les grands ports doivent être aidés — et le projet des six grands ports prouve bien que le Gouvernement comprend la gravité de la situation — il ne faut pas pour autant « larguer » les moyens et les petits ports. Les services que beaucoup d'entre eux, et je pourrais vous le prouver, monsieur le ministre, rendent, le sont à des taux moins élevés que ceux des grands ports.

Et puis, songez à la bienfaisance de leur rôle, en Bretagne par exemple, où les navires apportent sur le lieu même de la consommation les marchandises ou denrées importées sans leur faire subir un transport par voie ferrée. Ils contribuent et contribueront non seulement en Bretagne, mais tout au long de notre littoral côtier, à être un atout excellent pour la décentralisation industrielle, particulièrement dans des régions côtières sous-développées.

Voilà, mes chers collègues, mes observations et réflexions entièrement partagées par mes collègues de la commission de la production et des échanges sur le budget des voies navigables et des ports. J'espère que monsieur le ministre voudra bien en tenir compte lorsqu'il présentera son prochain budget à son collègue des finances.

Avant de terminer, je voudrais, toujours animé du même désir que j'ai de voir s'accroître la prospérité de nos ports, évoquer en deux mots un sujet brûlant — si l'on peut dire après la température sibérienne dont nous a gratifiés M. Khrouchtchev depuis quelques semaines (*Sourires.*) — celui de l'importation de charbon par voie maritime.

Ce trafic représentait, il y a peu d'années encore, un pourcentage important dans le tonnage de nombreux ports. La politique protectionniste excessive des houillères françaises a eu pour résultat de ne pas autoriser l'organisme chargé de l'importation « l'Atic » à conclure l'année dernière, surtout avec la Russie, les contrats pour les tonnages d'antracite qu'il estimait indispensables pour répondre aux besoins de la clientèle française. Le résultat vous le connaissez : il n'y a au 15 janvier pratiquement plus une tonne d'antracite chez les marchands de charbon de l'intérieur et dès que, de temps à autre, un navire touche un port, sa cargaison est l'objet d'un véritable assaut de la part des clients.

Pour l'instant, il n'y a malheureusement plus rien à faire pour combattre cette pénurie mais il faudra, à également, l'année prochaine, ouvrir plus largement les vannes de l'importation qui nous procureront par ailleurs le bénéfice d'accroître nos exportations de matériel divers vers les pays fournisseurs et particulièrement vers l'U. R. S. S., laquelle ne demande qu'à augmenter le volume de ses échanges avec nous. Cela contribuera également à l'activité de nos ports et de nos voies navigables.

J'ajoute, pour terminer, un vœu qui hélas ne se réalisera peut-être pas, vœu qui consisterait à faire bénéficier les populations riveraines des ports d'importation, du prix de revient intégral des marchandises importées, ce qui, pour l'antracite par exemple, leur permettrait de payer moins de 200 francs la tonne qu'elles payent aujourd'hui plus de 230 francs. La différence tombe dans une caisse commune qui certes n'est pas percée, mais nous ne savons pas à juste qui en profite. Puisqu'on vient d'accepter une entorse au principe de la péréquation en ce qui concerne les tarifs de la S. N. C. F. au détriment bien souvent des populations côtières, ce serait justice de les faire bénéficier en contrepartie d'une entorse au principe de la péréquation des prix du charbon.

J'en ai terminé, mes chers collègues, et si je m'excuse d'avoir présenté toutes ces observations, il n'en reste pas moins, en conclusion, que selon l'usage votre commission de la production et des échanges est d'accord pour donner un avis favorable à

l'adoption des crédits réservés aux ports et aux voies navigables dans le budget des travaux publics et des transports. (*Applaudissements.*)

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

M. Franck Cazenave. Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur l'un des aspects les plus importants de notre circulation routière : les réseaux de trajet et les problèmes qui en découlent.

Ces réseaux sont définis par l'ensemble des circuits dominants qui, autour d'un centre industriel, sont utilisés par les travailleurs pour se rendre à leur lieu de travail et revenir à leur domicile.

Cette notion nouvelle de réseaux de trajet n'est pas une vue de l'esprit. Les accidents dits de trajet qui s'y produisent la justifient. Au demeurant, quoique ces réseaux s'intègrent dans des réseaux urbains ou de grandes routes ou de routes secondaires, il est possible de les définir, de les cerner autour de chaque centre industriel ou de chaque usine.

Les accidents de trajet sont un fléau pour l'économie nationale. Ils représentent chaque année 1.100 tués et 21.000 accidents graves, c'est-à-dire ayant entraîné soit le décès, soit une incapacité permanente.

Ces accidents ont coûté 270 millions de francs en 1963 ; 32 millions de journées de travail ont été perdues, ce qui représente une baisse de 1,30 p. 100 de la productivité pour l'ensemble de la France.

Il est à noter que les 21.000 accidents graves correspondent à environ 30 p. 100 des accidents graves qui se produisent dans l'ensemble de la circulation routière en France. Si l'on ne tient compte que des jours ouvrables, on peut avancer qu'un accident grave sur deux environ est un accident de trajet.

Comment se présente donc la circulation sur ces réseaux de trajet pour que le nombre d'accidents y soit si élevé ?

Une étude de l'institut national de la statistique faite en mars 1959 sur « les conditions de travail des Français » nous permet de constater que les 10 millions de travailleurs pris actuellement en charge par la sécurité sociale se répartissent approximativement, selon le mode de locomotion utilisé pour se rendre au lieu de travail et en revenir, de la façon suivante :

2.500.000 travailleurs utilisent les transports publics ou ceux mis à leur disposition par les entreprises — environ 400.000 ; 2.500.000 vont à pied ; 5 millions utilisent des véhicules personnels se ventilant de la façon suivante : 1 million d'automobiles, 2.500.000 de deux roues motorisées, 1.500.000 de bicyclettes.

La même étude nous apprend que ceux qui utilisent des moyens personnels ont une durée moyenne de trajet aller et retour de 45 minutes par jour.

Ainsi, ces 5 millions de travailleurs utilisant autos et deux roues correspondent à une circulation sur les réseaux de trajet de 3.750.000 heures-véhicule par jour. Comme la circulation journalière totale en France est de 11 millions d'heures-véhicule, on constate, compte tenu des véhicules autres que ceux des travailleurs qui utilisent ces réseaux, que la circulation sur les réseaux de trajet correspond sensiblement à 40 p. 100 de la circulation totale de la France.

En conséquence, entre six heures et neuf heures et entre dix-sept heures et vingt heures, un pourcentage important de la circulation se trouve concentré sur ces réseaux de trajet, de telle sorte que ces réseaux sont alors de véritables centres d'engorgement.

J'ajoute qu'en dehors des transports publics les véhicules de transport des travailleurs utilisant la chaussée des réseaux de trajet se répartissent de la façon suivante : 6 p. 100 d'autocars de ramassage, 20 p. 100 d'autos, 74 p. 100 de deux roues motorisées ou non. La circulation sur les réseaux de trajet est donc très largement dominante en deux roues. Il en va naturellement de même pour les accidents de trajet qui se répartissent ainsi : piétons, 17 p. 100, deux roues, 79 p. 100, quatre roues, 4 p. 100.

La question ne saurait se poser de tenter de juguler l'expansion du « deux roues », plus singulièrement du cyclomoteur : le « deux roues » est devenu un fait social. En 1962, il a été produit 600.000 bicyclettes et 1.200.000 cyclomoteurs et l'on peut avancer que les travailleurs utilisant un deux roues, qui sont actuellement quatre millions, seront cinq à six millions dans cinq ans.

Pour les raisons que je viens d'exposer, monsieur le ministre, il y a lieu de se pencher sur le problème que posent les réseaux de trajet, car les travailleurs qui les utilisent ont le droit de demander d'y être en sécurité. Et cela, d'autant plus que l'essence qu'ils dépensent pour faire l'aller-retour de leur domicile au lieu de travail représente chaque année, pour l'Etat, en

taxes perçues sur cette essence, plus de 800 millions de francs 1963, ce qui est une sorte de « péage » payé par les travailleurs pour utiliser leurs réseaux.

Un accident, monsieur le ministre, est le résultat de la conjugaison de certains facteurs techniques et humains; mais quand il s'agit d'accidents de trajet, les facteurs techniques jouent un rôle particulièrement important.

Si les efforts à faire sur les facteurs humains sont le fait d'organismes, soit officiels, comme la sécurité sociale, soit privés, comme la prévention routière, avec, naturellement, le concours des entreprises — et je crois savoir que, bientôt, une campagne sera déclenchée à cet effet — les facteurs techniques, en revanche — infrastructure, pistes, bandes cyclables, entretien, éclairage, signalisation, surveillance — dépendent essentiellement des pouvoirs publics. Il est bien certain que ces efforts doivent être concomitants; sinon, ceux réalisés sur le plan humain viendront achopper sur un aménagement technique insuffisant.

Il est donc difficile d'élaborer un plan de prévention des accidents de trajet si l'on ne peut placer en exergue la décision formelle de la puissance publique d'inscrire dans les budgets appropriés les crédits suffisants pour améliorer sérieusement l'aménagement des réseaux de trajet, plus singulièrement en séparant sur la chaussée les véhicules à circulation lente de ceux à circulation rapide — je rappelle que 30 p. 100 des accidents de trajet sont dus à la collision de véhicules à quatre roues contre des véhicules à deux roues — donc en créant des pistes cyclables, quand cela est possible, et, en tout état de cause, des bandes cyclables.

Sur ce point, en particulier, je rappelle que, durant ces dernières années, M. le ministre des travaux publics a dégagé environ 5 millions de francs 1963 sur les crédits qui lui étaient affectés pour les routes, ce qui permettait la construction de quelque 80 kilomètres de pistes cyclables chaque année. Cet apport est notoirement insuffisant. Je doute malheureusement que, sur les 290 millions de francs affectés cette année à la direction des routes, celle-ci puisse distraire les quelque 30 millions de francs qui seraient nécessaires, indispensables même, pour amorcer quelque chose de sérieux en ce qui concerne les pistes et les bandes cyclables.

Les dépenses que nécessiterait un aménagement convenable des réseaux de trajet seraient payantes, car un accident grave de trajet représente près de 10.000 francs 1963 et correspond à 1.300 journées perdues.

Je conclus, monsieur le ministre, en exprimant le vœu qu'au moment où des décisions opportunes viennent d'être prises en ce qui concerne les grandes routes nationales et les autoroutes, la question des réseaux de trajet soit prise en toute première considération et que les crédits nécessaires soient dégagés afin qu'un aménagement technique des circuits utilisés par les travailleurs soit entrepris dans les plus brefs délais, afin d'assurer à ces derniers une plus grande sécurité.

Je suis persuadé que si des efforts sérieux étaient faits dans les domaines technique et humain, nous assisterions à une régression spectaculaire des accidents de trajet, pour le plus grand bien des travailleurs et de notre économie nationale. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.)*

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

M. Jacques Vendroux. Monsieur le ministre, c'est aussi à la circulation routière que se rattachent les quelques brèves observations que je vais me permettre de vous présenter.

Je ne m'attarderai pas sur les préoccupations que cette circulation cause à la plupart d'entre nous. Vous les éprouvez certainement plus que quiconque dans cette Assemblée.

Je voudrais souligner un aspect du programme d'autoroutes qui n'a pas, me semble-t-il, retenu suffisamment l'attention de ceux qui ont été chargés de l'établir.

Lorsqu'on examine le plan qui nous est proposé pour les quatre ou cinq années à venir, on constate que le critère qui a guidé les inspirateurs de notre politique est essentiellement fondé — à juste titre d'ailleurs — sur l'importance du trafic, sur le tonnage des marchandises transportées et sur le nombre des véhicules empruntant les itinéraires en question. Cela est fort légitime. Mais il est un point qui n'a peut-être pas retenu, comme il convenait, toute l'attention des responsables. C'est le trafic supplémentaire qui pourrait résulter de la création sinon d'autoroutes, tout au moins de routes à grande circulation s'y rattachant, je veux parler du tourisme.

Depuis plus de cinq ans, les nombreux étrangers voyageant en automobile et se rendant de Grande-Bretagne, de Belgique, de Hollande et de quelques pays nordiques vers les lieux

habituels de vacances d'été, c'est-à-dire le Sud-Est de la France, la région des Alpes et celle du Nord de l'Italie, empruntent, pour un quart d'entre eux, le chemin naturel, c'est-à-dire la traversée de la France.

Les autres contournent notre pays et utilisent les autoroutes belge — Ostende—Bruxelles — et allemande — Cologne—Bâle. Certains même, pour se rendre dans l'Est de la Côte d'Azur, empruntent ensuite le Saint-Gothard et les autoroutes italiennes.

Evidemment cela représente pour ces touristes, particulièrement pour les Britanniques, un allongement de 200 ou 300 kilomètres, mais en contrepartie cela leur procure un gain de temps considérable, une moindre fatigue et de moindres risques.

Sans doute, pensez-vous, monsieur le ministre, que je laisse percer le bout de l'oreille et que c'est une question régionale, voire locale, qui m'intéresse. Mais si les ports de la Manche étaient reliés par des voies rapides à l'autoroute du Nord vers Paris, voies prolongées par la route à grande circulation qui est prévue vers Bâle, le Sud-Est de la France et la Suisse, est-ce que ce réseau n'avantagerait pas également, outre la région que je représente, la Champagne, la Bourgogne, le Dauphiné, la Savoie, la Provence dont les hôteliers se plaignaient à juste titre l'an dernier d'être quelque peu délaissés alors que les hôtels des Alpes bavareses, de Suisse et des Dolomites étaient comblés ?

Certes, l'attraction touristique de certaines régions peut être déterminante mais les voies d'accès jouent un rôle considérable dans le choix de l'itinéraire que les estivants entendent emprunter.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande d'accorder votre bienveillante attention à ce problème. Bien entendu, il n'est pas question de remettre en cause un programme d'autoroutes judicieusement conçu pour construire quelques affluents nouveaux. Néanmoins si ce programme pouvait entraîner une accélération de la construction des routes prévues pour relier le Nord de la France au Sud-Est en passant par Reims, Dijon et la vallée du Rhône, le tourisme y gagnerait et comme cela se traduit par une récupération de devises étrangères, il y a là une considération d'intérêt national qui mérite d'être retenue.

A certaines époques on a prétendu que cette réalisation dépendait essentiellement de la création d'un ouvrage fixe sur la Manche, tunnel ou pont. J'estime au contraire que ce n'est pas la condition première et que le plus sûr moyen d'attirer dès maintenant les touristes britanniques, notamment, est de leur offrir de meilleurs moyens de circulation à travers la France.

Et puisque je viens de faire allusion au pont ou au tunnel à travers la Manche je serais très heureux, monsieur le ministre, si vous pouviez, à l'occasion de la discussion de ce budget, nous donner quelques indications sur les pronostics que l'on peut faire à ce sujet. Je vous en remercie d'avance. *(Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)*

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

M. Roger Noiret. Monsieur le ministre, au moment où nous nous préoccupons du problème vital des communications, je voudrais appeler votre attention sur une région située au centre du complexe franco-européen du Nord et du Nord-Est, région riche en devenir du fait de sa démographie montante, de ses aptitudes ancestrales et de ses efforts de modernisation. Il s'agit des Ardennes, vieille marche que des raisons stratégiques ont incitée depuis un siècle à rendre le plus impénétrable possible.

Quels que soient les résultats peu brillants obtenus dans ce sens, les impératifs des temps nouveaux nous incitent à reviser le degré d'urgence de nos préoccupations. Il est en effet assez paradoxal de voir certains de nos compatriotes qui se rendent des régions du Nord à celles du Nord-Est préférer les routes belges aux nôtres, au lieu de suivre l'itinéraire naturel assurant la liaison entre notre charbon du Nord et notre fer de Lorraine.

Il est aussi humiliant de voir nos partenaires belges venir à notre contact avec les moyens les plus puissants pour se heurter à des bouchons routiers et fluviaux hautement préjudiciables à notre économie. Il faut reconnaître que le IV^e Plan a prévu un effort non négligeable pour l'aménagement de la Meuse.

Mais laissant de côté le problème général de la voie d'eau à caractère international ainsi que celui des grandes routes, cette intervention se limitera à appeler l'attention du Gouvernement, comme celle de mes collègues, sur une préoccupation plus immédiate, car elle conditionne la vie de tous les jours : c'est la reconstruction des ponts.

Malgré les sacrifices considérables consentis par le département, 53 d'entre eux, détruits au cours de la dernière guerre, ne sont pas toujours reconstruits. Parmi ceux-ci figurent, le long de la Meuse, dix grands ouvrages de caractère national et international.

Il est vrai que dans notre région, on entendait dire : « Le dernier pont est reconstruit, la guerre n'est pas loin. » Nous pouvons songer maintenant à des perspectives un peu moins sinistres.

J'espère, monsieur le ministre, que vous ne serez pas insensible à un appel adressé au nom de la solidarité nationale et que vous voudrez bien vous pencher sur ce problème vital pour une région, non pas sous-développée, mais qui semble sous-considérée. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

M. Etienne Hinsberger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, tout en félicitant le rapporteur de la commission de la production et des échanges pour son exposé, je tiens à y ajouter quelques observations sur les travaux routiers.

Au chapitre 35-21, article 1^{er}, les crédits prévus pour 1963 pour les travaux d'entretien et les réparations ordinaires du réseau routier sont supérieurs de 3,6 p. 100 à ceux de 1962. Or, si l'on tient compte de l'évolution économique et de la hausse des prix, par la simple application de la formule de révision des prix sur les marchés de 1962, on constate que les crédits pour 1963 sont relativement inférieurs à ceux de l'année dernière.

Dans le département que j'ai l'honneur de représenter, par exemple, les marchés de revêtements hydrocarbonés de 1961 sont affectés du coefficient de 1,11, soit une hausse de 11 p. 100 par rapport à 1961.

Chaque année, l'administration des ponts et chaussées établit dans son programme un volume de travaux d'entretien sans cesse augmenté, avec des crédits souvent inférieurs aux précédents, ce qui se traduit par un travail et un rendement plutôt médiocres. Ainsi, l'argent est dépensé et l'état de nos routes ne s'est guère amélioré.

Dans ces conditions, comment envisagez-vous, monsieur le ministre, de sauvegarder au moins l'état actuel de nos routes nationales si vous ne les entretenez pas régulièrement ?

En outre, nos routes nationales ne répondent plus au trafic intense actuel : il faut élargir les chaussées, modifier certains profils, agrandir les virages dangereux, créer des accotements, etc. Toutes les routes nationales à grand trafic devraient comporter trois voies, ce qui éliminerait bon nombre d'accidents. Malheureusement, les crédits mis à la disposition de l'administration des ponts et chaussées sont loin de suffire aux besoins que réclame seulement l'entretien des routes.

Il faut avant tout sauvegarder au moins les routes nationales existantes et les améliorer très rapidement. A cet effet, les crédits d'entretien de 230 millions de francs devraient être doublés et affectés en pensant surtout aux départements défavorisés jusqu'à ce jour.

Au chapitre 35-21, article 2, vous prévoyez un crédit de neuf millions de francs pour le déneigement. Il est incontestable que ce crédit est aussi insuffisant. La sécurité ne peut être assurée si les routes verglacées ne sont pas sablées, faute de crédits. La preuve en a été faite ces jours-ci dans les départements de l'Est.

Quant aux autoroutes, nous faisons figure de parent pauvre par rapport à nos proches voisins qui, eux, permettent aux automobilistes un déplacement sûr et rapide. Sur la carte du réseau des autoroutes que vous présente le rapport n° 57 de la commission de la production et des échanges, à la page 23, les autoroutes en France sont à peine visibles. Le chiffre prévu de 175 kilomètres par an est bien modeste. Il faudrait également le doubler pour rattraper notre retard à plus bref délai.

Cette tâche devrait se réaliser compte tenu surtout du fait que notre essence est la plus chère du monde et que le paiement d'un péage impose une dépense supplémentaire aux usagers.

Si les crédits sont particulièrement insuffisants, il importe au moins de les utiliser dès le début de l'année. Dans bon nombre de départements, les adjudications tardives ne permettent l'exécution des travaux qu'à partir du mois de juin ou de juillet, alors qu'au printemps les entreprises se posent la question : « Que va-t-on faire cette année ? »

Comme le disait justement à cette tribune M. Royer mercredi dernier à propos du budget de la construction, les entreprises devraient connaître à l'avance le volume des travaux à effectuer dans leur département et dans leur région, afin de permettre des adjudications plus rationnelles et plus rentables. On pourrait sans doute remédier dans une certaine mesure à cet état de choses par l'adoption du principe d'adjudications triennales qui, elles, auraient le privilège de susciter des offres plus avantageuses, d'une part, et de garantir une exécution plus soignée et plus suivie des travaux, d'autre part.

En effet, il arrive fréquemment qu'une entreprise étrangère à un département, qui exécute les travaux d'un marché d'un an, disparaisse aussitôt après, avec son personnel et son matériel.

Un autre problème est celui du montant limite des mémoires, qui est actuellement fixé à 20.000 francs. Pour une entreprise de travaux publics, cette somme ne représente qu'un faible volume de travaux. Il me semblerait donc équitable de la porter à 40.000 francs.

Je dirai quelques mots du personnel des ponts et chaussées. Il faut activer et terminer le reclassement et la réforme des emplois d'agents dans l'esprit envisagé au départ.

Les entreprises de travaux publics ont investi pendant les dernières années des sommes importantes dans l'acquisition de matériels modernes. Ces matériels ne sont que partiellement utilisés, alors que les ponts et chaussées étoffent sans cesse leur parc au détriment des entreprises.

Si les corps du bâtiment ne peuvent pas dépasser un certain nombre de constructions nouvelles de logements, les entrepreneurs de travaux publics, par contre, pourraient doubler leur chiffre d'affaires.

Monsieur le ministre, exigez donc de votre collègue le ministre des finances les crédits nécessaires pour améliorer et agrandir notre réseau routier national, afin qu'il soit notre fierté. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Corniglion-Molinier. (*Applaudissements sur plusieurs bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

M. Edouard Corniglion-Molinier. Monsieur le ministre, je suis député d'un département qui a énormément besoin de vous.

Depuis le percement des tunnels du mont Blanc et de Fréjus, nombre de touristes venant du Nord — comme l'a souligné très justement notre collègue M. Vendroux — iront directement chercher du soleil en Italie — où il est meilleur marché que chez nous — en évitant presque complètement la France.

Il faut prêter la plus grande attention à ces questions et j'aimerais vous rendre visite, avec mes collègues du département des Alpes-Maritimes, pour les étudier.

M. Arthur Ramette. Dans le silence du cabinet !

M. Edouard Corniglion-Molinier. Merci de me souffler l'expression juste. (*Sourires.*)

Aujourd'hui, mes observations porteront seulement sur le projet de loi de finances pour 1963 et, principalement, sur la tranche de crédits affectés à l'équipement routier.

M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances l'a déjà dit, ainsi que M. Catalifaud et beaucoup d'autres orateurs, mais je préfère le répéter : ce domaine de notre équipement national nous paraît présenter un aspect prioritaire réclamant une attention toute particulière. Je le signale, surtout à vous, mon ami Marc Jacquet, dont je suis sûr que vous serez un très bon ministre des travaux publics.

En 1963, un effort accru devait être accompli en faveur des autoroutes. Qu'en est-il ?

Pour s'en tenir aux objectifs du IV^e plan de développement économique et social, les dotations pour les autoroutes auraient dû atteindre 394 millions de francs en autorisations de programme et 350 millions de francs en crédits de paiement. Or, dans ce budget, les montants des crédits sont respectivement de 350 et de 267 millions de francs. S'y ajoutent, certes, des ressources devant provenir de l'emprunt, qui portent au total les crédits d'engagement à 500 millions de francs et les crédits de paiement à 400 millions de francs.

Mais, sur ce point précisément, on peut déplorer que le budget recoure à l'emprunt, non pour accélérer les investissements, mais pour substituer ce mode de financement aux ressources budgétaires normales.

En effet, abstraction faite des 150 millions de francs à provenir de l'emprunt, les autorisations de programme pour les autoroutes en 1963 sont inférieures de 48 millions de francs à celles de 1962.

Quoi qu'il en soit, ces chiffres représentent, dans l'hypothèse la plus optimiste, la possibilité de construire, en 1963, 175 kilomètres d'autoroutes.

C'est beaucoup par rapport à ce qui a été fait jusqu'à présent, mais bien peu au regard de ce qui reste à faire. Car à ce rythme, les 3.600 kilomètres d'autoroutes dont le IV^e plan a reconnu l'urgence nécessaire, et que j'avais étudiés quand j'avais l'honneur d'être votre prédécesseur au ministère des travaux publics, ne seraient réalisés que dans vingt ans. En 1970, la France en aurait construit 1.500 kilomètres à peine contre 5.000 kilomètres en Allemagne et en Italie.

Lorsqu'on critique la modicité des moyens financiers mis en œuvre pour améliorer notre équipement routier, on s'entend

volontiers objecter la densité « unique au monde » de notre réseau routier. Mais nos 280.000 kilomètres de chemins vicinaux, pour utiles qu'ils soient, ne fournissent pas l'ombre d'une solution à l'asphyxie de la circulation.

Se demande-t-on sérieusement, d'ailleurs, sur quoi vont déboucher les quelques autoroutes que vous allez réaliser ? Il suffit de considérer la rapidité avec laquelle se dégradent nos routes nationales, faute de crédits d'entretien suffisants, pour se convaincre de l'inutilité d'un effort isolé, réservé aux seules autoroutes. Dans ce projet de budget, en effet, l'accroissement des crédits d'amélioration du réseau national peut être considéré comme négligeable par rapport aux chiffres de 1962.

La France consacre, en moyenne, 3.750 francs au kilomètre pour l'entretien de ses routes alors que les Pays-Bas leur réservent 9.000 francs, l'Allemagne 7.500 francs et la Grande-Bretagne 6.500 francs.

On peut se demander s'il ne conviendrait pas de revoir complètement notre politique routière. Dans l'immédiat, ne faudrait-il pas doubler les crédits actuellement réservés aux autoroutes d'une dotation permettant l'équipement de notre pays en itinéraires à quatre voies ? Il est possible, avec 10 milliards de francs, de construire 2.000 kilomètres d'autoroutes et de moderniser 15.000 kilomètres de routes nationales d'ici à 1975.

Pour les tranches locales, nous enregistrons la reconduction pure et simple des chiffres de 1962, déjà reconnus l'an dernier comme insuffisants.

Pour conclure, lorsqu'on met en parallèle l'augmentation considérable des ressources spécifiques provenant de l'automobile, d'une part, et la faible progression des crédits alloués à l'équipement routier, d'autre part, on se trouve tenté de réclamer une fois de plus avec une particulière insistance le retour à leur destination primitive de la totalité des recettes du fonds spécial d'investissement routier, aujourd'hui détournées dans la proportion de 89 p. 100.

Il nous paraît très important de souligner que l'inadaptation des budgets aux prévisions du IV^e Plan nous conduit à prendre des retards croissants sur les objectifs envisagés par celui-ci.

Le plan avait, en effet, prévu pour les travaux publics un taux d'expansion moyen annuel de 7,3 p. 100. Or, l'activité des entreprises, compte tenu des progrès de la productivité, est très modérée puisque, pour le premier semestre de 1962, elle est supérieure de 0,33 p. 100 seulement à celle du premier semestre de 1961.

Pour les douze mois précédant le mois d'août 1962 — période pour laquelle sont connus les chiffres définitifs — cette activité n'a été que de 1,2 p. 100 supérieure à celle de l'exercice précédent.

Les entreprises courent ainsi le risque de se trouver subitement, en fin d'exécution du plan, dans la nécessité de faire face à un volume de travaux trop élevé pour leurs moyens de production. Il est donc indispensable de procéder à une accélération générale des programmes, afin d'étaler davantage dans le temps la réalisation des ouvrages prévus.

Voilà ce que je tenais à vous dire, monsieur le ministre. Je suis certain qu'avec votre dynamisme, vous ferez tout le possible pour nous donner satisfaction. Je suis sûr aussi que, devenu conseiller général — et je vous félicite pour ce dernier et récent succès — vous écouterez les doléances formulées par presque tous les conseils généraux, qui sont aussi les miennes aujourd'hui. (Applaudissements.)

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

M. Jacques Hébert. Mes chers collègues, tous les pays européens, qu'ils soient riches ou pauvres, qu'ils soient de l'Ouest ou de l'Est, offrent le spectacle de disparités profondes suivant les régions. Tous ont des régions retardataires qui ont décroché des régions motrices ou plutôt ne les ont jamais accrochées, sous l'influence de facteurs aussi bien économiques que politiques.

En France le phénomène n'est pas nouveau. Cet aspect des choses n'avait pas échappé à Balzac qui décrivait ainsi dans *la Rabouilleuse* la situation d'Issoudun en 1822 : « Faire comme nos pères, ne rien innover, telle est la loi du pays. La décadence d'Issoudun, disait-il, s'explique donc par l'esprit d'immobilisme poussé jusqu'à l'ineptie... »

Il a fallu, messieurs, la seconde guerre mondiale pour que la gravité des équilibres intranationaux s'imposât à l'attention de l'opinion publique et à celle de l'Etat.

Il est aisé de constater que le développement économique de la France a tendance d'une façon générale à se poursuivre surtout là où il a déjà atteint le niveau le plus élevé.

Grâce aux mesures prises depuis 1950 environ, un millier d'entreprises de la région parisienne ont accepté d'émigrer en

province. Lorsqu'elles auront atteint le développement prévu, plus de 100.000 emplois auront été ainsi créés permettant la survie de petites villes menacées de dépeuplement économique et pour un nombre réduit d'ailleurs de salariés de la région parisienne, une décongestion de la banlieue industrielle. Malgré les avantages de la décentralisation, la région parisienne reste le grand centre d'attraction industrielle de France.

Représentants d'un département marqué en noir sur les cartes économiques, malgré une population extrêmement jeune et dense, nous nous sommes demandé qu'elles étaient les raisons qui contrecarraient la venue des industriels avec lesquels depuis trois ans nous sommes entrés en contact en vue d'une éventuelle décentralisation et cela malgré les avantages considérables offerts par l'Etat. Cherbourg et le département de la Manche ne sont pourtant qu'à 300-350 kilomètres de la région parisienne.

Nous nous heurtons, mes chers collègues, toujours aux mêmes raisons : insuffisance de l'infrastructure routière, insuffisance des relations ferroviaires, et, en ce qui concerne les industries étrangères intéressées par le Marché commun, insuffisance de l'équipement portuaire.

En ce qui concerne les relations ferroviaires, les horaires sur Paris—Cherbourg ne se sont guère améliorés depuis 1914. Alors que la S. N. C. F. tire gloire de relier un très grand nombre de villes à la capitale à plus de 100 kilomètres-heure de moyenne, Cherbourg n'est relié à Paris qu'à la moyenne de 70 kilomètres-heure. Ces relations sont à l'image de la gare de Cherbourg qui fut inaugurée par l'empereur et que nous nous proposons, monsieur le ministre, de transformer en musée, puisque l'administration se fait un devoir de lui conserver tout son cachet d'origine. La défectuosité du service ferroviaire transatlantique est tellement préjudiciable à la renommée du port de Cherbourg qu'elle amène les compagnies de navigation à abandonner cette escale malgré les qualités exceptionnelles de la rade de Cherbourg.

Bien sûr, vos prédécesseurs — et je les en remercie — ont obtenu des améliorations sensibles mais il faut encore quatre heures et demie pour aller de Cherbourg à Paris.

En ce qui concerne les relations routières, je ne m'étendrai pas sur le tracé retenu en principe pour l'autoroute de Normandie. Ce tracé, à mon avis, ne tient pas suffisamment compte des besoins du développement économique de la Basse-Normandie que doit soutenir l'infrastructure routière.

J'insisterai sur la R. N. 13, liaison principale du département de la Manche et du Calvados. Le plan directeur du réseau routier national a classé cet itinéraire pour sa partie comprise entre Evreux, Caen et Cherbourg dans les liaisons dites de second ordre qui seront aménagées sans élargissement, simplement par voie de calibrage et de suppression des goulots d'étranglement et des points singulièrement dangereux et gênants.

Les représentants de notre département pensent que ce classement fondé sur des comptages de circulation déjà anciens, cristallise une situation passée sans tenir compte de ce qui est nécessaire pour construire l'avenir de la région. De toute manière, dès maintenant, la réalisation en cours d'importants projets industriels exigerait la transformation rapide de la R. N. 13. Celle-ci, dans sa partie qui traverse le département de la Manche, est particulièrement défectueuse et même dangereuse.

L'aérodrome de Cherbourg-Maupertuis est en train de devenir une des portes d'entrée principales sur le continent de voyageurs en provenance de Grande-Bretagne et d'Irlande : 60.000 passagers environ en 1962 et 16.000 véhicules sont passés par Cherbourg. L'an prochain, ce nombre de passagers et de véhicules sera encore bien supérieur puisque de nouvelles compagnies aériennes ont l'intention d'utiliser cet aérodrome.

Pour l'heure, il s'agit surtout d'un courant touristique et de quelques importations de légumes et de primeurs, ce qui permet de penser que ce courant s'amplifiera certainement et pourra se doubler d'un marché économique puissant suivant les chances offertes par le Marché commun et l'évolution des rapports commerciaux avec les pays de la zone de libre échange.

Pour ces mêmes raisons, il serait nécessaire que le nord du Cotentin soit relié à Rennes et, au-delà, au sud de la France par un itinéraire homogène, ce qui impliquerait le classement des routes nationales de Carentan à Saint-Lô et de Saint-Lô à Ville-dieu-les-Poëles dans le réseau de structure.

Cette perspective du Marché commun m'amène automatiquement à vous parler, monsieur le ministre, du port de Cherbourg. La France dispose à Cherbourg d'une immense rade en eau profonde que, par suite des marées, il n'est jamais besoin de draguer et où les navires les plus importants du monde peuvent entrer à toute heure sans tenir compte des marées.

La superficie de la rade est, je le rappelle, de 1.500 hectares. Vous disposez à Cherbourg, monsieur le ministre, d'une gare maritime magnifique qui est actuellement la plus grande et la mieux aménagée d'Europe. Je me permets de vous signaler que

les étrangers qui viennent de Southampton, de Bremerhaven, de Rotterdam ou d'Anvers, nous envient cette magnifique installation, tout à l'honneur du génie français.

Il n'y a qu'un malheur ; le port est pratiquement vide par suite du désintéressement manifesté par les gouvernements précédents à l'égard du maintien des économies locales.

L'un de vos prédécesseurs a déclaré que la France n'avait pas besoin de plusieurs grands ports et que, pratiquement, l'axe Le Havre—Marseille avait toutes ses faveurs. Nos efforts et ceux de notre chambre de commerce ont permis le retour à Cherbourg de quelques navires et M. le ministre des armées a bien voulu maintenir jusqu'à l'an dernier un trafic militaire. Cela nous a permis de garder nos dockers et notre personnel portuaire. Mais aujourd'hui ce trafic est pratiquement terminé. Nous connaissons l'angoisse. En 1938, nous avions 120 escales par mois ; aujourd'hui, nous en avons à peine 100 par an. Nous craignons que cette diminution du trafic n'entraîne pour notre ville l'impossibilité de maintenir et son personnel portuaire et ses dockers, nous privant ainsi dans l'avenir de toute possibilité d'expansion maritime.

Or, c'est de la guerre que notre port est victime. Pendant les années de guerre, le trafic journalier du port de Cherbourg a été parfois supérieur au double du trafic de New York. Le quai de Normandie qui fut détruit par faits de guerre n'a pas encore été reconstruit. Ce n'est pas faute d'avoir réclamé à cor et à cri l'inscription de cette reconstruction aux budgets précédents. Depuis 1959, la ville de Cherbourg et le conseil général ont accepté de financer pour un tiers cette reconstruction, laissant à l'Etat une charge assez minime. Nous avons la satisfaction, monsieur le ministre, de constater que cette opération figure au « bleu » du budget.

Nous avons été très souvent en relation avec des industries ou des compagnies de navigation étrangères auxquelles, par suite d'une infrastructure insuffisante, nous n'avons pu donner satisfaction.

Avec les perspectives du Marché commun, nous sommes persuadés que le département de la Manche peut connaître un développement économique susceptible de rétablir l'équilibre, d'autant plus que sur le plan de la défense nationale Cherbourg est orienté vers l'atome. Nous croyons à l'utilisation pacifique de l'énergie atomique, notamment en matière de marine marchande. C'est pourquoi nous aimerions connaître la politique portuaire du Gouvernement actuel, et savoir s'il a l'intention de favoriser deux ou trois grands ports et de négliger les autres, même quand leurs possibilités de développement sont immenses.

Les ports sont les poumons de notre pays. Les chemins de fer et les routes en sont les artères et les veines.

Monsieur le ministre, je suis médecin. Permettez à la Basse-Normandie et au département de la Manche de respirer pour vivre. (Applaudissements.)

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

M. Michel Couillet. Mesdames, messieurs, le budget qui nous est présenté révèle les mêmes caractéristiques que les précédents. L'insuffisance des crédits pour les questions d'intérêt économique et social est d'une évidence notoire. Cette situation m'amène à exprimer au nom du groupe communiste certaines remarques et à vous poser, monsieur le ministre, des questions auxquelles nous souhaitons vivement qu'une réponse soit apportée.

Le chapitre 31-13, qui concerne la rémunération des conducteurs de travaux publics de l'Etat et agents de travaux, montre que les crédits ne correspondent pas à l'échelonnement indiciaire actuellement officialisé pour les conducteurs principaux des T. P. E.

Je prends un exemple. L'indice réel d'un conducteur des T. P. E. applicable à compter du 1^{er} janvier 1963 à la suite de la réforme administrative entreprise par votre ministère, est en fin de carrière de 263, alors que l'indice ayant servi de base au calcul des crédits de votre budget est seulement de 248.

Les crédits prévus pour 1963 sont donc nettement insuffisants à ce chapitre, d'autant plus qu'il faudrait tenir compte des mesures devant assurer à tous les personnels conducteurs des T. P. E. et agents de travaux une promotion immédiate et totale dans les échelles M. E 2 et E. S. 2.

Vous n'ignorez certainement pas, monsieur le ministre, qu'en limitant à 25 p. 100 l'application des mesures générales d'aménagement des carrières des agents des catégories C et D, la promotion de tous les agents est sérieusement compromise. Plus de 3.500 conducteurs des T. P. E. sont en droit de prétendre à cette promotion, alors que 1.300 d'entre eux seulement en seront bénéficiaires pour 1963 et 6.500 agents de travaux sur 17.000 ayants droit.

De plus, quand comptez-vous, monsieur le ministre, donner suite au vœu émis en décembre 1962 et octobre 1959 par le

conseil supérieur de la fonction publique, demandant le classement des conducteurs des T. P. E. dans la catégorie B de la fonction publique ? Tel est le but recherché par les organisations syndicales et notamment par la C. G. T.

Le Gouvernement montrerait sa volonté affirmée d'améliorer la situation de ces personnels s'il appliquait les propositions qu'il leur a faites en 1959, à savoir que le conducteur des T.P.E. à l'échelle M. E 2 soit à l'indice 295 net et que les conducteurs principaux, en fin de carrière, soient à l'indice 330 net.

Nous demandons donc que les crédits nécessaires soient dégagés pour permettre à la majorité de ces employés de bénéficier de cette promotion en échelle supérieure.

Il serait souhaitable également que les agents de travaux brevetés qui assument les fonctions réelles de chef d'équipe fussent classés à une échelle indiciaire supérieure à l'E. S. 2.

Enfin, ces mesures sociales ne devraient pas être un prétexte pour supprimer des postes d'agents de travaux, bien au contraire. L'entretien de notre réseau routier exige plus que jamais le retour aux effectifs de 1948.

Examinons maintenant le chapitre 31-15 qui concerne plus particulièrement les ouvriers des parcs et des ateliers.

Une circulaire ministérielle parue le 3 août 1962 et signée par M. Dusseaux, alors ministre des travaux publics, a rétabli, à compter du 1^{er} janvier de la même année, conformément aux textes qui régissent cette catégorie d'agents, la parité des salaires horaires de base avec ceux de l'industrie privée de référence, ceux des ouvriers des travaux publics de la Seine, ce qui est bien. Mais est-ce une raison pour procéder, en contrepartie, à la révision des primes consenties ?

C'est ainsi que la prime d'ancienneté a été diminuée de 2 p. 100 par un allongement de carrière et ramenée à 12 p. 100 au maximum, après vingt et un ans de service. La prime de rendement, qui était de 12 p. 100, a déjà été ramenée à 8 p. 100 en 1953, puis à une moyenne de 6 p. 100 par vos services.

Cela constitue un manque à gagner certain et ce que vous avez été contraint de donner d'une main, monsieur le ministre, vous tenez par ce biais de le reprendre de l'autre.

Que dire aussi de ces ouvriers auxiliaires qui représentent la moitié au moins des effectifs des parcs et ateliers ! Ils sont encore plus désavantagés.

Telles sont les injustices criantes commises à l'encontre de ces travailleurs des ponts et chaussées. C'est pourquoi ils demandent avec force, premièrement, que soient tenues les promesses faites à leur égard, à savoir que soient intégralement appliquées les propositions que vous-même, monsieur le ministre, et vos services avez acceptées fin 1959 et qu'il vous plaît souvent de rappeler ; deuxièmement, que les ouvriers des parcs et ateliers bénéficient d'une grille indiciaire identique à celle des autres personnels des ponts et chaussées.

Dans un autre domaine, celui des routes, l'insuffisance des crédits est évidente. Chacun de nous sait que le développement et l'entretien de notre réseau routier posent un problème très important. La circulation automobile a considérablement augmenté et augmente encore actuellement de 1 p. 100 par mois. L'aménagement du réseau national est donc d'une urgente nécessité.

Au début de la précédente législature, un plan d'aménagement pour 15.000 kilomètres de routes a été établi et les crédits prévus à cet effet devaient être portés pour l'année 1963 à 306 millions de francs. Or, 290 millions de francs seulement sont inscrits au budget de cette année contre 278 millions en 1962.

Par suite de la hausse du prix des travaux, qui se monte à 15 p. 100 environ, il ne sera rien réalisé de plus que l'année dernière. Cette dégradation de notre réseau routier a des incidences importantes sur la vie même de notre population. Devant la carence de l'Etat, nombre de départements et de communes, pour faire face à d'urgentes nécessités, sont contraints d'engager des dépenses onéreuses qui incombent en premier lieu à votre ministère.

Certes, il existe un fonds spécial d'investissement routier. A l'origine, il devait être alimenté par un prélèvement de 22 p. 100 sur la taxe intérieure des produits pétroliers. Mais depuis 1960 ce prélèvement n'est que de 7,7 p. 100, le reste passant dans le budget général.

Pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, les raisons qui ont incité le Gouvernement dont vous faites partie à priver ainsi notre population des crédits qui lui sont dus, alors que chacun se plaît à souligner l'urgence des travaux à effectuer ?

Ainsi, sur les 7.687 millions de francs que produiront ces taxes en 1963, 525 millions de francs seulement iront au fonds routier. Si le taux de 22 p. 100 était appliqué, le produit atteindrait près de 1.700 millions de francs, soit trois fois

plus. La tranche départementale passerait à 192 millions de francs, la tranche urbaine à 115 millions et la tranche vicinale à 231 millions, ce qui permettrait de satisfaire plus aisément les besoins des collectivités locales.

Notre groupe insiste donc pour qu'en premier lieu on revienne au prélèvement de 22 p. 100 en faveur du fonds routier. Les automobilistes français, qui ont payé plus de 60 millions de francs de taxes à l'Etat, sont en droit d'exiger un réseau routier correspondant à leurs besoins et à ceux du pays.

J'en arrive aux crédits affectés aux voies navigables. Ce budget prévoit, entre autres, des crédits pour poursuivre les travaux du canal du Nord mais ces crédits sont insuffisants. Il serait même question que ce canal traverse une partie des étangs de la Haute-Somme afin d'économiser les quelques centaines de milliers de francs que coûterait le passage de la Somme sous le canal par le moyen d'un syphon. S'il en était ainsi, des milliers d'hectares d'étangs risqueraient d'être pollués.

C'est une menace pour toute une région où la pêche constitue l'industrie essentielle et contribue au développement du tourisme, procurant aux communes des ressources budgétaires appréciables.

Jc vous demande donc, monsieur le ministre, quelles sont vos intentions à ce sujet. Dans le même esprit, quand entreprendrez-vous la reconstruction du pont qui relie la ville du Tréport, en Seine-Maritime, à celle de Mers-les-Bains, dans la Somme, pont démonté depuis quatre ans et qui attend toujours que la générosité de votre ministère se manifeste ?

Enfin, j'aborde une question très importante, qui tient d'ailleurs une large place dans le rapport, celle de la S. N. C. F.

Le chapitre 45-42 fait ressortir une augmentation importante du déficit de la S. N. C. F. pour 1963. La subvention, qui était de 97 milliards 589 millions de francs en 1961, de 97 milliards 600 millions en 1962, passe, en 1963, à 342 milliards 589 millions. Pourtant, le niveau du trafic est bon à la S. N. C. F. et la productivité du personnel est particulièrement élevée. En effet, le trafic-marchandises qui était de 26,5 milliards de tonnes-kilomètres en 1938, est passé à 56,9 en 1960 et à 58,8 en 1961. Le trafic voyageurs qui était de 22,1 milliards de voyageurs-kilomètre en 1938 est passé à 32 milliards en 1960, puis à 33,6 en 1961 et ce, avec 148.000 cheminots en moins. La productivité du personnel calculée en unités de trafic par heure de travail d'agent, qui était de 50 en 1938, est passée à 109,1 en 1959, à 115,4 en 1960 et à 122 en 1961. Elle a donc plus que doublé. Il aurait dû normalement s'ensuivre une amélioration de la situation financière de la S. N. C. F. et pour le moins un équilibre du budget. Ce n'est pas le cas et cela, depuis des années, en raison de la politique tarifaire suivie par la S. N. C. F. et le Gouvernement.

C'est ainsi que le trafic par wagon et train complet, utilisé par la grosse industrie qui bénéficie d'une tarification privilégiée, constitue 98 p. 100 du trafic total marchandises de la S. N. C. F. Or, en 1958, ces tarifs préférentiels étaient de l'ordre de 0,33 franc la tonne-kilomètre. S'ils avaient suivi la courbe tarifaire imposée au trafic marchandise détail et au tarif marchandises voyageurs — ce qui eût été normal — ils seraient aujourd'hui portés à 10,89. Cela procurerait une recette supplémentaire d'environ 275 milliards d'anciens francs par an. Or, il n'en n'est pas ainsi et il s'en faut de beaucoup, puisque ces tarifs sont au contraire diminués de moitié.

Ainsi se trouvent étrangement favorisés les monopoles, les grands trusts sidérurgiques, qui pourtant pourraient payer, puisque leur capitalisation boursière, de par la grâce du pouvoir, monsieur le ministre, a plus que doublé au cours des quatre dernières années. Les mesures envisagées, c'est-à-dire une augmentation de 11,76 p. 100 des tarifs voyageurs et de 5,25 p. 100 des tarifs marchandises détail ne sont pas de nature à notre avis à résorber ce qu'on appelle le déficit d'exploitation de la S. N. C. F. Elles sont même susceptibles de l'aggraver, d'autant que la tarification marchandises est maintenant fonction de la rentabilité des lignes.

Cette réforme n'est donc pas destinée à procurer des ressources supplémentaires à la S. N. C. F. qui, indubitablement, perdra sur certaines lignes ce qu'elle gagnera sur d'autres. A la vérité, c'est un moyen de plus pour masquer les cadeaux tarifaires consentis aux trusts de la sidérurgie, des produits chimiques, des constructions mécaniques et électriques. C'est ainsi que ceux-ci ne paient la tonne-kilomètre que 5,98 centimes, soit 18 fois le prix de 1938, tandis que la tonne-kilomètre détail et colis est de 55,20 centimes soit 38 fois plus et le produit moyen du voyageur-kilomètre est de 5,59 centimes soit 30 fois ce qu'il était à l'époque. Cependant, ces mêmes sociétés vendent les rails, les wagons, les voitures et les locomotives à un prix 45 fois, voire 60 fois plus élevé qu'en 1938.

En nous demandant de voter votre budget, monsieur le ministre, vous demandez en fait au Parlement de ratifier votre politique réalisée au profit de la grande industrie et au détri-

ment des autres usagers de la S. N. C. F. et des contribuables français. La S. N. C. F. est un service public. Elle ne doit pas servir d'instrument à une politique qui aggrave les conditions d'utilisation des « petits » au bénéfice des « gros ».

Nous vous demandons donc de relever les tarifs marchandises par wagon et train complet et de les porter au niveau des autres tarifications.

D'un autre côté, M. le rapporteur, parlant des cheminots, fait état d'une détente appréciable qui existerait entre le personnel et la direction de la S. N. C. F.

Certes, les cheminots viennent d'obtenir satisfaction pour certaines de leurs revendications. Ils le doivent en premier lieu aux nombreuses actions unies qu'ils ont menées pendant l'année 1962 et non à la bonté du Gouvernement. Cela étant précisé, ils sont encore loin de compte. Le pouvoir d'achat de leurs salaires demeure inférieur de 30 p. 100 à celui de 1938, malgré une productivité accrue.

C'est pour cette raison qu'ils réclament à juste titre qu'il n'y ait pas de salaire inférieur à 500 francs par mois, ce qui intéresse plus de la moitié des cheminots. Ils demandent aussi que s'établisse une progression régulière de 9 p. 100 pour le passage d'une échelle à l'autre, que la prime de fin d'année soit égale au treizième mois de salaire calculé sur le taux de Paris et non soumise à retenue pour sanction et maladie.

A ce sujet, le rapport fait état de l'attribution de la prime offerte par la S. N. C. F. à l'occasion de son vingt-cinquième anniversaire. Mais pour ne donner lieu à aucune injustice, elle aurait dû être la même pour tous et ne pas être proportionnelle à l'ancienneté. Les jeunes cheminots se trouvent ainsi frustrés. Par exemple, celui qui est entré à la S. N. C. F. le 1^{er} janvier 1962 n'a rien touché et ceux qui ont moins de dix années de présence ont touché une somme dérisoire.

Les cheminots estiment aussi que la modernisation de la S. N. C. F. et les méthodes de productivité actuelles exigent qu'on leur accorde la semaine de quarante heures avec les cinq-huit, soit deux jours de repos consécutifs par semaine, sans diminution de salaire et, dans l'immédiat, la semaine de quarante-quatre heures pour tous les cheminots, sans discrimination.

Ils réclament enfin avec insistance trente jours ouvrables de congé par an, avec possibilité d'obtenir un minimum de trois semaines pendant la période des grandes vacances. De plus, pour garantir l'avenir de la S. N. C. F., il serait souhaitable que les jeunes soient embauchés directement dans le cadre permanent et que l'on procède rapidement à la titularisation des nombreux auxiliaires.

Ces justes mesures permettraient de revaloriser une profession à qui tout le monde, même vous, monsieur le ministre, se plaît à rendre hommage. Le courage exemplaire et la haute conscience professionnelle ont toujours animé les cheminots. On en voit encore la preuve pendant ces périodes de froid où ils se surpassent pour assurer la régularité du service au mieux des intérêts du public.

Telles sont les remarques que je présente au nom du groupe communiste sur votre budget. Les cheminots ne se contenteront pas de vaines promesses. Ils entendent exiger ce qu'ils considèrent être leur bon droit. Ils ont en cela parfaitement raison, car ils savent que les gouvernements précédents, en particulier depuis 1958, n'ont pas été tendres avec eux. Ils se souviennent des graves menaces auxquelles ils ont dû faire face pour agir concrètement en faveur de leurs revendications. C'est pourquoi ils estiment devoir lutter pour conserver leurs libertés syndicales et leur droit de grève.

Ils ne demandent pas une aumône, mais simplement que justice soit rendue à une profession qui tient une si grande place dans la vie économique et publique de la nation.

Soyez certain, monsieur le ministre, qu'ils vous jugeront aux actes et non sur de vaines paroles. Si vos réponses ne tiennent pas compte de ces observations, le groupe communiste votera contre le budget tel qu'il est présenté. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La séance est suspendue pendant quelques instants.

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

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Fiévez.

M. Henri Fiévez. Mesdames, messieurs, dans le peu de temps qui m'est imparti je me bornerai à présenter quelques brèves observations sur le chapitre ayant trait à la construction des autoroutes et à leur financement.

Il est prévu que les autoroutes de liaison seront financées avec le concours de l'emprunt. M. le rapporteur nous a dit que le mode de financement choisi est conforme à la doctrine du Gouvernement qui veut instituer les péages, mais uniquement sur les autoroutes de liaison.

Nous connaissons trop les procédés employés par le Gouvernement pour croire qu'il en restera là. L'exemple de la vignette dont le produit devait alimenter le fonds national de solidarité pour venir en aide aux vieux et aux vieilles dans le dénuement, est là pour nous recommander d'être plus que méfiants.

Pour l'instant, seules les autoroutes de liaison seraient à péage. Il faut bien que le Gouvernement commence par faire admettre le péage sur une partie des autoroutes. Après, il n'aura plus qu'à l'étendre à l'ensemble en invoquant de nouvelles difficultés financières.

D'ailleurs, M. le rapporteur partage nos craintes. En effet, il indique dans son rapport : « Il faut toutefois être prudent sur les conclusions à tirer. L'exemple nous est fourni par l'institution des péages sur l'autoroute Sud au départ de Paris. En effet, sur cette autoroute il est question, à l'heure actuelle, d'instaurer ceux-ci à partir de Corbeil, c'est-à-dire à un point de l'autoroute qui était déjà en service depuis deux ans et, par conséquent, construit sans recours à l'emprunt ».

Le groupe communiste se déclare fermement opposé à l'institution du péage, ressorti de l'arsenal financier de la féodalité, ce qui situe bien le régime.

Pour la construction des autoroutes indispensables à notre économie, il n'est pas besoin de recourir au péage. Le produit des taxes sur les carburants, sur les permis de conduire, sur les cartes grises et celui de la vignette suffisent amplement pour aménager notre réseau routier — plus de 3.300 milliards d'anciens francs depuis 1958 — à condition que le Gouvernement ne s'en serve pas pour d'autres objectifs, comme la force de frappe.

Dans un rapport présenté au IV^e congrès mondial de la fédération routière internationale en octobre 1962, le secrétaire général, M. Guy de Francieue, déclarait : « Le service d'une dizaine d'emprunts annuels de 300 millions de francs pourrait être assuré en portant progressivement de 7,7 p. 100 à 10 p. 100 le pourcentage du prélèvement sur la taxe intérieure des carburants routiers qui alimente le fonds routier et dont la valeur légale était à l'origine de 22 p. 100 ».

Le péage est une charge écrasante pour l'usager. C'est ainsi que le péage de cinq francs demandé sur l'autoroute de l'Estérel-côte d'Azur, pour un parcours de cinquante kilomètres, correspond, pour une voiture moyenne consommant huit litres d'essence aux cent kilomètres, à une augmentation du prix de l'essence de 125 p. 100, soit à une majoration de 170 p. 100 des taxes sur l'essence.

Avec le péage, l'usager paiera deux fois pour la construction de l'autoroute : une première fois par la fiscalité spécifique détournée par l'Etat, une seconde fois par le péage individuel. Pour l'usager, c'est un impôt supplémentaire avec toutes ses conséquences sur le coût de la vie.

D'autre part, la décision de créer une autoroute à péage a d'autres répercussions. Tout d'abord, sur le plan financier elle augmente sensiblement le montant des travaux ; il faut, en effet, prévoir la réfection de tous les chemins d'accès et créer des postes de perception avec embauche de personnel. Ensuite, sur le plan économique, l'autoroute à péage est moins pratique que l'autoroute ordinaire, car le nombre d'accès est très limité. Par voie de conséquence, elle est moins productive et moins utile à la collectivité parce que mal utilisée.

La tendance des usagers de la route sera de l'éviter, d'où une évasion du trafic et la perspective de nouvelles difficultés financières, lesquelles ne pourront être surmontées que grâce à des impôts nouveaux.

Les autoroutes à péages, avec la constitution de sociétés d'économie mixte qui bénéficieront d'importants capitaux accordés par l'Etat pour le financement et la réalisation de celles-ci, entrent dans le cadre de la politique réactionnaire du pouvoir gaulliste, conforme aux intérêts des monopoles, des grosses sociétés capitalistes et des banques, mais contraire à la démocratie puisqu'elle tend à enlever tout pouvoir aux assemblées élues. Le Gouvernement ferait mieux d'aider les collectivités locales et départementales qui ne bénéficient pas, ou qui bénéficient très peu du produit des taxes sur l'essence pour la réfection de leurs routes et ne peuvent contracter des emprunts parce qu'elles ne sont pas subventionnées.

C'est pourquoi le groupe communiste condamne avec force la création des autoroutes à péage décidée par le Gouvernement et la constitution de sociétés d'économie mixte pour leur réalisation. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Raymond Barbet. Mesdames, messieurs, à l'occasion de la discussion du budget des travaux publics et des transports je formulerai les observations du groupe communiste concernant notamment les crédits se rapportant à la régie autonome des transports parisiens.

En premier lieu, je tiens à préciser que la responsabilité du fonctionnement de ce service public incombe pour la plus large part au Gouvernement, puisqu'en fait les assemblées élues de la région parisienne ont été dépossédées de tout pouvoir en matière d'organisation des transports parisiens. Il importe donc que les responsabilités soient définies une fois pour toutes, particulièrement en ce qui concerne toutes les imperfections dont souffrent les usagers et dont nous tenons à nous faire ici les porte-parole.

Les élus de la région parisienne, quelles que soient les assemblées où ils siègent, sont en permanence saisis des plus vives réclamations. Il est, en effet, incontestable que les usagers sont transportés dans de très mauvaises conditions puisque l'on estime que chaque travailleur qui utilise les services de la R. A. T. P. pour se rendre à son lieu de travail passe en moyenne trois cent heures par an dans les voitures surchargées du métro, des autobus et des trains de banlieue de la S. N. C. F., sans compter les attentes interminables dans les files de voyageurs où il est trop souvent exposé aux intempéries.

En ce qui concerne les lignes d'autobus et, notamment, l'insuffisance des voitures mises en circulation, de nombreux incidents interviennent entre les usagers et le personnel dont la responsabilité ne saurait être mise en cause. Les voitures à un seul agent mises en service par la R. A. T. P. tendent de plus en plus à se multiplier sur le parcours des lignes de banlieue ; elles créent des sujétions nouvelles aux conducteurs receveurs, retardent la montée des voyageurs et provoquent des embarras de circulation.

Or, malgré l'insuffisance de ce service public, les usagers, qui sont aussi les contribuables, supportent des charges de plus en plus lourdes. Depuis quatre ans que sévit le régime gaulliste des transports parisiens, outre la hausse des charges budgétaires locales, celle des tarifs qui frappe l'usager a été de 23,30 p. 100 pour les tickets et de 87,50 p. 100 pour les cartes hebdomadaires.

C'est pourquoi le 19 décembre dernier, lorsqu'il a été alerté par des bruits officieux persistants concernant de nouvelles augmentations de tarifs, le conseil général de la Seine a tenu, à l'unanimité, à s'élever une fois de plus contre toute nouvelle modification de tarifs de la R. A. T. P. Inutile d'ajouter que nous faisons nôtre cette protestation de l'assemblée départementale de la Seine.

D'un autre côté, la décision unilatérale du Gouvernement de porter la part des collectivités locales à 30 p. 100 du montant global de l'insuffisance du compte d'exploitation a pour conséquence d'imposer pour l'année 1963 aux contribuables de la ville de Paris et des départements de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne une surcharge de 36.742.857 francs. Au total, pour la R. A. T. P. et la S. N. C. F. banlieue, les collectivités locales parisiennes devront payer, pour 1963, 160 millions 200 000 francs dont la quasi-intégralité sera supportée par Paris, à concurrence de 35,52 p. 100, et par le département de la Seine, à raison de 60,43 p. 100.

Depuis l'entrée en vigueur des textes du 7 janvier 1959 portant réorganisation autoritaire des transports de voyageurs dans la région dite des transports parisiens, 20 p. 100, puis 30 p. 100 du déficit d'exploitation du service des voyageurs de la S. N. C. F. dans cette région ont été transférés par décret au budget des collectivités locales parisiennes. Disons qu'à ce jour et depuis 1960 les experts-comptables de la S. N. C. F., en dépit de leur virtuosité, ont été incapables de séparer, dans les dépenses de la S. N. C. F. de la région parisienne, ce qui est local de ce qui est national.

Malgré cela, le Gouvernement impose pour 1963 aux collectivités locales parisiennes une participation aux dépenses de la S. N. C. F. qui s'élève à 50 millions de francs.

Aux charges nouvelles, énormes, que l'Etat veut ainsi imposer aux contribuables de Paris et de sa banlieue, il faut ajouter 170 millions de francs d'impôts figurant au budget de 1962 du district de Paris, qui ne sont pas autre chose que des impôts d'Etat n'osant pas dire leur nom et dont une forte proportion concerne des opérations de transports publics.

A la vérité, les véritables bénéficiaires des moyens de transport, ce sont les grandes entreprises, les grands magasins, les puissantes sociétés capitalistes que favorise une organisation des transports publics qui conduit chaque jour sur le lieu de leur travail le personnel employé par ces entreprises. Dans ces conditions, il apparaît comme normal et juste que les entreprises industrielles et commerciales de Paris et de sa banlieue employant dix salariés et plus soient imposées d'une participation

équitable aux dépenses d'exploitation des transports publics qui concourent si réellement et si efficacement à leur prospérité toujours croissante.

En fondant nos calculs sur le produit de la taxe sur les transports, créée en 1958 et supprimée en 1959, nous pouvons affirmer qu'une telle taxe, progressive et par paliers, rapporterait 200 millions de francs environ par an ; cette taxe, répétons-le, ne pourrait être imposée aux artisans, aux petits commerçants et aux membres des professions libérales.

A maintes reprises, et en dernier lieu au cours de ses séances des 30 novembre 1960 et 19 décembre dernier, le conseil général de la Seine a demandé, comme l'a fait le groupe communiste lors de la précédente législature, le rétablissement d'une taxe patronale au bénéfice des transports publics parisiens.

Par ailleurs, aux revendications réitérées des organisations syndicales des travailleurs de la R. A. T. P., le Gouvernement a répondu par des mesures répressives militaires et policières ainsi que par des ordres de réquisition. Avec tous les travailleurs et tous les républicains de la région parisienne, avec le conseil général de la Seine unanime, le groupe communiste de l'Assemblée nationale proteste avec indignation contre ces atteintes graves portées aux droits syndicaux et aux libertés ouvrières et démocratiques.

Considérant, en outre, comme justifiées leurs revendications, nous demandons que les travailleurs de la R. A. T. P. et ceux de la S. N. C. F. reçoivent enfin une rémunération correspondant à la fois à leurs besoins, pour faire face au coût de la vie, à leurs responsabilités, à leurs capacités professionnelles, à la productivité et aux conditions pénibles de leur travail. Toutes ces mesures sont, d'ailleurs, le seul remède à la grave crise d'effectifs qui ronge la R. A. T. P. au point de freiner, parfois même de paralyser, l'activité de ses services.

Enfin, dans le cadre de la présente discussion budgétaire, nous réclamons avec force que soit rendu aux assemblées élues parisiennes l'exercice complet et réel de leurs droits légitimes de gérer et d'organiser elles-mêmes les transports publics parisiens.

Pendant près de trois quarts de siècle, ces transports ont été la fierté légitime de la capitale et celle du pays tout entier. Ils ne le sont plus ; ils doivent le redevenir.

Cela ne sera que par une démocratisation véritable de leurs organismes dirigeants et par le retour aux libertés locales traditionnelles et non par des mesures autoritaires et arbitraires du pouvoir central qui, systématiquement, fait fi des délibérations prises par les assemblées élues afin d'imposer sa politique à la population de la région parisienne ainsi qu'au personnel et aux usagers des transports. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Jean Chamant. Mesdames, messieurs, mon propos sera bref.

Après de nombreux orateurs, c'est du problème des autoroutes que je désire vous entretenir pendant quelques instants. Je le fais d'autant plus volontiers que je n'ai rien à réclamer pour la région que je représente puisque, dans quelques mois, peut-être à la fin de cette année, en tout cas au début de l'an prochain, ma circonscription sera traversée par un tronçon de cinquante kilomètres de l'autoroute du Sud (*Sourires.*) et que les dispositions que vos prédécesseurs et vous-même avez prises, monsieur le ministre, seront concrétisées par cette réalisation importante.

Ce n'est donc pas d'un point de vue strictement local, qui pourrait faire planer quelque suspicion sur mon intervention, que je formulerai deux observations.

D'une façon générale, il a été constaté que le programme d'autoroutes en France, tel qu'il est envisagé, est modeste par rapport à nos besoins, qui sont considérables. A quoi tient cette faiblesse ? D'abord sans doute — vous le soulignerez tout à l'heure, monsieur le ministre — à des impératifs financiers dont nul d'entre nous ne méconnaît l'importance, mais aussi, semble-t-il après étude attentive de la question, à une dispersion des moyens déjà insuffisants dont dispose l'administration.

Vous savez, mes chers collègues, comment les choses se passent en pratique. Les services des ponts et chaussées de chaque département sont investis d'un pouvoir considérable puisque leurs attributions concernent la conception détaillée du tracé et l'exécution des autoroutes, ce qui englobe tous les problèmes qui s'y rattachent, tels que les expropriations, l'étude des sols, le revêtement, que sais-je encore ?

C'est dire que, dans chaque département, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées est le maître à la fois de la conception et de la réalisation du programme départemental d'autoroutes.

Sans doute me direz-vous, monsieur le ministre, qu'il existe un service des autoroutes à l'administration centrale. Je le sais.

Mais ce service est seulement chargé de la conception générale de l'ensemble, tout le reste étant laissé à l'initiative et à la diligence du service départemental des ponts et chaussées.

Loïn de moi, d'ailleurs, l'idée de blâmer ou de critiquer en quoi que ce soit l'attitude du service des ponts et chaussées dans chaque département. Nous connaissons la valeur des ingénieurs en chef de ce grand corps de l'Etat, celle de leurs collaborateurs, et je suis heureux de saisir cette occasion pour leur rendre l'hommage qui leur est dû.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Très bien !

M. Jean Chamant. Mais je me demande si, en fin de compte, cette dispersion des moyens ne constitue pas un empêchement à la réalisation plus rapide de programmes plus importants.

A cet égard, je veux vous rappeler, monsieur le ministre — vous en avez certainement gardé le souvenir — ce qui a été fait lorsque les pouvoirs publics, en 1951 et 1952, ont été obligés de réaliser des travaux importants dans le cadre de l'O. T. A. N., quand il s'est agi d'implanter en France des bases aériennes importantes, des pistes d'aérodromes. Un organisme central a alors été constitué en vue d'étudier non seulement la conception d'ensemble de ces travaux, mais, en même temps, toutes les décisions concernant leur exécution, jusque dans les moindres détails, le service local des ponts et chaussées étant seulement chargé d'assurer la surveillance des travaux.

Le fait que nous n'ayons pas encore adopté des méthodes analogues, dont il me semblerait bon que l'on s'inspirât en matière de réalisation d'autoroutes, a pour conséquence que les programmes sont exécutés d'une façon très fragmentaire, par tronçons d'une longueur très modeste, ce qui empêche la mise en œuvre de matériels modernes et souvent aussi l'organisation, par les entreprises, d'une meilleure productivité permettant le prix de revient le plus bas possible, cela dans l'intérêt même de l'Etat et des finances publiques.

Je voudrais à ce propos vous faire part, monsieur le ministre, d'une expérience que j'ai faite et qui concerne une région que vous connaissez fort bien. Je veux parler du tronçon prolongeant l'autoroute du Sud et qui traverse, sur douze kilomètres, le département de Seine-et-Marne.

Ayant souvent l'occasion d'emprunter cette voie, il m'a été donné, à l'automne dernier, de m'arrêter pour regarder la façon dont ces travaux étaient exécutés sur ces douze kilomètres de prolongation de l'autoroute vers Saint-Germain-sur-Ecole.

J'ai été très frappé de voir qu'un matériel tout à fait moderne que je ne connaissais pas y était mis en œuvre. J'avoue d'ailleurs que je suis profane en la matière.

J'ai interrogé les employés qui utilisaient ce matériel pour savoir dans quelles conditions il était employé. J'ai appris qu'il s'agissait d'un matériel américain tout à fait récent susceptible d'exécuter un revêtement de béton très rapidement, puisqu'une seule de ces machines peut à elle seule réaliser six à huit kilomètres de revêtement par mois, et sans doute plus encore.

Le revêtement du tronçon en question a donc été réalisé en deux mois à peine, ce qui constitue un temps record par rapport aux temps réalisés avec les procédés précédemment employés.

J'ai appris à cet égard qu'une querelle — dans laquelle je me garderai bien de prendre parti, car je n'ai aucune compétence pour le faire — opposait les partisans du bitume et les partisans du béton. Je ne veux pas, encore une fois, départager ceux qu'oppose cette querelle, je ne sais évidemment ce qui, du bitume ou du béton doit l'emporter. Mais j'en viens à l'objet de mon propos. Lorsque j'ai vu utiliser ce procédé, je me suis dit que pour l'exécution des cinquante kilomètres de l'autoroute du Sud séparant Auxerre d'Avallon, le même procédé allait être employé, compte tenu des avantages qu'il m'a paru présenter. J'ai appris avec beaucoup d'étonnement qu'il en avait été décidé autrement et que les autorités locales hostiles au béton avaient décidé de construire ces cinquante kilomètres d'autoroute dans le département de l'Yonne en bitume et non point en béton, ce qui, paraît-il, d'après les éléments d'information que j'ai recueillis et que je vous livre, entraînera une dépense peut-être plus importante que si le béton avait été employé et exigera en tout cas un délai de réalisation beaucoup plus long.

Certes, c'est là un exemple entre beaucoup d'autres. Mais il me permet de penser qu'en concevant l'exécution, échelonnée sur un certain nombre d'années de programmes importants en commençant par la réalisation de tronçons de cent kilomètres, il serait sans doute possible d'utiliser à plein le matériel que le progrès met à notre disposition et cela dans des conditions de rendement et de rentabilité beaucoup plus intéressantes pour l'Etat et pour les finances publiques.

Ma deuxième observation concerne le droit de péage. Avec beaucoup d'autres, j'ai pris acte avec satisfaction des déclarations

que vous avez faites et dont j'ai tiré la conclusion qu'au moins, en principe, vous étiez hostile à l'institution d'un droit de péage sur les autoroutes.

Monsieur le ministre, à cet égard, je serai plus affirmatif et je m'efforcerai d'être plus contraignant que je ne l'ai été au sujet de ma première observation. Sans doute a-t-il été déjà question des péages au cours de ce débat ; mais j'estime que l'usager français de l'automobile est le plus lourdement pénalisé des partenaires du Marché commun. Un droit de péage sur les autoroutes constituerait donc une charge supplémentaire aux lourdes charges déjà existantes. Mais surtout — et là c'est le représentant de la circonscription intéressée qui parle — après la réforme tarifaire que nous a imposée la S. N. C. F., si la région que je représente devait encore supporter un droit de péage, ce serait ajouter un inconvénient très grave à un inconvénient majeur qu'elle subit déjà et ce serait pénaliser, une fois de plus, non seulement les produits agricoles de cette région, mais l'ensemble des produits industriels et cela à un moment où le Gouvernement demande, à juste titre, que nous unissions nos efforts, les uns et les autres, en vue de réaliser une décentralisation industrielle que l'intérêt national commande.

Comment voulez-vous que nous répondions à l'appel que vous faites à notre effort pour, en accord avec vous, réaliser l'implantation d'industries nouvelles dans nos régions, si, dans le même temps, vous frappez d'un droit supplémentaire, tel que le droit de péage, les produits que fabriqueraient des industries décentralisées venues s'installer chez nous, en provenance de la région parisienne ou d'ailleurs ?

Il y a le problème de l'incidence générale sur le niveau des prix et sur les conditions de l'économie régionale qui ne doit pas vous échapper.

Telle était la seconde observation que j'entendais présenter, monsieur le ministre, dans cette intervention très brève, comme je vous l'ai promis. J'ai à peine besoin de dire que j'écouterai avec beaucoup d'intérêt les réponses que vous ne manquerez pas de faire aux questions que je vous ai posées. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

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

M. Louis Odru. Mesdames, messieurs, je désire, au nom du groupe communiste, présenter quelques brèves observations sur le problème de la circulation automobile et sur les conclusions qu'en tire le Gouvernement.

On fait actuellement beaucoup de bruit autour des propositions officielles concernant la circulation automobile et le stationnement dans Paris. Nul, surtout pas l'automobiliste parisien, ne niera les extrêmes difficultés rencontrées dans les déplacements en ville et chacun reconnaît la nécessité de discipliner, d'organiser et d'améliorer les transports.

Mais là n'est pas la caractéristique essentielle des projets en discussion. Pour régler les problèmes de la circulation, les services gouvernementaux proposent de frapper une nouvelle fois l'automobiliste, le parisien pour commencer, puis — et nous n'avons nulle illusion à nous faire à ce sujet — le banlieusard et, enfin, tous les automobilistes dans le pays.

Avec le stationnement payant de jour et de nuit, c'est, en fait, de la création d'un super-impôt qu'il s'agit et c'est la victime qui réglera les comptes.

L'automobiliste paie déjà, comme contribuable à part entière, ses impôts. En achetant cher, très cher, son essence, il finance le fonds spécial d'investissement routier dont le but officiel est une amélioration des moyens de communication du pays. Les automobilistes, déjà pénalisés, sont donc menacés de se voir frappés d'un nouvel impôt, alors qu'au cours des années écoulées de 1958 à 1962, plus de 3.000 milliards d'anciens francs encaissés au titre du fonds routier ont été détournés par l'Etat de leur destination.

Les conducteurs ont donc raison quand ils affirment que la présentation tapageuse des projets parisiens du préfet de police ne tend qu'à masquer la responsabilité de l'Etat dans la situation ainsi créée.

Ils ont raison d'affirmer qu'on veut les faire payer encore parce que l'Etat, dans ce domaine comme dans d'autres, n'a pas fait son devoir.

Le groupe communiste se prononce contre la création du super-impôt qu'on nous annonce.

Rien ne prouve par ailleurs que les fonds recueillis par son intermédiaire serviraient réellement et entièrement à la création des parkings nécessaires. De ce point de vue, les milliards de francs soustraits au fonds routier ainsi que le détournement des fonds procurés par la vignette nous incitent à une légitime méfiance.

Au lieu de menacer les automobilistes d'un nouvel impôt et d'un accroissement d'interdits et de motifs de contraventions, exigez donc, monsieur le ministre, qu'une part plus importante des ressources de l'Etat provenant de l'impôt soit mise à votre disposition. Il vaut mieux faire des routes que de fabriquer des armes atomiques.

Qu'attendez-vous pour exiger que le fonds spécial d'investissement routier reçoive intégralement tous les fonds qui lui étaient initialement destinés et pour faire cesser les détournements dont il subit les conséquences ?

Qu'attendez-vous, afin d'aider les villes et les départements dans l'amélioration de leur voirie, pour augmenter de façon importante la part qui leur revient sur le fonds routier ?

Enfin, vous n'ignorez pas que la véritable solution de la question des transports réside dans l'extension audacieuse et l'amélioration des transports en commun. Les réalisations dans ce domaine seront bien plus rentables pour le pays que la transformation de l'automobiliste en une machine à payer des taxes et en un délinquant perpétuel. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Paul Séramy. Monsieur le ministre, je voudrais attirer à nouveau — veuillez m'en excuser — votre attention sur certaines difficultés que risque de soulever la mise en œuvre du programme de construction d'autoroutes.

Il faut tout d'abord insister sur le fait que l'urgente nécessité de l'équipement routier, dans le cadre du réseau européen, s'inscrit au rang des priorités nationales.

Le fait qu'à l'objectif — à vrai dire limité — du IV^e plan prévoyant 100 kilomètres d'autoroutes par an se substitue un programme portant sur la réalisation de 175 kilomètres marque que l'on s'est engagé dans la voie d'un progrès, sinon décisif, du moins favorablement orienté. Nous sommes loin, cependant, des 300 kilomètres souhaités.

Qu'il faille recourir à l'emprunt pour financer une partie de ces réalisations constitue, certes, une innovation, mais l'aisance du marché financier justifie l'appel à des ressources extra-budgétaires.

Ainsi, se trouvent réunies les conditions qui devraient nous permettre de combler, dans une certaine mesure, le retard que nous avons pris sur nos voisins européens.

Les avantages à attendre de la mise en place d'une infrastructure routière comportant des artères à grand débit sont multiples. L'autoroute, c'est, tout d'abord, un remarquable outil économique permettant de faciliter très largement l'expansion et la décentralisation industrielles. C'est, de surcroît, la certitude d'une sécurité que la circulation sur les voies classiques rend aujourd'hui aléatoire. C'est encore l'indispensable ouverture aux courants touristiques nationaux et internationaux, un corollaire au phénomène social de notre demi-siècle fait de désir d'évasion et de détente.

Une seule ombre à ces perspectives engageantes : le péage, économiquement incertain, socialement injuste. Alors que nos techniques s'inspirent des plus récentes découvertes, alors que nos ingénieurs sont à l'avant-garde des réalisations les plus ambitieuses, notre système de financement veut être celui que la plupart des pays du monde sont en train d'abandonner.

L'orthodoxie financière exige sans doute qu'il en soit ainsi, mais cette orthodoxie se nuance bien aussi parfois d'opportunité, en particulier dans le domaine du fonds routier.

Faut-il rappeler, en outre, les dispositions de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes ?

Ce texte affirme : « L'usage des autoroutes est en principe gratuit ». Sans doute, prévoit-il immédiatement des exceptions et le dernier décret intervenu dans ce domaine en étend encore le champ.

Nous croyons savoir, cependant, qu'une distinction est à établir entre les autoroutes de dégelage dont la construction doit être financée exclusivement par le budget de l'Etat et les autoroutes de liaison reliant les grandes villes et qui, seules, pourraient être soumises au péage.

Il reste à déterminer à partir de quel point finit la voie de dégelage et commence l'autoroute de liaison, c'est-à-dire le point où le péage sera perçu.

Dans le cas particulier de l'autoroute du Sud, certaines informations laissent penser que le Gouvernement envisagerait d'instituer un péage sur la section, récemment achevée et dont on vient de beaucoup parler, du Plessis-Chenet à Saint-Germain-sur-Ecole.

Pour ces dix kilomètres d'autoroute — 9 kilomètres 233 exactement — il serait perçu un franc dans les deux sens, soit dix centimes par kilomètre, c'est-à-dire un taux plus élevé que le tarif de la S. N. C. F.

J'espère, monsieur le ministre, que vous allez pouvoir me rassurer et rassurer avec moi les milliers d'automobilistes qui, se rendant chaque jour à Paris pour leur travail, vont emprunter le nouveau tronçon d'autoroute. On voit mal, en effet, les raisons qui pourraient justifier ce qu'ils vont ressentir comme une véritable pénalisation ainsi que l'a souligné M. Chamant.

Dois-je ajouter que cette première partie d'autoroute du Sud a été financée sur les crédits publics et que, dès lors, les usagers seraient appelés à payer deux fois le même service ? Il ne semble pas que l'esprit, sinon la lettre, des textes que je rappelais il y a un instant puisse justifier une telle mesure.

Aussi convient-il que la notion d'autoroute de dégagement soit largement entendue dans le cas de la région parisienne. On ne peut accepter que s'établisse une injuste discrimination entre les habitants de cette région dans le moment même où l'on s'efforce d'élargir le concept d'agglomération parisienne à celui du district.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous serez en mesure de nous apporter des apaisements sur ce point et que vous marquerez votre accord en adoptant une définition moins restrictive de l'autoroute de dégagement en l'étendant aux limites du district parisien.

Ainsi, monsieur le ministre, grâce à cette prise de conscience routière, vous ferez en sorte que la route du soleil ne débute pas par un nuage. (Applaudissements sur les bancs du Rassemblement démocratique.)

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

M. Francis Palmero. Monsieur le ministre, mon propos a pour objet de vous permettre de faire connaître vos intentions en ce qui concerne les grands itinéraires du Sud-Est de la France et, principalement, les liaisons avec l'Italie.

Nous aimerions qu'elles procèdent d'un plan général comme celui qui, en juillet dernier, a permis au Parlement de se prononcer sur différentes liaisons nouvelles avec l'Espagne.

C'est dans cet esprit que nous avons déjà demandé à M. le ministre des affaires étrangères en juin 1960 de prévoir une « conférence des Alpes » comme il existe, depuis trois cents ans, une conférence des Pyrénées qui fonctionne à l'entière satisfaction de tous.

Du mont Blanc à la Méditerranée, où il n'existe aucun point de passage en toute saison, chaque conseil général, chaque chambre de commerce pense à percer les montagnes et, ce dynamisme étant parfaitement louable car il exprime des besoins, chacun a un projet de tunnel qui ne coïncide pas toujours d'ailleurs avec la conception des Italiens d'en face.

Il est temps de mettre de l'ordre dans toutes ces initiatives et, comme cela a été fait entre la France et l'Espagne, de choisir les plus rentables. L'orientation de nos propres routes nationales débouchant sur l'étranger en dépend d'ailleurs.

De cette bonne volonté générale, il faut retenir que les représentants de la région économique des Alpes, au cours de leur réunion du 23 juin dernier, ont proposé d'intervenir financièrement aux côtés de l'Etat dans les travaux qui seront décidés car, disent-ils, dans le Sud-Est, toutes les activités industrielles, commerciales et touristiques qui s'y concentrent dépendent de la qualité d'un réseau routier qui ne doit pas être inférieur à celui des pays voisins.

De son côté, la région économique Provence-Côte d'Azur a demandé que les débouchés routiers et ferroviaires vers l'Italie soient assurés en priorité.

Entre la Suisse et l'Italie, de nombreuses créations sont prévues. Quatre tunnels nouveaux viendront s'ajouter au Grand-Saint-Bernard et au Simplon. On voit revivre aussi les anciens projets de liaison avec l'Angleterre à travers la Manche. Partout les obstacles naturels sont forcés. Mais aucun projet d'ensemble n'existe pour les Alpes du Sud.

Or, la réalisation du tunnel du mont Blanc a des conséquences fâcheuses pour tout le Sud-Est français, c'est-à-dire la vallée du Rhône, le Dauphiné et la Provence, qui perdront leur primauté d'itinéraire essentiel vers l'Italie.

Il en résulte certaines nécessités dont la première consiste à éviter de conduire la liaison Paris—Nice vers un cul-de-sac, obligeant au contraire à la faire transiter dans des conditions normales à la frontière des deux pays où le bouchon actuel doit sauter. C'est d'ailleurs ce que recommande, en priorité, la commission compétente de la Communauté européenne.

Le tunnel du mont Blanc débouchera sur 4.000 kilomètres d'autoroutes suisses, allemandes et italiennes et, plus particulièrement, sur cette autoroute du soleil qui drainera en Italie tous les touristes si les autoroutes de la vallée du Rhône et de l'Estère—Côte-d'Azur, achevées, n'offrent pas le choix d'un parcours aussi commode et attirant.

Indépendamment des préoccupations touristiques, le Marché commun exige aussi que le problème soit traité à sa mesure car, de Marseille à Gènes, à l'Est comme à l'Ouest des Alpes, autour de Lyon et de Grenoble, de Milan et de Turin, vivent et travaillent des millions d'hommes.

Nos routes méditerranéennes sont d'ailleurs chaque année davantage sillonnées par les poids lourds italiens qui transportent, le plus souvent, nos bois du Massif central ou des produits pétroliers venus de l'étang de Berre. Ces activités routières, touristiques ou industrielles sans cesse croissantes et de caractère international, peuvent se comptabiliser à la frontière du pont Saint-Louis franchie, en 1962, par deux millions de voitures et sept millions de passagers.

A titre de comparaison, les chiffres étaient, en 1955, de 550.000 voitures et 2.500.000 passagers. Le nombre des voitures a donc quadruplé en huit ans.

Nous comprenons parfaitement qu'il n'est pas possible en peu de temps, et malheureusement plus avant l'ouverture du tunnel du mont Blanc, de résoudre de tels problèmes et d'offrir aux usagers l'autoroute française du soleil, de Paris jusqu'à la limite des Alpes-Maritimes. Mais du moins me paraît-il possible d'améliorer considérablement le parcours et d'accélérer le trafic, les quelques suggestions que je me permettrai de faire étant d'ailleurs valables pour toutes les régions françaises.

J'estime d'abord qu'il faudrait saisir l'occasion des créations d'autoroutes pour faire preuve d'originalité dans leur tracé et abandonner les itinéraires classiques maintenant congestionnés que nous avons hérités de la Rome antique pour traverser et irriguer des régions précédemment délaissées par les routes nationales, le chemin de fer, les voies navigables ou les aérodromes.

Ensuite, au lieu d'ouvrir de longs tronçons d'autoroutes en rase campagne, ne vaudrait-il pas mieux consacrer les premiers crédits à aménager les passages difficiles, notamment les traversées et, de préférence, les contournements de villes, car il ne sert à rien de gagner quelques minutes sur la route si l'on perd ensuite des heures dans la traversée de l'agglomération suivante.

Pour la traversée de ces agglomérations, vous avez certainement constaté, monsieur le ministre, que les dotations de la tranche urbaine du fonds d'investissement routier sont insuffisantes, surtout lorsqu'il s'agit des travaux les plus importants et les plus urgents. Il est indispensable qu'à la subvention du ministère de l'intérieur s'ajoute, dans certains cas, une subvention d'au moins 10 à 15 p. 100 du ministère des travaux publics. C'est la seule solution à des problèmes aussi épineux que celui de la traversée de Nice, que je puis citer en exemple car, à la cadence actuelle de financement, il faudra plus de vingt ans pour terminer les travaux.

Enfin, au terminus de cet axe routier, capital puisqu'il s'inscrit dans l'itinéraire européen n° 1 Londres—Nice—Palerme, nous nous heurtons, aux abords de la frontière, à ces 2 millions de voitures qui doivent passer dans un trou d'aiguille. Nous nous heurtons à des files de six kilomètres et à trois heures d'attente en période de pointe. Nous nous heurtons à des rues de 4,80 mètres de large, seules offertes au trafic international.

Ce problème, d'ailleurs, a été compris et, dès novembre 1960, votre prédécesseur, qui était venu sur les lieux, voulait bien déclarer devant cette Assemblée qu'il convenait d'assurer dans un délai raisonnable une liaison routière de bonne qualité entre la France et l'Italie.

Mais, plus de deux ans après, nous n'en sommes qu'à la fin de l'enquête d'utilité publique pour un secteur d'autoroute de neuf kilomètres environ. C'est bien le moins que l'on puisse faire dans notre intérêt comme dans celui de l'Europe.

De leur côté, par contre, les Italiens ont conçu un vaste projet qui reliera leur réseau à la France par l'autoroute des fleurs, de Savone à la frontière, soit une dépense de 120 milliards de lires déjà très largement financée et avec un délai d'exécution de quarante et un mois pour les travaux qui débiteront en avril prochain. Ces travaux comportent cependant 66 tunnels d'une longueur totale de 28 kilomètres, 96 viaducs d'une longueur totale de 84 kilomètres. Face à ces travaux gigantesques bien dignes des Romains et qui seront achevés à la fin de l'année, que fera la France ? Relèvera-t-elle ce défi pacifique et saura-t-elle, dans le temps où les Italiens construiront 120 kilomètres d'autoroutes, en réaliser seulement neuf ?

Telle est la question.

Pouvons-nous espérer, monsieur le ministre, que le budget de 1963 apportera des décisions substantielles et assurera les étapes suivantes et notamment la déclaration d'utilité publique,

la constitution de la société d'économie mixte, car nous acceptons le péage qui se justifie d'ailleurs parfaitement dans ce cas, et un premier financement de démarrage ?

En avril 1962, au cours d'une conférence, le vice-président du conseil général des ponts et chaussées a estimé que cette réalisation pouvait s'inscrire dans l'hypothèse d'un programme de 950 millions.

Cet espoir est-il confirmé ?

Au titre des liaisons ferroviaires, la question est plus simple et la réponse devrait être plus facile. Nous avons enregistré avec satisfaction l'électrification de la voie ferrée jusqu'à Marseille et la décision de la poursuivre, dès cette année, jusqu'à Carnoules. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous donner le planning pour la suite afin que nous connaissions la date probable de la jonction au réseau italien depuis longtemps électrifié ?

Il faut savoir cependant que tous les problèmes ne seront pas alors réglés pour autant car le parcours italien de Vintimille à Gênes est à voie unique et déjà dans cette gare, comme dans celle de Modane, s'accumulent les marchandises.

Par rapport à 1938, le trafic, à ce titre, était en 1960 supérieur de dix-sept fois à celui de Vintimille et de neuf fois à celui de Modane. De plus, la solution du problème des liaisons routières du littoral méditerranéen avec la plaine du Piémont, l'Italie du Nord, la Suisse et l'Allemagne occidentale, qui a donné lieu à de nombreux projets, dont un intérêt notre collègue le général Corniglion-Molinier puisqu'il est aussi le représentant de cette région, est toujours subordonnée à la décision concernant la reconstruction de la voie ferrée Nice—Coni qui se pose donc à double titre.

Vous connaissez la question. Il ne s'agit pas, comme certains voudraient l'insinuer, de la desserte locale des villages de Tende et de la Brigue, bien que même et surtout sous cet aspect elle revête un caractère moral et d'intérêt national évident, car enfin cette reconstruction a été formellement promise depuis 1947 aux populations, qui ont unanimement choisi la France et il est pénible de penser qu'elles auraient satisfaction depuis longtemps si elles étaient restées italiennes.

Après 1860, lorsque Tende et la Brigue ne purent, pour des raisons d'Etat, suivre le sort du comté de Nice, malgré leur autodétermination, l'Italie n'hésita pas à creuser le col de Tende pour les rattacher physiquement à son territoire. C'était, convenons-en, une œuvre d'une autre envergure que celle qui a été promise et non réalisée encore à ce jour par la France et pourtant notre pays, grâce au patriotisme de ces populations, a agrandi son territoire dans la vallée de la Roya. Il a ainsi reçu de substantiels avantages en annexant, notamment, les usines hydroélectriques, mais il a aussi contracté le devoir de reconstruire, sur le territoire conquis les armes à la main par la première division française libre, les cinq tunnels et les huit ponts démolis à la fin des hostilités.

La brèche actuelle est de 30 kilomètres environ. C'est d'ailleurs peu de chose si l'on considère que la ligne compte encore 75 kilomètres en état de fonctionnement et 45 tunnels et viaducs d'une longueur totale de 23 kilomètres qui font de cet ensemble d'ouvrages une réussite exceptionnelle de la technique ferroviaire.

Dans la France entière, la reconstruction est achevée sauf dans cette région où pourtant la France a été attendue avec impatience durant quatre-vingt-sept ans. Et maintenant, dix-neuf ans après la destruction, l'Etat n'a pas eu encore, je ne dis pas la volonté de reconstruire mais même pas la convenance de fixer le destin de cette ligne et de donner une réponse décisive, même négative, à son sujet.

Pourtant, lors de la dernière rencontre des chefs d'Etat à Turin, comme à la conférence de Santa Margherita au lendemain de la guerre, le principe de cette reconstruction a été admis au sommet.

Il s'agit pour la France de dépenser 2 milliards d'anciens francs de plus au titre des dommages de guerre pour redonner vie à un capital qui existe, qui s'élève à plus de 50 milliards d'anciens francs et qui, hélas ! se détériore au fil des ans alors que les experts des chemins de fer français et italiens, réunis au cours de l'année 1961 à plusieurs reprises, après de nombreuses visites sur les lieux, ont conclu que, de toute évidence, créer des routes nouvelles dans ce secteur serait bien plus onéreux que de remettre en service la ligne Nice—Coni.

Le 3 décembre dernier encore, le comité régional d'expansion économique Provence-Côte d'Azur a demandé instamment cette réfection « pour assurer, dans le cadre du Marché commun, une jonction rapide, commode et sûre entre le complexe industriel marseillais et l'Italie du Nord ».

Quant au financement, la banque européenne d'investissement, qui a déjà permis la modernisation de la ligne Chambéry—Gênes, n'est pas opposée à y participer. D'ailleurs, pourquoi n'utiliseraient-ils pas la surtaxe pour couvrir les emprunts ?

On a parlé de déficit d'exploitation.

A cela, le conseil général des Alpes-Maritimes, confiant dans des résultats qui n'auraient rien de commun avec ceux d'avant-guerre où les relations étaient compromises par le fascisme, a répondu en acceptant de prendre à sa charge le tiers d'un éventuel déficit. En dernier lieu, nous dit-on, le Gouvernement français ne s'opposerait plus à la demande de reconstruction formulée par le Gouvernement italien mais refuserait d'engager ses finances.

Le contribuable ne pourrait que se féliciter du succès de nos négociateurs.

Mais avez-vous pensé, monsieur le ministre, pour l'honneur de notre pays, que nous allons demander à l'Italie de faire et de payer la totalité des travaux, dans un territoire qui était le sien jusqu'à la guerre et qui est devenu français par la victoire ?

Je ne vois pas comment la France peut se dérober à son devoir et à ses promesses à propos d'une voie ferrée dont, du Rhône aux Alpes, on réclame la reconstruction, et qui, au moment du vote dans cette enceinte du projet de tunnel sous le mont Blanc était considéré comme une compensation logique et légitime pour le Sud-Est français.

Je ne vois pas comment la France peut éviter d'engager ses finances, au moins partiellement, au moins symboliquement, dans une affaire où elle a tout de même des intérêts qui ne sont pas seulement gravement moraux.

Je me permets de présenter une suggestion. Pourquoi ne pas demander à l'Italie d'assurer la reconstruction des ouvrages d'art démolis du fait d'une guerre dont nous ne sommes pas responsables et que nous avons subie, alors que la France se réserverait de mettre en état les installations techniques, matérielles et de sécurité, ce qui devrait représenter environ le tiers de la dépense, estimée au total, je le rappelle, à 20 millions de francs actuels ?

Vous vous trouvez, monsieur le ministre, à l'heure de la vérité pour ce problème et nous voulons vous aider à le résoudre.

Conscientes des difficultés de la nation ces dernières années, les populations ont patienté mais leur vigilance ne s'est jamais démentie. Elles espèrent maintenant obtenir cette légitime satisfaction si longtemps attendue. Pour elles alors, la guerre de 1939-1945 sera vraiment finie. Et si vous me demandiez aujourd'hui d'établir une hiérarchie entre les deux projets dont je parle, bien que placé au cœur des difficultés dans la ville que j'administre, je vous répondrais sans hésitation qu'il n'y a pas le choix. Entre la jonction routière et la voie ferrée, je dis qu'il faut refaire d'abord la voie ferrée car il ne s'agit pas seulement de rétablir entre deux pays voisins une liaison ferroviaire dont l'utilité chaque année se fait sentir davantage. Il faut, mieux encore, faire honneur aux engagements de l'Etat et affirmer la présence de la France sur ce territoire où nos couleurs flottent depuis 1947, selon la volonté ferme et tenace des originaires de Tende et de Brigue.

Telles sont, monsieur le ministre, dans le contexte plus général des besoins du Sud-Est de la France, les opérations les plus urgentes pour insérer cette région dans la nouvelle géographie européenne qui est déjà la condition de notre prospérité. (Applaudissements.)

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

M. René Rousselot. Monsieur le ministre, je me permets d'attirer votre bienveillante attention sur des ouvrages d'art importants détruits au cours de la guerre de 1939-1945 dans le département de la Meuse et non encore reconstruits.

Il s'agit là, bien entendu, de crédits de dommages de guerre, mais leur emploi dépend de vos éminents services.

Je vous signale d'abord la reconstruction du pont de Saint-Mihiel, pont sur la Meuse détruit en 1940, dont l'urgence a été maintes fois démontrée. C'est en effet le seul ouvrage permettant l'accès à la ville par le Sud. La population de cette localité qui, à bon droit s'impatiente, a tendance, bien à tort, à imputer à la municipalité la responsabilité du retard dans la réalisation des travaux.

C'est donc avec une certaine insistance que je vous demande, monsieur le ministre, d'envisager la reconstruction à bref délai de ce pont.

Hélas ! le pont de Saint-Mihiel n'est pas le seul ouvrage détruit. Il y a aussi, à Pagny-sur-Meuse, sur la route nationale n° 4 qui supporte un trafic très important, puisqu'elle relie Paris à Strasbourg, un pont établi sur la Meuse également

détruit par fait de guerre. Dans l'attente de la reconstruction de cet ouvrage d'art, non moins urgente que celle que je viens de rappeler, ce pont a été remplacé par un pont Bailey jumelé, qui n'est qu'un pis-aller qu'on ne saurait laisser plus longtemps subsister.

Enfin, toujours sur la Meuse, mais à Sampigny, un autre pont — moins important peut-être — a été, comme les deux précédents, détruits par fait de guerre. La reconstruction est non moins urgente mais elle n'exige pas d'importants crédits. Le pont provisoire qui le remplace n'offre pas une sécurité suffisante aux usagers ; d'ailleurs, il a déjà cédé sous le passage d'un poids lourd. Il n'est rétabli que très provisoirement au moyen d'éléments légers et usagés.

Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, le souci qui m'anime lorsque je sollicite de votre bienveillance la reconstruction de ces ouvrages détruits depuis bientôt un quart de siècle.

Je ne veux pas descendre de cette tribune sans vous signaler la fatigue supplémentaire que supportent, dans notre département, les routes nationales et départementales et qui est due au trafic important qui résulte de l'implantation dans la Meuse de nombreux et importants services de l'armée américaine, d'ailleurs bien accueillis chez nous. Je vous demande, monsieur le ministre, de tenir compte de cette situation particulière dans l'attribution des crédits d'entretien de notre réseau routier.

Par ailleurs, comme dans tout le pays, nous subissons un hiver très rigoureux. Dans notre région, la température est descendue à plusieurs reprises à vingt degrés au-dessous de zéro. Cependant, nous n'avons pas été favorisés au cours des opérations de sablage des routes verglacées.

Je vous fais confiance, monsieur le ministre, pour que, dans ce domaine également, des décisions plus équitables soient prises à notre égard. (Applaudissements.)

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

M. Maurice Bardet. Monsieur le ministre, mes chers collègues, après l'important exposé de M. le rapporteur pour avis concernant les ports de France, je me livrerai, à propos de l'un d'entre eux, à un examen d'ensemble qui vous donnera peut-être des vues sur l'avenir des ports français.

Parler des ports français, c'est évoquer évidemment les ports bretons. La Bretagne, cette pépinière de marins dont quelques-uns sont encore, à juste titre, l'objet de la fierté nationale — qu'ils aient nom Surcouf, Duguay-Trouin, Jacques Cartier ou Yves-Joseph Kerguelen — doit se faire entendre de vous, mesdames, messieurs.

J'ai choisi Lorient parce que c'est à la fois un port de guerre, un port de pêche, un port de commerce et un port pétrolier.

En ce qui concerne le port de guerre et les constructions navales, grâce à l'impulsion énergique de M. le ministre des armées et de son équipe, un plan de dix ans, allant de 1959 à 1969, a été élaboré. Ce document est assorti d'une loi de programme 1960-1964 pour la construction de deux frégates lance-engins et de quatre bâtiments de soutien logistique type B. S. L., ainsi que les travaux courants d'entretien et de réparation de tous les sous-marins français.

Si l'on considère l'aspect social de ces mesures, on voit que 4.000 ouvriers sont employés à ces tâches, qui font ainsi vivre de 12.000 à 13.000 personnes. D'où la nécessité de construire des H. L. M. et des établissements scolaires pour faire face à la poussée démographique de Lorient, dont la population a augmenté de 35 p. 100 en huit ans, passant de 47.000 habitants en 1954 à 64.000 en 1962.

En ce qui concerne la pêche, Lorient est le deuxième port de pêche de France, mais le seul qui soit géré par une société privée, dont la concession, remontant à 1927, est de soixante ans. C'est dire qu'il n'y a pas, à Lorient, de progression comme dans les autres ports.

On peut estimer à 300 p. 100 de la valeur des fonds d'origine les remboursements qui ont déjà été effectués à l'Etat par la société concessionnaire, laquelle est aujourd'hui incapable de faire face aux travaux nécessaires, faute de moyens financiers.

Les frayères proches des côtes s'épuisent et les chalutiers doivent s'imposer de soixante à quatre-vingts heures de voyage aller et retour pour trouver des lieux de pêche.

En un an, de juin 1961 à juin 1962, les chalutiers lorientais ont pêché 50.000 tonnes de poisson.

Les armateurs de Bretagne formulent plusieurs revendications.

Ils réclament d'abord la suppression de la taxe sur les carburants de 1 franc 60 par hectolitre de gas-oil, instituée par l'ordonnance du 31 décembre 1958 pour atténuer la participation de l'Etat aux dépenses de l'établissement national des invalides de

la marine. Je précise par parenthèse que les chalutiers de Boulogne, qui se ravitaillent sur le port d'Anvers, ne paient pas cette taxe. Les chalutiers de Lorient sont donc défavorisés par rapport à ceux des autres ports.

Les armateurs bretons demandent ensuite un statut identique à celui que la Grande-Bretagne applique à ses industries de pêche. J'appelle l'attention de l'Assemblée sur la disparité des conditions de la pêche en France et en Grande-Bretagne, ce qui justifie les revendications des pêcheurs français. Ceux-ci demandent donc, selon le statut anglais, une subvention égale au quart du prix de construction du bateau, un prêt de 60 p. 100, une aide à l'exploitation et diverses mesures collectives. Il n'est pas sans intérêt de noter que l'Angleterre donne ainsi au total à ses pêcheries un appui voisin de 16 p. 100 du chiffre d'affaires, tant en soutien d'investissement qu'en soutien d'exploitation.

Les armateurs morbihannais préconisent également la création d'une école de formation accélérée de matelots de pêche, qui aurait le double avantage d'attirer vers les ports la jeunesse ayant vocation de pêcheurs et de procurer une main-d'œuvre toujours difficile à trouver. Ils offrent les ateliers et l'outillage mais ils demandent que ces matelots soient payés comme le sont, par exemple, les ouvriers des écoles de formation accélérée de l'industrie mécanique.

Le port de commerce de Lorient, construit en partie sous Louis XV, à partir du quai des Indes, à l'époque où son nom s'orthographiait L'Orient, se prolonge maintenant le long de la rade et rejoint le port de pêche.

Le trafic total des marchandises diverses, pétrole non compris, pour des quais d'une longueur de 330 mètres — j'insiste sur ce point et j'y reviendrai — ramené au tonnage par mètre linéaire et par an, a été le suivant : pour le premier semestre 1960, 560 tonnes ; pour le premier semestre 1961, 695 tonnes ; pour le premier semestre 1962, 860 tonnes.

Quant aux prévisions pour 1964, la longueur des quais devant être augmentée de 46 mètres, ce qui la portera au total à 376 mètres, elles sont les suivantes :

Un trafic nouveau de 80.000 tonnes par an est attendu des produits du sol, avec une progression constante de 10 p. 100 par an. Le trafic prévu pour 1964 serait ainsi de 420.000 tonnes, soit un rendement au mètre linéaire de 1.120 tonnes.

Avant les hostilités, la longueur des quais était de 738 mètres. Elle est en 1962 de 330 mètres. La contradiction entre l'augmentation du trafic et la réduction de la longueur des quais se traduit par un encombrement de ceux-ci.

En 1960, cinq navires n'ayant pu être placés à quai ont perdu 54 heures ; en 1961, pour cinq navires également, 42 heures ont été perdues ; en 1962, pour les dix premiers mois de l'année, 18 bateaux n'ont pu être placés à quai et ont perdu 246 heures.

Cette situation est imputable aux retards des III^e et IV^e plans, le prolongement des quais sur 85 mètres ayant dû être ajourné pour des raisons financières.

Le port de commerce de Lorient est aussi un port pétrolier en constante et rapide progression. Pour donner une idée de son rayonnement j'indique que, pour le seul poste du carburant automobile, on a débité 1.150.000 hectolitres en 1961, soit en valeur 100 millions de francs environ. Si la taxe locale n'avait pas été supprimée en 1956 sur ces produits pétroliers, en 1962 la ville de Lorient aurait perçu 2.750.000 francs sur ce chiffre d'affaires.

Il en est de même pour le poisson. La taxe entière au taux de 2,75 p. 100 ayant été supprimée elle aussi, c'est, sur un bilan de vente de 100 millions, une recette de 2.750.000 francs que nous avons perdue.

Enfin, si la construction des bâtiments de guerre était frappée de la taxe locale, comme c'est le cas pour les bâtiments construits à Saint-Nazaire, c'est encore une recette de 2.750.000 francs que nous aurions encaissée.

C'est donc au total 8.250.000 francs que la ville de Lorient a perdus, sans compensation, et c'est ce qui explique qu'elle ne puisse faire face à ses multiples obligations.

Si, au contraire, Lorient pouvait recevoir sa part des diverses activités qu'elle protège, peut-être les futures artères d'écoulement des produits du Marché commun s'orienteraient-elles, comme le voudrait la ville de Rennes, vers notre grand port géographique le mieux placé ; peut-être le ravitaillement des îles lointaines par des convois lourds et lents deviendrait-il rentable ; peut-être enfin sauverait-on ces portes océanes auxquelles l'avenir peut réserver des surprises en fonction de l'évolution de l'Europe.

Il faut donc d'abord sauver Lorient, ville détruite à 85 p. 100, où subsistent encore 2.500 baraques en bois et où 3.500 demandes de logements H. L. M. ne sont pas encore satisfaites.

Certes, cette malheureuse ville a été glorifiée : Légion d'honneur, croix de guerre, mérite civique ; elle est un peu considérée

comme pupille de la nation en raison de ses blessures ; elle est même classée comme économiquement faible puisque c'est la seule ville de France qui soit à la fois zone d'action rurale et zone de conversion. Mais pourquoi, dans le même temps, lui avoir retiré les trois quarts de ses ressources ?

Pourquoi, alors que nous sommes tous décidés à aller de l'avant, laisser périr doucement, par asphyxie lente, ces ports, ces villes qui devraient, au contraire, animer toute une province ?

Monsieur le ministre, pour définir la situation économique de cette cité, de cette région, je ne puis que conclure ainsi : nous sommes au niveau d'un plancher très bas, à partir duquel on ne meurt pas, mais à partir duquel également on ne peut rien construire ni rien développer. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

— 2 —

REPRESENTATION DE L'ASSEMBLEE NATIONALE AU SEIN D'ORGANISMES EXTRA-PARLEMENTAIRES

Désignation des candidats par les commissions intéressées.

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre des demandes de désignation de membres chargés de représenter l'Assemblée nationale au sein d'organismes extra-parlementaires.

L'Assemblée voudra sans doute confier aux diverses commissions intéressées le soin de remettre à la présidence le nom de leurs candidats, dans le plus bref délai. (*Assentiment.*)

Dans ces conditions :

1° La commission des affaires culturelles, familiales et sociales serait appelée à désigner deux candidats pour le Conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés (application du décret n° 59-584 du 3 août 1959) ;

2° La commission des affaires culturelles, familiales et sociales et la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République seraient appelées, chacune, à désigner un candidat titulaire et un can-

didat suppléant pour la commission de surveillance et de contrôle des publications destinées à l'enfance et à l'adolescence (application du décret n° 60-676 du 15 juillet 1960) ;

3° La commission des affaires culturelles, familiales et sociales serait appelée à désigner un candidat pour la commission sociale centrale prévue par le décret n° 62-261 du 10 mars 1962 relatif à l'accueil et au reclassement professionnel et social des rapatriés (application de l'article 11 de l'arrêté du 10 mars 1962) ;

4° La commission de la production et des échanges serait appelée à désigner deux candidats pour le comité de contrôle du fonds forestier national (application de l'article 97 de la loi n° 47-1465 du 8 août 1947) ;

5° La commission des finances, de l'économie générale et du plan serait appelée à désigner deux candidats pour le comité directeur du fonds d'aide et de coopération (application du décret n° 60-1274 du 2 décembre 1960).

Ces candidatures seront soumises à la ratification de l'Assemblée, en application de l'article 26 du règlement.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à 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. Louia 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.

(*La séance est levée à dix-huit heures cinquante minutes.*)

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