

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1962-1963

COMPTE RENDU INTEGRAL — 22^e SEANCE3^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. 846).

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

Travaux publics et transports (suite).

I. — Travaux publics et transports (suite).

MM. Beauguitte, Delachenal, Lejeune, Carlier, Weber, Emile-Pierre Halbout, Phillibert, Var, Nungesser, Grenler, Delong.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Etat B.

Titre III. — Réservé.

Titre IV.

Amendement n° 84 du Gouvernement: MM. le ministre des travaux publics, Jean-Paul Palewski, président de la commission des finances. — Adoption.

Amendement n° 105 de MM. Catalifaud, Duvillard et Chapalain: MM. Catalifaud, Boulin, secrétaire d'Etat au budget; Baudis. — Amendement retiré, mais repris par M. Darchicourt.

M. le secrétaire d'Etat au budget, le président de la commission des finances, le président. — L'amendement n° 105 est déclaré irrecevable.

Le titre IV est réservé.

Etat C.

Titre V. — Adoption.

Titre VI. — Réservé.

Après l'article 57.

Amendement n° 71 de la commission de la production et des échanges tendant à insérer un article nouveau. — Adoption.

Renvoi de la suite du débat budgétaire.

2. — Dépôt d'avis (p. 858).

3. — Ordre du jour (p. 858).

PRESIDENCE DE M. PIERRE PASQUINI,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.

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.

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a continué l'examen des crédits de la section I du ministère des travaux publics et des transports, à l'exception du tourisme.

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat: Gouvernement, 2 heures.

Commissions, 30 minutes.

Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 1 heure 15 minutes;

Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes;

Groupe des républicains indépendants, 10 minutes.

Les groupes communiste, socialiste et du centre démocratique, ainsi que les isolés, ont épuisé leur temps de parole.

La parole est à M. Beauguitte.

M. André Beauguitte. Mesdames, messieurs, je voudrais formuler quelques observations que m'inspire l'examen des crédits du ministère des travaux publics.

Tout d'abord, je ferai allusion au retard des chiffres de ce budget par rapport à ceux du plan.

La moyenne annuelle des crédits d'engagement prévus par le plan, pour le réseau routier national, est de 346 millions de francs; or, pour 1963, 290 millions de francs seulement figurent au budget.

J'estime que cela est regrettable. Il ne faut pas oublier que l'on compte en France 80.000 kilomètres de routes nationales. Comme au terme du IV^e plan, notre réseau d'autoroutes en service ne comportera que 487 kilomètres et se révélera donc nettement insuffisant, il faudra absolument prévoir un aménagement des routes nationales poussé au maximum. Au surplus le marché commun et le trafic international, sous tous ses aspects, rendent nécessaire une semblable réalisation.

Je songe en particulier à certaines voies de liaison de premier ordre comme, par exemple, la route nationale n° 3 que je connais tout spécialement puisqu'elle intéresse au premier chef mon département. Elle relie Paris à la Belgique et au Luxembourg par Châlons-sur-Marne et Verdun, avec un embranchement à Longuyon. D'après les prévisions, ce n'est qu'en 1975 que ce grand itinéraire sera complètement établi et élargi à 10,50 mètres.

Or, s'il est une route qu'il importe d'ouvrir au trafic dans les meilleures conditions possibles, c'est bien celle-là. De semaine en semaine, nos liaisons avec la Belgique s'intensifient et il est évident que cette route ne peut plus répondre à la mission qui lui incombe.

Monsieur le ministre, cette route vous intéresse également à titre personnel puisqu'elle comporte une section de Paris à Meaux classée également en première urgence et pour laquelle sont prévus un aménagement à Pantin, la déviation de Ville-

paris, un aménagement entre Villeparisis et Trilport et la déviation urbaine de Meaux. Je veux espérer que cette route nationale bénéficiera de votre attention particulière et que l'on n'attendra pas treize ans avant de l'adapter au trafic dont je viens de dire toute l'importance.

Si je passe à l'entretien du réseau routier, je constate que cet entretien exige des crédits d'une certaine importance prévus au IV^e plan. Mais il convient de noter que si de 1955 à 1962, le parc automobile français est passé de quatre millions à huit millions de véhicules, les crédits d'entretien, eux, n'ont augmenté que de 11 p. 100.

Où en est le Fonds routier ? Pour la première fois en 1963, sera appliqué le principe de la dotation budgétaire, laquelle est fixée à cent millions de francs. Il serait, à mon sens, préférable d'augmenter le taux de prélèvement sur le produit de la taxe sur les carburants, qui est de 7,7 p. 100, et d'affecter cette augmentation au Fonds. Il est illogique que l'essentiel du produit de cette taxe aille au budget général. Ou alors, on est tenté de réclamer, une fois de plus, le retour à leur destination primitive de la totalité des recettes du Fonds spécial d'investissements routiers, détournées dans la proportion de 89 p. 100.

Monsieur le ministre, je désire vous poser une question relative à la tranche vicinale. Celle-ci atteindra 67 millions de francs en 1963, tandis qu'elle s'établissait à 60 millions de francs en 1962. L'augmentation est minime et elle est largement absorbée par la hausse des prix de la construction et de l'entretien des routes. En 1957, la dotation de la tranche vicinale s'élevait à 72 millions de francs. Elle n'a cessé de diminuer jusqu'en 1960, pour recommencer à monter seulement à partir de 1961.

La reconstruction des ponts détruits par faits de guerre doit être accélérée. D'après les prévisions actuelles, il faudra vingt ans pour rétablir le réseau départemental, douze ans pour rétablir le réseau communal et sept ans pour rétablir le réseau national.

J'ai appelé à différentes reprises l'attention de l'administration sur la reconstruction de ces ponts et je dois reconnaître que, d'une façon générale, je n'ai pas obtenu satisfaction : les ponts demeurent en l'état.

Il conviendrait par ailleurs, monsieur le ministre, que vous demandiez à la direction générale de la S. N. C. F. de procéder également à la remise en état de certains ponts, remise en état qui lui incombe et à laquelle elle n'a pas procédé dans mon département de sorte que le conseil général a dû se substituer à elle pour faire l'avance des crédits nécessaires.

Toujours à ce même propos, je vous demanderai également de prendre contact avec votre collègue de l'intérieur car certains ponts relèvent de ses services et leur reconstruction dépend du montant de l'autorisation de programme qu'il aura transférée.

J'ai sous les yeux une lettre que votre prédécesseur m'a adressée peu de temps avant qu'il ne quitte le ministère des travaux publics. Elle fait allusion à plusieurs ponts sur la Meuse : le pont du Sud à Verdun, le pont d'Arrancy-sur-Crusne, le pont de Vigneul-sous-Montmédy. Aucun d'eux n'a encore pu être reconstruit et le ministre m'écrit : « Il est d'ores et déjà certain que l'autorisation de programme que mon collègue mettra à ma disposition l'année prochaine pour les ponts détruits sera très inférieure à celle qu'exigeraient les besoins à satisfaire. Une part importante en sera affectée, par priorité, à certaines opérations qui ont été décidées avant même l'exécution des ponts dont vous me parlez. » Vous voyez, monsieur le ministre, quel retard nous avons pris !

Pour en revenir aux routes, il résulte des réponses faites par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de mon département à un questionnaire que je lui avais soumis il y a quelques semaines, lors de la session du conseil général de la Meuse, que pour remettre en état le réseau routier de notre département il faudrait compter au minimum vingt ans.

Vingt ans pour remettre en état le réseau routier départemental, treize ans pour aménager une route nationale de première importance qui doit comporter trois voies. Voilà, n'est-il pas vrai ? pour un département placé près de la frontière et à l'époque du Marché commun, des délais bien longs et qu'il faudra à mon avis reconsidérer.

Je vous demande, monsieur le ministre, de vouloir bien retenir ces quelques observations qui, je l'espère, ne porteront pas préjudice à une autre œuvre de grande haleine que je ne fais qu'évoquer : l'axe mer du Nord—Méditerranée avec la bretelle de la Meuse à laquelle, vous le pensez bien, j'attache une importance toute particulière. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)*

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

M. Jean Delachenal. Monsieur le ministre, dans le court laps de temps qui m'est imparti, je me contenterai de formuler un souhait et de poser une question.

D'abord, formuler le souhait, monsieur le ministre, que vous soyez suffisamment éloquent, ce dont je ne doute pas, pour convaincre vos collègues du Gouvernement, de la nécessité d'augmenter le nombre de kilomètres d'autoroutes construits annuellement.

A la cadence actuelle de 100 kilomètres d'autoroutes par an, puisque c'est le chiffre qui a été retenu pour 1963, nous risquons d'attendre bien longtemps la possibilité de nous rendre à Lille ou à Marseille par l'autoroute. En tout cas, le Savoyard que je suis risque d'attendre la célébration du deuxième centenaire du rattachement de la Savoie à la France pour voir le percement du tunnel de l'Epine, que nous réclamons déjà depuis de très nombreuses années et qui rapprochera notre province, la dernière-née des provinces françaises, encore davantage de la mère patrie.

J'espère que sur ce point, monsieur le ministre, vous nous donnerez des apaisements.

Quant à la question que je voudrais vous poser, elle a trait au personnel des ponts et chaussées.

Il s'agit de l'application du décret du 26 mai 1962 qui permet à un agent des ponts et chaussées atteignant l'indice terminal de son grade d'accéder à l'échelon immédiatement supérieur après inscription au tableau d'avancement. Il s'agit là d'une mesure évidemment très heureuse, puisqu'elle est de nature à récompenser les mieux qualifiés du personnel de l'administration ; mais pourquoi avoir limité à 25 p. 100 cet avantage, alors qu'il aurait été souhaitable que ce pourcentage fût nettement supérieur ?

J'aimerais, monsieur le ministre, que sur ce point vous puissiez nous donner une réponse précise, car il serait souhaitable d'augmenter ce pourcentage, afin précisément de permettre aux personnels des ponts et chaussées d'obtenir l'avancement auquel leur dévouement et leur compétence leur donnent droit. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)*

M. le président. La parole est à M. Max Lejeune.

M. Max Lejeune. Monsieur le ministre, je n'ai pas l'intention de reprendre ce soir l'essentiel des observations que j'avais présentées l'année dernière à l'occasion de la discussion du plan de développement économique et social.

Mais, au moment même où le Gouvernement affirme sa volonté de créer des régions administratives qui rassembleront des départements voisins et analogues, je voudrais souligner que la contenance même de votre budget semble devoir créer un obstacle supplémentaire à la constitution de ces nouvelles régions.

En effet, on constate dans votre budget que les crédits destinés aux aménagements portuaires sont essentiellement réservés aux grands ports et que les ports traditionnels, les petits ports et les ports de pêche ne font pas l'objet d'une dotation suffisante.

Cela est très grave car si ces ports disparaissent, ne disparaîtront pas seulement les activités traditionnelles qui y étaient attachés, mais également, les possibilités d'activités nouvelles qui auraient pu s'y greffer.

Je prends l'exemple de la région picarde. Cette région possède un axe commercial et historique : la Somme, qui traverse tout le département et se termine dans un estuaire qui a cessé, depuis plusieurs années, d'être entretenu pour la navigation maritime.

Cet axe est important non seulement pour la région traversée mais également parce que la distance la plus courte entre le rivage maritime et les régions de l'Est est précisément celle que parcourt le canal, entre Saint-Valery-sur-Somme et la ville de Strasbourg, soit 689 kilomètres. D'autre part, la décision récente de remettre en état le canal du Nord va doubler le canal de Saint-Quentin et rapprocher des côtes picardes le trafic de toute une région.

Or j'indique que cet estuaire, qui semble peut-être peu fréquenté à certains visiteurs, a tout de même, en sus de l'activité de pêche côtière, accusé une navigation commerciale correspondant à 158 navires jaugeant 61.500 tonnes en 1961, qu'en 1962 ce trafic a augmenté et qu'en fonction des décisions qui ont été prises sur le plan céréalier ce trafic peut atteindre très rapidement 200.000 tonnes affectant les exportations de céréales, de sucre, de galets de mer et les importations de phosphates et de bois.

Mais le fait grave est que le chenal n'est pas entretenu et que les bateaux qui se hasardent dans la baie de la Somme s'échouent malencontreusement trop fréquemment. Les divagations du chenal ont même mis en péril toute une région agricole, la région des Bas-Champs qui est située au Sud de la Somme, région de polders reconquise sur la mer et qui est au-dessous du niveau des hautes marées. Or ce chenal, en divagant,

a attaqué une digue qui protège les Bas-Champs. Les collectivités locales sont d'autant plus anxieuses qu'il y a dans cette région 3.600 hectares de terres cultivées et 600 habitations qui pourraient être inondées et que 4.500 personnes l'habitent.

Je souligne que les autorités locales connaissent parfois bien des déceptions. Lorsqu'elles s'adressent au ministère de l'intérieur, elles ne peuvent pas obtenir de subventions pour défendre des côtes menacées. Si elles se tournent vers le ministère de l'agriculture en demandant la protection de terres cultivables, il leur est répondu que le dommage n'est pas assez grand et ne relève pas du vote d'une loi par le Parlement. Enfin ces autorités constatent au ministère des travaux publics que les crédits pour la navigation sont essentiellement réservés aux grands ensembles portuaires.

C'est la raison pour laquelle nous avons essayé, sur le plan local, de coordonner l'action des différentes collectivités intéressées : les municipalités, la chambre de commerce d'Abbeville et le conseil général.

Après plusieurs études sur dossier et sur place, le conseil général du département de la Somme a pris la décision d'approuver un projet établi par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées après consultation des experts du service maritime.

Le département est prêt à être le maître d'œuvre d'un projet d'aménagement de la baie de Somme, fixant au chenal une direction telle que son entretien naturel serait assuré par le jeu des courants de flux et de reflux. La construction d'une digue submersible permettrait, par là même, de protéger la zone des Bas-Champs qui est menacée de submersion marine aux plus fortes marées et, les divagations cessant, on pourrait alors espérer un trafic maritime soutenu.

La progression se poursuit, en dépit des difficultés de la navigation, et on peut espérer que ce n'est pas seulement à l'avantage de quelques localités, mais à l'avantage de toute une région que la solution serait apportée.

La dépense totale se chiffrerait à 3.500.000 francs. Les collectivités sont prêtes, quant à elles, à consentir un effort de 1.670.000 francs.

Mais nous sommes obligés de nous retourner vers l'Etat qui n'a pas le droit de laisser dépérir des activités maritimes qui ont plusieurs siècles d'existence et dont il semble quelquefois accepter la lente disparition.

L'Etat n'a pas non plus le droit de laisser les populations dans l'inquiétude au moment des grandes marées, quand le chenal se déplace dangereusement. Lorsque la catastrophe se produira, on accusera avant tout les collectivités locales. Or celles-ci ont fait leur devoir. Elles se retournent vers l'Etat et lui demandent, non pas de tout prendre à sa charge, mais d'apporter sa contribution. Dans notre région, nous avons l'habitude de ne pas tout demander à l'Etat ; nous comptons d'abord sur nous-mêmes.

Cependant, nous sommes obligés de rappeler que la puissance publique a des obligations et que l'Etat, qui sait bien allouer les galets lors des ventes effectuées par l'administration des domaines, doit avoir à cœur d'apporter sa contribution à la défense des côtes lorsque, précisément, l'exploitation des galets a pu mettre en danger les territoires situés derrière la digue littorale.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, de porter une attention particulière à ce problème et de nous aider.

Vos services ont accueilli avec une très grande bienveillance les délégués des collectivités locales. Mais la bienveillance ne suffit pas. Les crédits sont nécessaires. Faites en sorte qu'ils nous soient attribués.

Vous prenez pour la première fois, monsieur le ministre, la tête de ce département ministériel.

Nous vous souhaitons d'inscrire votre action dans les faits. N'oubliez pas que la France n'est pas seulement faite de grands ensembles industriels et commerciaux ou de grands ensembles portuaires. Son équilibre exige que toutes les régions soient à même de tirer d'elles-mêmes les possibilités qui s'offrent et de les exploiter largement.

Encore faut-il, quand elles sont prêtes à assumer la part de financement qui leur incombe, que l'Etat leur apporte le concours qu'elles sont en droit d'escompter. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Edouard Carlier. Mesdames, messieurs, dans les quelques minutes qui me sont imparties, je voudrais, au nom du groupe communiste, attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics et celle du Gouvernement sur la situation difficile dans laquelle se trouvent les retraités de la S. N. C. F.

L'augmentation du coût de la vie a encore dévalué les retraites et le décalage entre le taux des retraites et les prix est particulièrement sensible chez les retraités des basses échelles, dont la situation est pénible.

A ces augmentations du prix des denrées de première nécessité s'ajoute l'augmentation du prix des loyers qui, même dans les cités S. N. C. F., atteignent dans certains cas 100 francs à 120 francs par mois, soit la moitié de ce que les petits retraités reçoivent pour vivre.

Les difficultés auxquelles se heurtent les retraités S. N. C. F. ont leur principale origine dans le non-respect du statut des retraites de 1911. Ce statut considérait que tous les éléments du salaire, à l'exception des indemnités de remboursement de frais, devaient compter pour le calcul de la retraite.

Une indemnité de vie chère, dite indemnité de résidence, fut créée à la fin de la guerre de 1914-1918. Elle était considérée comme provisoire et on ne la fit pas entrer dans le calcul de la retraite. Elle devait plus tard servir hélas ! de base à la détérioration des retraites. Depuis quelques années, les augmentations de salaires des cheminots portaient particulièrement sur cette indemnité et les retraités étaient exclus de ces augmentations. D'autres indemnités dites primes de productivité furent aussi exclues du calcul pour la retraite. C'est avec de tels procédés que les retraités perdent environ 25 p. 100 de ce qui devrait leur être payé.

Il faut donc, comme le demandent les organisations syndicales des cheminots actifs et retraités, incorporer par étapes ces indemnités dans le traitement s'il n'est pas possible de le faire en une seule fois.

Les cheminots, seuls, connaissent une telle situation pour le calcul de leur retraite. A ces anomalies vient encore s'ajouter, ce qui est particulièrement sensible pour les retraités des basses échelles, le fait que le traitement minimum servant de base de calcul pour la retraite reste fixé à 90 p. 100 alors qu'il est de 100 p. 100 pour les fonctionnaires et les agents de tous les autres services publics.

Que dire des veuves dont la pension de réversibilité est réduite de 50 p. 100 lors du décès du retraité ? L'entretien du foyer, le prix du loyer restent les mêmes et alors elles connaissent la misère. C'est pourquoi nous demandons, comme première mesure d'humanité, que les pensions de réversibilité des veuves de retraités soient portées à 60 p. 100 du taux de la retraite.

Une autre question a déjà fait couler beaucoup d'encre et donné lieu à beaucoup de promesses, à savoir l'attribution du bénéfice de la simple et de la double campagne aux anciens combattants cheminots qui ont le triste privilège d'être les seuls parmi les travailleurs des services publics à être exclus du bénéfice de cet avantage. J'espère que le Gouvernement n'attendra pas que tous les anciens combattants de la guerre 1914-1918 soient morts pour le leur accorder.

En terminant, je vous demande, monsieur le ministre des travaux publics, pourquoi les retraités de la S. N. C. F. n'ont pas perçu fin décembre, comme les agents en activité, la prime de 60 francs et de 30 francs pour les veuves. Cette prime, versée à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de la S. N. C. F., eût été la bienvenue en fin d'année au moment du paiement du trimestre de pension.

Un avis affiché dans les gares indiquait aux retraités qu'il n'a pas été possible d'ajouter cette prime sur leur feuille de paie et qu'elle sera versée le 8 février 1963. Un autre avis prévient néanmoins les retraités que cette prime faisant partie des sommes payées en 1962, la S. N. C. F. s'est trouvée dans l'obligation de l'ajouter au total des sommes susceptibles d'être imposables. Pour cet objet, la S. N. C. F. a trouvé le temps de la comptabiliser !

L'application des mesures que je suggère serait une belle occasion de prouver aux retraités de la S. N. C. F., aux anciens combattants, aux veuves de retraités que le Gouvernement n'est pas seulement « social » en paroles. S'il leur refuse ces satisfactions de première urgence, les retraités s'en souviendront et sauront manifester leur mécontentement par des pétitions et des manifestations.

Ils sont en tout cas persuadés que les cheminots en activité, en même temps qu'ils luttent dans l'unité pour améliorer leurs conditions de vie et de travail, n'oublieront pas leurs camarades retraités. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Pierre Weber. Monsieur le ministre, parmi les nombreuses responsabilités et préoccupations qui sont vôtres, il en est une qui a été soulignée à plusieurs reprises au cours de cette journée et qui a trait aux moyens de transport, aux facilités données à la circulation des personnes et des marchandises dans notre pays.

Je souhaite vivement qu'il vous soit permis dans ce domaine de mettre la France le plus rapidement possible à l'heure européenne.

Je désire vous poser très simplement sur ces problèmes relatifs aux moyens de transport, quelques questions.

En ce qui concerne la S. N. C. F. — il est permis de le constater avec fierté — nous possédons en Europe l'équipement le meilleur et le rendement le plus satisfaisant, grâce à un personnel dont nous avons à louer la conscience professionnelle et la compétence, ce qui sous-entend que nous devons en même temps satisfaire certains de ses revendications. Je me permets de souligner le fait sans insister.

En matière d'aviation, il me serait agréable de connaître les intentions du Gouvernement. Quelle méthode pense-t-il utiliser pour permettre, dans les meilleures conditions possibles, l'établissement de liaisons entre les métropoles régionales françaises et les métropoles européennes ?

S'agissant des routes, je serai bref puisqu'aussi bien se sont succédés à la tribune de nombreux collègues qui nous ont fourni des arguments aussi pertinents qu'éloquents. Notre retard est considérable et nous n'avons pas le droit de nous contenter de modestes réalisations. Je voudrais souligner à votre intention des faits dont j'ai été le témoin dans cette région du Nord-Est de la France.

Des conseils généraux, des maires de grandes cités se sont intéressés à un axe routier connu et décrit sous le nom d'axe Benelux-Bâle.

Or les résultats de nos efforts, malgré l'intérêt touristique des régions traversées, vont s'amenuisant à cause de la concurrence faite par le réseau d'autoroutes qui se trouve à proximité de l'Est du Rhin et nous constatons que les Anglais, les Belges, les Hollandais ne descendent plus vers le Midi de la France, vers l'Italie ou la Suisse par nos routes qui deviennent, jour après jour, de plus en plus impraticables.

Il faut donc en ce domaine, monsieur le ministre, de l'aide, des efforts de toute sorte. Il faut utiliser tous les moyens, quels qu'ils soient, de nature à augmenter notre potentiel d'autoroutes dans les délais les plus courts possibles. Qu'il y ait un droit de péage ou non, seul le résultat doit compter.

Pour la main-d'œuvre, ne pourrait-on pas faire appel aux jeunes gens qui passent des mois sous les drapeaux et au service du génie, sans qu'il y ait concurrence mais simplement collaboration entre ce service militaire et le service civil des ponts et chaussées ?

En ce qui concerne les canaux, nous avons aussi un retard considérable en comparaison de la structure réalisée par les pays qui nous environnent.

Sur le plan de l'industrie, ce retard nous sera préjudiciable et j'insiste pour que, le plus rapidement possible, soient prévus l'aménagement du réseau existant et sa mise à un gabarit suffisant, sans perdre de vue, bien entendu, les projets grandioses mais indispensables qui ont été évoqués lors de la discussion du IV^e plan, notamment le projet qui a fait l'objet d'un amendement déposé par notre collègue M. Mondon et auquel je me suis associé, tendant à la poursuite des études sur cet axe mer du Nord-Méditerranée dont on a encore parlé aujourd'hui et dont la réalisation sera de nature à mettre en valeur les régions traversées.

Il me reste enfin deux questions à vous poser.

En ce qui concerne la construction si indispensable de parkings dans les grandes villes, les municipalités doivent-elles faire appel uniquement à des fonds privés ou uniquement à leurs fonds propres ou doivent-elles, au contraire, envisager la possibilité de bénéficier un jour de la participation de l'Etat ?

Ma dernière question, monsieur le ministre, d'un intérêt pratique, a certainement retenu l'attention de nos collègues. Lorsque nous circulons de nuit sur les routes nationales, nous avons souvent été frappés par la gêne causée à l'automobiliste, soit par des phares trop puissants installés sur certaines voies ferrées qui côtoient les grandes routes, soit par l'éblouissement abusif causé par l'éclairage des stations-services. Sur ce point, j'ai posé, il y a deux ou trois ans, une question écrite à votre prédécesseur. La réponse qu'il m'a faite ne m'a pas donné satisfaction. C'est pourquoi je me permets d'insister ce soir auprès de vous. Existe-t-il des textes réglementaires en la matière et, dans ce cas, sont-ils respectés ? Dans le cas contraire, je vous serais reconnaissant de les prévoir, car nous avons le devoir de tout mettre en œuvre pour permettre à l'automobiliste de circuler avec le minimum de risques. Ces éclairages trop brutaux ont déjà provoqué des accidents.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'intérêt que vous voudrez bien porter à cet éventail de questions. J'ose espérer que vous y répondrez et je renouvelle le souhait que je formulais : avec vous et avec le Gouvernement, nous désirons nous mettre à l'heure de l'Europe. (Applaudissements.)

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

M. Emile-Pierre Halbout. Monsieur le ministre, je m'associe aux observations présentées par M. Delachenal relatives à la

promotion des agents des catégories C et D de vos services, afin d'augmenter leur proportion de 25 p. 100. M. le secrétaire d'Etat au budget voudra-t-il nous donner son accord ? Il le faudrait.

Ce matin, M. Baudis vous a rappelé une question posée à vos prédécesseurs. Au cours de la séance du 8 juin 1962, M. Duseaux, aujourd'hui sur nos bancs, répondait qu'une enquête était faite par la S. N. C. F. pour évaluer le coût de l'attribution de bonifications de campagnes aux cheminots anciens combattants de la guerre 1914-1918. Je souhaite que vous puissiez répondre affirmativement tout à l'heure et je pense que seront enfin attribuées ces bonifications dont seuls, parmi tous les agents des services publics ou assimilés, les cheminots mobilisés dans des unités combattantes n'ont pas bénéficié. Il est grand temps de ne plus tergiverser. Ne le pensez-vous pas, monsieur le ministre ?

Ma deuxième question a trait à la subvention prévue au budget pour la S. N. C. F.

Je ne mets pas en cause le remboursement des réductions de tarifs voyageurs, imposées par des textes ; il est normal que le manque à gagner pour la S. N. C. F. soit compensé. Mon observation s'applique à la ligne budgétaire qui permet à la S. N. C. F. d'équilibrer l'ensemble de ses investissements et de son exploitation par une subvention globale de l'Etat. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait personnaliser cette aide ? L'Etat n'a-t-il pas le droit, en apportant une somme aussi importante, de dire, par exemple, à quels postes du budget de la S. N. C. F. doit s'appliquer cette subvention ?

Je suppose, monsieur le ministre, que vous n'ignorez pas, étant donné votre courrier, les ravages que la réforme tarifaire de la S. N. C. F. a commencé à faire dans l'économie française.

En voici deux exemples.

Les mines de fer de l'Ouest seront un jour obligées de fermer alors qu'elles viennent d'être modernisées, tout simplement parce que les cinquante ou soixante kilomètres de trajet par fer pour amener le minerai au port coûtent aussi cher que le transport de minerai de Narvik à Dunkerque. Pour un train de minerai, dont les wagons sont fournis par la mine et qui est remorqué sur soixante kilomètres par une locomotive, le coût du transport s'élève à près de 10.000 francs. C'est prohibitif pour une telle matière première.

Un deuxième exemple est donné par les produits agricoles qui ne peuvent, étant donné leur origine disséminée, être expédiés par wagon complet. La hausse tarifaire est parfois de 25 p. 100 à 30 p. 100 pour des expéditions qui ne peuvent être groupées au départ de la production.

Par contre, la subvention de l'Etat telle qu'elle a été versée globalement jusqu'ici sert à abaisser encore le coût de la tonne-kilomètre sur les lignes à grand trafic. D'énormes investissements ont été faits sur ces lignes qui ont bénéficié de l'aide de l'Etat. Il n'a jamais été question d'amortir ces investissements sur la tonne transportée.

Je demande donc que la subvention de l'Etat à la S. N. C. F. soit versée de telle sorte qu'elle permette de normaliser les différences de tarifs. Je m'explique : il faut qu'entre la ligne la plus favorisée et les lignes les plus défavorisées la différence, pour la même marchandise et le même tonnage transporté, ne puisse dépasser 10 p. 100. Ainsi la subvention de l'Etat à la S. N. C. F. servira à l'économie générale du pays en rétablissant une certaine équité, ce qui ne manquera pas d'orienter des décentralisations vers des régions où elles sont à peine amorcées.

Monsieur le ministre, vous avez le pouvoir ; vous avez la durée. Il n'est plus possible que la subvention à la S. N. C. F. soit un chèque en blanc.

Et qu'on ne m'accuse pas de tirer une traîne sur l'avenir ; car, si vous ne rétablissez pas maintenant la justice entre les régions, vous aurez, demain et plus tard, à financer d'une façon autrement coûteuse les frais de chômage et à réparer les désastres économiques que la réforme tarifaire aurait provoqués.

Beaucoup de mes collègues vous sauront gré, avec moi, de ce que vous ferez dans les plus courts délais. (Applaudissements.)

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

M. Louis Philibert. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je voudrais, à l'occasion de l'examen du budget des travaux publics, appeler votre attention sur le chapitre 31-13 et plus particulièrement sur la situation de deux catégories d'agents de cette administration : les conducteurs de travaux publics de l'Etat et les agents de travaux des ponts et chaussées.

Pour ces agents, la réforme prend effet au 1^{er} janvier 1960. A ce jour, aucune nomination n'a été prononcée dans les grades offrant des débouchés : conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat et agents de travaux brevetés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner l'assurance que les agents et conducteurs promus à ces nouveaux grades percevront les rappels de salaires correspondant à la date effective de leur nomination : 1^{er} janvier 1960, 1^{er} janvier 1961 et 1^{er} janvier 1962 ?

Dans un autre ordre d'idée, la promotion dans ces nouveaux grades ne résout pas complètement le problème du classement de ces personnels dans la grille indiciaire des agents de la fonction publique. Les organisations syndicales ont, à ce sujet, présenté à plusieurs reprises leur programme revendicatif à vos prédécesseurs et à vos services.

Quant aux revendications des conducteurs des travaux publics de l'Etat, elles tendent — et c'est normal — au classement, au sens du statut, dans la catégorie B de la fonction publique. C'est là le but à atteindre et je vous demande, monsieur le ministre, d'indiquer quelles sont vos intentions à cet égard.

Je sais que vous pouvez me répondre qu'à l'occasion de la mise en place de la réforme, des améliorations indiciaires ont été obtenues. Sans doute, mais ces améliorations sont encore nettement inférieures à celles que proposait, en 1959, l'un de vos prédécesseurs. Pour obtenir une véritable amélioration de la situation, il faudrait que vous obteniez le classement immédiat des agents du corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat aux indices ci-après : conducteurs des travaux publics de l'Etat, échelle M E 2 ; conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat, fin de carrière, indice 330 net ancien.

Enfin, je voudrais vous signaler combien il me paraît inconcevable que les agents de travaux brevetés, véritables chefs d'équipe de par leur statut, soient classés dans l'échelle indiciaire ES 2 qui est applicable aux agents du grade le plus bas y accédant à l'ancienneté. C'est pour remédier à cet état de fait anormal que je vous demande de classer ces agents dans une échelle supérieure à l'échelle ES 2.

Depuis plusieurs années, les modestes travailleurs de ces catégories attendent. De nombreuses promesses leur ont été faites. J'ose espérer, monsieur le ministre, que ces promesses deviendront très bientôt des réalités. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

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

M. François Var. Mesdames, messieurs, les axes naturels de communication et de développement de la France ont été à peu près tous énumérés dans le IV^e plan ou décrits dans les graphiques qui y sont joints. Des ordres de préférence ont été proposés à leur sujet et, si la majorité de nos collègues, pour des raisons très valables, ont préconisé en première urgence la réalisation de l'axe vertical Nord-Sud réclamée ce matin encore par mon ami M. Denvers, il me semble que nous avons été peu nombreux à ne pas oublier les axes Est-Ouest.

Ce sera précisément l'objet de mon propos.

Il y a plusieurs axes Est-Ouest et tous se justifient. Mais la priorité revient — on ne peut sérieusement le nier — à la route nationale n° 89 Bordeaux-Lyon par Libourne, Périgueux, Brive et Clermont-Ferrand.

Un ancien inspecteur général de l'économie nationale a étudié voici quelques années cet axe Bordeaux-Lyon. A propos des réalisations et des débouchés rapides à la fois vers l'Ouest et vers l'Est pour les départements du Limousin dont l'isolement est la cause principale de leur stagnation, il indiquait : « La solution est donc de se résoudre à la traversée du Massif central en créant un itinéraire à gros débit, doublant les installations ferroviaires et routières actuellement en service. »

Ce précurseur a fait école. Nous avons été nombreux à soutenir cette opinion et c'est avec plaisir que nous avons entendu M. Dusseaux, alors ministre des travaux publics et des transports, nous dire au cours de la séance du 18 mai 1962 — je cite le *Journal officiel* — « Le Massif central doit, lui aussi, être doté d'un réseau de grande qualité pour des raisons économiques, touristiques et régionales ». Il ajoutait même : « Dans cette partie de la France qui mérite mieux qu'une traversée sans étape, à grande vitesse, les routes secondaires sont plus utiles que les autoroutes ». Nous sommes d'accord. Nous ne demandons pas des autoroutes, mais nous voudrions que la route nationale n° 89, dite des trois A — Atlantique, Auvergne, Alpes — devienne un réseau de grande qualité.

Or, depuis cette déclaration de M. Dusseaux, quelques travaux ont été exécutés, mais seulement sur le parcours de Bordeaux à Périgueux. Les départements de la Corrèze et du Puy-de-Dôme ont accompli, eux, en revanche, de gros efforts financiers sur leurs budgets respectifs pour l'aménagement de cette route nationale. Il serait bon que l'Etat, à son tour, desserre un peu les cordons de sa bourse dans le même but.

Nous espérons que le nouveau ministre des travaux publics voudra bien adopter la position prise par son prédécesseur. (Applaudissements.)

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

M. Roland Nungesser. Mes observations porteront essentiellement sur le titre VI, qui concerne les subventions d'investissement accordées par l'Etat, et particulièrement sur le chapitre 63-90.

Monsieur le ministre, je vous poserai trois questions. La première est relative à l'article 2 du chapitre 63-90, c'est-à-dire au barrage de la Seine et au barrage de la Marne.

Je constate que les autorisations de programme s'élèvent à 6 millions de francs, dont 1.200.000 francs seulement de crédits de paiement sont prévus pour 1963. Quelle est la part du barrage de la Marne dans ce crédit ?

Il conviendrait, je crois, de faire démarrer rapidement les opérations. Les études ont été prolongées pendant de longues années et les techniciens semblent maintenant d'accord sur la solution qui a été mise au point. De plus, il importe de souligner que l'efficacité de ce barrage-réservoir serait équivalente à peu près au double de celle du barrage-réservoir de la Seine, alors que son prix de revient serait très loin d'être le double du coût de ce dernier.

Il faut réaliser le barrage-réservoir de la Marne, car il est le seul moyen de protéger efficacement la région parisienne contre les inondations. D'autre part, il permettrait, pendant la période de basses eaux, d'apporter l'appoint d'eau suffisant pour éviter que la Seine soit un véritable égout à ciel ouvert, comme ce fut le cas pendant certains mois d'été.

Ma deuxième question porte sur l'article 5 nouveau, relatif au financement du métro express régional.

A cet égard, je constate que les autorisations de programme comme les crédits de paiement s'élèvent à 32 millions de francs. Or, il faut financer en première urgence, en urgence absolue, d'une part l'électrification de la ligne de la Bastille, prévue pour 100 millions au titre des travaux de génie civil et pour 123 millions au titre du matériel, d'autre part la liaison Etoile-la Folie, c'est-à-dire la première section du métro régional express vers l'Ouest, laquelle est inscrite au titre des travaux de génie civil pour 566 millions et au titre du matériel roulant pour 63.800.000 francs. Au total, c'est près de 853 millions de francs qui sont nécessaires pour financer ces deux opérations qui ne constituent qu'une très faible partie des investissements à réaliser pour équiper la région parisienne en moyens de transport modernes.

Sans doute, le district va-t-il payer une part égale à celle de l'Etat puisque, cette année, il s'est engagé à verser également une somme de 32 millions. Il n'en reste pas moins que les besoins en équipement de la région parisienne sont si grands sur tous les plans que le district ne pourra pas faire face par ses seules ressources à une telle méthode de financement et pour de telles masses de crédits.

La charge de la taxe d'équipement est déjà trop lourde pour les contribuables de la région parisienne, particulièrement pour ceux de Paris et de la banlieue immédiate du département de la Seine.

Sans doute faudra-t-il offrir des facultés d'emprunt au district afin de lui permettre de faciliter l'engagement des grands travaux grâce auxquels la capitale et la région parisienne pourront répondre aux exigences du progrès et, par là même, rattraper le retard accumulé pendant de longues années. Mais en dépit de ces facultés d'emprunt, un effort accru de l'Etat sera indispensable, car l'équipement de Paris et de la région parisienne est devenu une exigence, une nécessité urgente d'intérêt national.

Ma troisième question concerne, au même chapitre 63-90, l'article 4, doté d'un crédit de 1.200.000 francs pour les ports de plaisance et autres petits ports.

Je constate que ce crédit est le même que celui qui avait été ouvert l'an dernier. Or les besoins augmentent sans cesse. Le nombre des bateaux de navigation touristique ou sportive s'accroît d'une façon telle que l'insuffisance des ports devient criarde tant au long de nos côtes qu'au long de nos rivières.

Il faut prendre conscience de ce phénomène nouveau qui a des incidences sur le plan économique puisque le développement des industries nautiques est maintenant tel que celles-ci commencent à participer largement à l'exportation.

C'est également un phénomène extrêmement important sur le plan social puisque le sport et le tourisme nautiques deviennent de plus en plus accessibles à l'ensemble du grand public. Pour beaucoup de jeunes, pour beaucoup de familles, le bateau résout à bon marché, pendant les vacances, le problème hôtelier. De plus en plus nombreuses sont les collectivités locales qui désirent consentir l'effort nécessaire par l'autofinancement ou en recourant aux prêts du fonds de développement économique et social. Mais elles sont gênées en raison de l'insuffisance du montant des subventions, qui non seulement constituent un appoint souvent indispensable pour la réalisation de ces opérations mais sont également nécessaires pour bénéficier des prêts de ce fonds.

Si donc ces subventions, qui correspondent à un tiers ou à un quart des opérations ouvertes, étaient augmentées, le montant

total des travaux serait accru en proportion. En l'état actuel des demandes, un crédit de 300 millions de francs serait nécessaire pour engager les travaux qui constituent le minimum indispensable. A ce propos, je souhaiterais qu'il fût précisé que ces crédits peuvent être ouverts pour la réalisation de ports de plaisance aussi bien en rivière qu'en mer.

Si nous n'accomplissons pas l'effort nécessaire, on risquera de freiner une industrie en pleine expansion et l'on contrarierait aussi une inclination fort heureuse d'un grand nombre de nos compatriotes et surtout de jeunes qui profitent d'un sport offrant la détente si nécessaire à l'homme moderne.

Telles sont les trois questions que je vous pose, monsieur le ministre, à propos du chapitre 63-90. (Applaudissements.)

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

M. Fernand Grenier. Quelques minutes me suffiront, monsieur le ministre, pour appeler votre attention sur la situation de plus en plus difficile des transports dans la banlieue Nord de Paris.

Cette banlieue est en pleine expansion. La ville la plus importante, Saint-Denis, a vu sa population augmenter de 40 p. 100 depuis la Libération. Peuplée de 69.000 habitants en 1946, elle en compte 95.000 aujourd'hui. Les communes environnantes, qui n'étaient que de grands villages avant la guerre, sont devenues des villes. Je ne citerai que l'exemple de Sarcelles qui, de 8.000 habitants en 1945, est passée à 37.000.

Le problème des transports y est devenu difficile à résoudre. Les allées et venues d'autobus dans Saint-Denis atteignent 800 par jour. Aux heures de pointe, l'attente est longue et douloureuse pour les travailleurs fatigués par une dure journée de labeur.

Le seul remède — il n'en est pas d'autre — consiste à prolonger le métro jusqu'au barrage de Saint-Denis, c'est-à-dire à lui faire traverser la ville. Nos prédécesseurs avaient prévu ce développement. C'est ainsi que le 24 décembre 1929 — voilà donc trente-trois ans! — était déclarée d'utilité publique la prolongation de la ligne de métro n° 13 de Saint-Lazare jusqu'à la porte de Saint-Ouen et jusqu'à Saint-Denis. Certes, un modeste début de réalisation a eu lieu depuis la guerre: le métro a été prolongé de la porte de Saint-Ouen jusqu'à Pleyel. Saint-Ouen est ainsi desservi, mais non Saint-Denis.

Dans la banlieue parisienne, des lignes de métro conduisent aux mairies des Lilas, de Montreuil, d'Issy-les-Moulineaux, d'Ivry. C'est fort bien. Mais l'agglomération de banlieue la plus peuplée — Saint-Denis est la deuxième ville de la Seine — n'a toujours pas son métro.

Vingt-deux fois, le conseil municipal de Saint-Denis a délibéré pour demander la prolongation du métro jusqu'à la place du Général-Leclerc, ce qui dégagerait toute la sortie nord de Paris. Douze fois, le conseil général de la Seine a délibéré dans le même sens après une enquête minutieuse et déclarant absolument nécessaire, de l'avis des techniciens de la circulation, cette prolongation du métro du point de trois stations pour desservir la banlieue Nord de Paris.

Tel est le vœu unanime d'une population de plus de 200.000 habitants et qui atteindra le quart de million avant trois ans. Je vous demande, monsieur le ministre, de charger vos services d'intervenir auprès de la R. A. T. P. pour que cette question de la prolongation du métro à Saint-Denis soit de nouveau examinée et qu'enfin satisfaction nous soit accordée. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Jacques Delong. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, j'ai l'honneur, en mon nom et en celui de plusieurs de mes collègues, maires comme moi de communes rurales, d'appeler votre attention sur les conséquences désastreuses de la circulaire n° 69 du 16 août 1961, relative au concours prêté aux collectivités locales par les conducteurs de travaux publics de l'Etat en matière de gestion de voirie communale.

La rémunération de ces agents était, avant 1961, de 1 p. 100 du montant des travaux réalisés. Elle est désormais de 0,7 p. 100 pour les communes de plus de 10.000 habitants, de 0,5 p. 100 pour les communes de 2.000 à 5.000 habitants, et de 0,3 p. 100 pour les communes de moins de 2.000 habitants.

Il est certain que ces différences de taux sont peu d'actualité au moment où M. le Premier ministre annonce la suppression des abattements de zone.

D'autre part, à ces taux, les rémunérations deviennent dérisoires. Les chefs-lieux de canton et les communes rurales se verront privées d'ici peu du concours indispensable et, souvent, du véritable dévouement des conducteurs de travaux publics de l'Etat.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'une part de relever à 1 p. 100 le taux de rémunération des conducteurs de travaux en matière de travaux communaux, d'autre part de porter de 10 p. 100 à 100 p. 100, comme pour les autres fonctionnaires, le montant des rémunérations accessoires.

En permettant l'application de ces deux mesures, vous rendriez justice, monsieur le ministre, à la compétence des conducteurs de travaux et aux communes rurales auxquelles leur collaboration est indispensable. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La liste des orateurs inscrits dans la discussion est épuisée.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, pour un ministre qui vient de prendre ses fonctions, soutenir devant l'Assemblée nationale un budget qu'il n'a pas lui-même conçu est une entreprise difficile.

J'en avais pleinement conscience lorsque je siégeais sur vos bancs. J'en suis plus que jamais convaincu aujourd'hui, après avoir lu les excellents rapports de M. Ruais, de M. Catalifaud, de M. Duchesne, et après avoir écouté les questions variées et fort intéressantes, parfois pour moi très instructives, qui ont été évoquées au cours de ce débat. Je tenterai d'y répondre aussi clairement et aussi complètement que possible, me réservant d'ailleurs de compléter par écrit les réponses, nécessairement assez succinctes, que je vais apporter aux uns et aux autres et que je serai appelé à préciser dans les mois qui viennent.

Je tiens, cependant, à présenter une remarque préliminaire.

MM. les rapporteurs et de nombreux orateurs ont dénoncé l'insuffisance de certaines dotations budgétaires. Ces insuffisances, mesdames, messieurs, je les ai, comme vous, ressenties et je serai même tenté de vous remercier de la vigueur de vos interventions sur ce point. Vous comprendrez, toutefois, que l'ancien rapporteur général de la commission des finances ne puisse rester insensible aux exigences de l'équilibre financier.

D'autre part, si je regrette de ne pouvoir présenter un budget qui assure un développement satisfaisant des activités dont j'ai la charge, si j'entends m'employer sans relâche à obtenir des moyens supplémentaires, j'ai cependant le devoir — et ce n'est pas seulement un devoir d'amitié — de dire que ce budget comporte de nombreux aspects positifs dont le mérite revient à mon prédécesseur, auquel je tiens à rendre ici un particulier hommage. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

Je répondrai successivement aux différentes questions qui m'ont été posées, tout d'abord sur les problèmes de personnel et les problèmes sociaux, ensuite sur l'exploitation des transports, enfin sur les problèmes d'infrastructure.

En ce qui concerne les problèmes de personnel, vous savez que la réforme des structures des corps techniques des ponts et chaussées s'inscrit dans le vaste programme entrepris en 1960 avec l'accord du Parlement et dont la quatrième étape figure au budget de 1963. Cette réforme répond à une politique d'amélioration de la productivité des services et tient compte de leurs nouvelles tâches en matière d'équipement, notamment dans le cadre de l'exécution du IV^e plan. Mais elle apporte aussi des satisfactions non négligeables au personnel, en particulier aux techniciens et aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

C'est dire que je ne peux être d'accord avec M. Catalifaud lorsqu'il écrit que la réforme semble avoir été frappée de léthargie en 1962. Sur le plan du personnel, notamment, cette réforme se poursuit, elle n'est nullement en retard; reprenant l'expression de M. Weber, je dirai qu'elle est à l'heure.

C'est ainsi que trois promotions d'ingénieurs des travaux publics de l'Etat au grade de divisionnaire sont intervenues; c'est ainsi qu'il a été procédé à la nomination directe de près de 1.300 techniciens du nouveau corps; en outre, l'établissement des listes nationales d'aptitude au nouveau grade de conducteur principal des travaux publics de l'Etat est, vous le savez, en cours. Vont intervenir enfin prochainement les nominations d'agents de travaux brevetés et de dessinateurs d'exécution.

Cette réforme est donc marquée par l'importance donnée au nouveau corps des techniciens des travaux publics de l'Etat. Elle ne conduit ni à une compression des effectifs de base, puisqu'ils sont augmentés — dans la mesure, bien sûr, où les conditions de recrutement le permettent — ni à une diminution de la capacité des services puisque l'accroissement du nombre des auxiliaires directs de l'ingénieur et la mécanisation doivent, au contraire, améliorer le rendement de ces services.

La réforme accomplie, les moyens des subdivisionnaires auront été majorés de près de 40 p. 100 par rapport à la situation antérieure. Ces moyens seront encore élargis lorsque, dans une deuxième étape de la réforme, les effectifs des techniciens seront augmentés.

Action de productivité, regroupements techniques et territoriaux, promotion des cadres ont été admis comme des éléments indissociables. C'est précisément parce que cet effort de promotion, conforme à la politique sociale du Gouvernement, donnera à la réforme tout son prix, que je désire le voir s'intensifier en 1963 et que je compte présenter pour le budget de 1964 les demandes de crédits nécessaires à la création de quatre nouveaux centres de formation.

Mais un effort important est déjà consenti dans le présent budget pour la promotion sociale. Outre le fonctionnement des trois centres existants, vous avez sans doute remarqué qu'a été créé un enseignement par correspondance; le crédit prévu à cet effet devrait permettre d'assurer la formation d'environ 500 agents.

Permettez-moi d'ouvrir ici une parenthèse — c'est d'ailleurs ce que je ferai tout au long de cet exposé — pour répondre à M. Delachenal et à M. Halbout: les 25 p. 100 prévus pour les promotions d'échelles des catégories C et D ont été arrêtés pour l'ensemble des départements ministériels par le conseil supérieur de la fonction publique et, de ce fait, je n'en suis pas entièrement maître en ce qui concerne mon département.

Un nouveau mode de rémunération des ouvriers des parcs et ateliers a, d'autre part, été mis en vigueur tout récemment. Leur salaire est fixé à l'heure, par référence aux salaires du secteur privé des travaux publics de la région parisienne, compte tenu, pour la province, des abattements de zone. Ce régime, qui était demandé par l'ensemble des syndicats, avait un corollaire, l'abaissement de 8 à 6 p. 100 du taux moyen de la prime de rendement et de la prime d'ancienneté.

D'autre part, les primes de rendement n'entrent plus en compte dans le calcul des heures supplémentaires; mais si l'on considère — ce que n'a pas fait l'orateur qui a abordé ce problème — l'ensemble de la rémunération versée aux ouvriers des parcs et ateliers, leur gain, à la suite de cette réforme, est certain. Il est, par exemple, de l'ordre de 7 p. 100 pour un ouvrier de 6^e catégorie dans la zone où l'abattement est de 3,11 p. 100.

Enfin, des instructions ont tout récemment été données aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées en vue d'un aménagement du mode de calcul des heures supplémentaires.

Je répondrai maintenant aux questions qui m'ont été posées au sujet de certains problèmes, particulièrement délicats, concernant les entreprises nationales.

Il s'agit tout d'abord, mesdames, messieurs — les rapporteurs d'abord et presque tous les orateurs l'ont indiqué — du problème des bonifications de campagne pour les cheminots. Les agents de la S. N. C. F. demandent que leur soient attribuées, dans le calcul de leur pension, les mêmes bonifications d'ancienneté que celles qu'a instituées la loi modifiée du 14 avril 1924 en faveur des fonctionnaires de l'Etat anciens combattants.

Il est de mon devoir de vous faire évaluer aussi exactement que possible le coût d'une telle mesure qui serait théoriquement prise en charge par la S. N. C. F. mais qui, étant donné la situation financière de cette entreprise, reviendrait en définitive à la charge de l'Etat.

C'est pourquoi le département des travaux publics, en liaison avec les départements militaires, a fait procéder à une enquête en vue de mesurer aussi exactement que possible les répercussions financières de l'octroi aux cheminots des bonifications pour campagne.

Il ressort de cette enquête que le nombre total des bénéficiaires s'élevait, au 1^{er} juillet 1962, à 110.500 cheminots et 53.000 veuves et que le coût total de la mesure atteindrait 98 millions de francs sur la base de la rémunération en vigueur à cette date.

J'ai demandé — vous le pensez bien — à mon collègue M. le ministre des finances et des affaires économiques d'étudier ce dossier avec le souci d'aboutir à une solution favorable. Je ne peux donc que lui laisser le soin de définir les modalités selon lesquelles la mesure sollicitée pourrait être mise en application.

Sans doute à un moment ou à un autre de la discussion budgétaire pourrions-nous reprendre cette discussion avec M. le ministre des finances.

Pour ce qui est des pensions des agents de la S. N. C. F., je rappelle qu'en 1949 leur minimum était, comme pour les fonctionnaires, fixé à 80 p. 100 des éléments de rémunération afférents à l'indice 100. Depuis, ce pourcentage a été porté à 100 p. 100 pour les fonctionnaires et à 90 p. 100 pour les cheminots.

Des contacts ont été établis à ce sujet entre mon département et celui des finances et je crois pouvoir ce soir vous

annoncer que, dans le prochain collectif, les mesures nécessaires seront prises pour faire cesser cette anomalie. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. René Cassagne. Notre attente sera vaine!

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne le crois pas.

Je ne vous ai fait aucune promesse en ce qui concerne les bonifications pour temps de guerre. Je vous en fais une précise en ce qui concerne le minimum de pension.

M. René Cassagne. Nous vous applaudirons quand le résultat sera acquis!

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ne soyez pas aussi sceptiques!

J'aborde maintenant les problèmes concernant l'exploitation des transports.

Je parlerai en premier lieu de la batellerie.

Les importants travaux d'amélioration des voies navigables en cours imposent à la batellerie de s'adapter. La modernisation du matériel fluvial doit être effectuée de manière à tirer le parti maximum de cette nouvelle technique du « passage » et de la spécialisation des unités. Une amélioration des conditions de travail des marins doit s'ensuire. Cette modernisation appelle, bien entendu, de la part des pouvoirs publics, diverses sortes d'interventions. Tout d'abord, dans le domaine du contingentement qui doit être à la fois souple et sélectif et s'appuyer sur des études approfondies du marché des transports, un arrêté est intervenu le 13 juillet 1962, instituant un nouveau cadre réglementaire dont les mesures d'application sont en cours.

L'exploitation commerciale des voies navigables doit être assouplie et doit permettre à la fois la différenciation des services rendus aux usagers des transports par eau, la juste rémunération de ces services et une meilleure solidarité commerciale des divers éléments de la batellerie vis-à-vis, notamment, des courants de trafic importants présents ou à venir. C'est ainsi qu'à côté de l'assouplissement des formules de contrats une refonte des frets est en préparation, la procédure tarifaire devant donner en cette matière une plus large initiative à la profession.

D'autre part, les moyens de financement doivent permettre d'orienter le parc vers la structure et les types de matériel les plus adaptés aux conditions économiques et à l'infrastructure de l'avenir.

Enfin, diverses mesures en faveur de la batellerie sont actuellement rendues nécessaires par les circonstances.

L'augmentation des charges de la batellerie qui ne peut présentement être compensée par une majoration des frets pose la question du maintien, voire de l'augmentation, de l'aide financière de l'Etat.

D'autre part, une période exceptionnelle de basses eaux pour le Rhin et le Rhône, au cours du deuxième semestre 1962, a occasionné de graves perturbations dans l'exploitation de la flotte française sur ces deux fleuves. Une enquête a été prescrite pour déterminer les conséquences financières exactes de ces perturbations et les premiers contacts ont été pris avec le ministre des finances, afin de promouvoir, si nécessaire, les mesures appropriées.

Voilà pour la batellerie.

J'en viens à la S. N. C. F.

L'insuffisance du budget d'exploitation de cette société, telle qu'il a été arrêté par le conseil d'administration, ressort à 921 millions de francs et, cela, malgré certaines économies de personnel et les gains d'énergie et de matière, consécutifs aux efforts de modernisation et de rationalisation.

En vue de réduire l'écart entre les recettes et les dépenses, le conseil d'administration a renouvelé les propositions tarifaires qu'il avait présentées au mois de juillet 1962 et qui consistaient à porter le tarif des voyageurs de 8,50 francs le kilomètre à 9,50 francs en deuxième classe et de 12,75 francs à 14,25 francs en première classe et à majorer de deux barèmes les tarifs marchandises, c'est-à-dire une majoration de 5,3 p. 100.

Du seul point de vue de l'expansion du trafic et de la politique des transports, notamment dans le domaine de la coordination, ces mesures n'eussent pas présenté d'inconvénient. Je dis bien du point de vue même de l'économie des transports.

Il est à observer, d'autre part, que, dans la plupart des pays européens, les tarifs marchandises, qui étaient déjà supérieurs à ceux qui sont pratiqués en France, ont été majorés de 5 p. 100 à 10 p. 100 en 1962.

Les augmentations proposées suraient permis de ramener l'insuffisance d'exploitation de la S. N. C. F. aux environs de 500 millions de francs. Le Gouvernement, vous le savez, n'a

cependant pas jugé opportun, dans l'instant, de donner satisfaction à cette demande d'augmentation des tarifs, pour des raisons qui tiennent à sa politique générale en matière de prix.

Dans ces conditions, l'application de la convention entre la S. N. C. F. et l'Etat entraîne la prise en charge par ce dernier d'une indemnité compensatrice égale au montant attendu des majorations de tarifs et, cela, suivant les termes mêmes de la convention.

La question m'a été posée de savoir quelle devait être l'orientation de la politique d'investissement de la S. N. C. F.

Je dois souligner tout d'abord que l'augmentation du trafic se poursuit malgré le développement de l'automobile et des liaisons aériennes intérieures. Cette augmentation du trafic, jointe aux nécessités de dégager des économies d'exploitation, justifie une poursuite raisonnable — je dis « raisonnable » — du programme d'investissement de la S. N. C. F.

Cette entreprise a poursuivi, en 1962, la modernisation de sa traction. C'est ainsi que cette année a été marquée par l'électrification de 375 kilomètres de lignes. Au début de 1963, plus de 7.500 kilomètres de lignes sont électrifiés et la traction électrique assure 63 p. 100 du trafic. Peut-être vous intéressera-t-il, mesdames, messieurs, de savoir que la traction diesel et la traction à vapeur assurent respectivement 8 p. 100 et 29 p. 100 du trafic.

En 1963, les travaux d'électrification des lignes Paris—Rouen, Reims—Charleville, Marseille—Carnoules seront commencés ; les travaux concernant la section Carnoules—Vintimille doivent être engagés en 1964 et devraient être achevés à la fin de 1965.

Je me dois de signaler également qu'un programme réservé à la Bretagne sera mis en œuvre en 1963 par la S. N. C. F. Il comporte, en particulier, la poursuite de l'électrification de la ligne le Mans—Rennes.

Quant à la réforme tarifaire, il en a été longuement parlé depuis son étude et son application. M. le rapporteur de la commission des finances en a fait, dans son excellent rapport, une pertinente analyse. Je ne m'étendrai donc pas sur ce point. Je remercie seulement M. Ruais d'avoir bien voulu noter que cette réforme avait été appliquée avec une très grande souplesse et qu'elle ne constituait pas un obstacle à la décentralisation industrielle.

Les correctifs qui ont été appliqués permettent, en effet, de tenir compte des situations particulières par produit et par région, notamment en ce qui concerne le Jura pour lequel les difficultés signalées par M. Jaillon semblent aplanies et ce — je le souligne — sans mettre en cause l'intérêt économique et financier de la réforme.

J'ajoute, répondant ainsi à une question posée par M. Régau die en commission des finances et qu'il a rappelée en séance publique, que ces correctifs ont la même valeur que les tarifs eux-mêmes, sauf ceux dont la durée est expressément limitée, parce qu'ils concernent les marchandises entrant dans le champ d'application de la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Deux questions subsidiaires ont été évoquées, relatives aux problèmes du chemin de fer. M. Palmero a posé la question de la remise en état et de la reprise d'exploitation de la ligne de chemin de fer Nice-Coni. Cette question a été soulevée par le Gouvernement italien qui tient particulièrement à la reconstitution de cette ligne pour rétablir une liaison entre Turin et Vintimille, via Coni.

Le problème a été étudié d'une façon approfondie par un groupe de travail franco-italien. Malgré des hypothèses de base extrêmement favorables, le bilan d'ensemble de l'opération qui ressort des études est fortement déficitaire. Les investissements nécessaires — reconstruction des installations fixes et acquisition d'engins de traction — s'élevaient à 35 millions de francs environ. Le déficit d'exploitation, même en excluant les charges financières, serait de l'ordre de plusieurs millions de francs.

A priori, il ne paraît donc pas concevable de réaliser cette opération dans un moment où les moyens de l'Etat lui sont si étroitement mesurés.

En revanche, je ne verrais pas d'objection au rétablissement de cette ligne si le gouvernement italien était disposé à prendre en charge la plus large part des dépenses d'investissement et une grande partie du déficit d'exploitation.

M. Dumortier s'est étonné, à bon droit, de voir qu'une subvention de 3.200.000 francs soit consentie au Méditerranéenne Niger pour l'année 1963, alors que l'exploitation du réseau vient d'être arrêtée au 1^{er} janvier. En réalité, il s'agit de dépenses de liquidation du réseau. Celles-ci comprennent les indemnités de rapatriement, de réinstallation ou de licenciement du personnel y figurant pour 48 p. 100 et diverses dépenses de personnel ou de gardiennage réparties essentiellement sur le premier semestre de 1963.

Mesdames, messieurs, je poursuivrai l'examen du titre IV en vous parlant de la Régie autonome des transports parisiens.

Le Gouvernement a notifié, le 27 décembre, aux syndicats des transports parisiens son opposition au relèvement des tarifs pour les mêmes raisons que celles que je viens d'exposer concernant la S. N. C. F. Cette décision a pour conséquence de porter en année pleine la participation des collectivités publiques au budget d'exploitation à un montant de 391 millions de francs, dont 275 millions à la charge de l'Etat qui doit en couvrir, je le rappelle, 70 p. 100.

Le fait le plus nouveau concernant la régie est le développement de ses investissements. Les crédits de paiement correspondant à son programme de premier établissement atteignent, en 1963, 215 millions de francs. Ils sont en augmentation de 92 millions sur ceux de l'exercice 1962.

Je reconnais volontiers avec M. Nungesser que cet effort est encore insuffisant.

En ce qui concerne les dépenses d'infrastructure relatives à la construction du réseau régional express, le conseil interministériel permanent pour la région parisienne a décidé le 6 juillet 1961 qu'elles seraient financées, comme vous l'avez rappelé, en 1962 et 1963 à parts égales par l'Etat et par le district de la région de Paris. Compte tenu des reliquats sur les subventions accordées par le district en 1962 et des subventions versées par l'Etat et le district ensemble, c'est un total de 65.200.000 francs qui seront financés en 1963 pour les travaux d'infrastructure.

En ce qui concerne les autres opérations, le conseil de direction du F. D. E. S. a réservé à la régie pour la première fois, un prêt de 50 millions de francs sur la dotation consacrée au financement des entreprises d'intérêt national. Il a, par ailleurs, autorisé la R. A. T. P. à contracter auprès de la caisse des dépôts un emprunt de 100 millions de francs, d'un montant supérieur de 40 millions à celui qui avait été autorisé en 1962.

Je tiens sur ce point à affirmer avec force mon intention de faire procéder, dans les très prochains mois, à une étude d'ensemble des problèmes que pose l'organisation des transports parisiens tant du point de vue du personnel, pour tenir un rendez-vous que j'ai fixé il y a quelques jours, que du point de vue de l'exploitation et des investissements.

Encore qu'elle ne trouve pas seulement dans ce titre sa traduction budgétaire, je terminerai l'examen du titre IV en vous parlant de la coordination des transports. Je rappellerai rapidement quelles sont les principales mesures en cours d'application : d'abord une réglementation sélective et souple de la composition du parc de la batellerie ; ensuite la libération d'un certain nombre de transports routiers de marchandises ainsi que des services occasionnels de transports routiers de voyageurs et l'assouplissement des contingents ; enfin l'assainissement de la concurrence entre les divers modes de transport qui conduit à envisager des modifications à leur régime fiscal et une amélioration de la définition et de la compensation des obligations du service public.

M. Tony Larue m'a demandé mes intentions en ce qui concerne les droits d'exploitation de véhicules de transports routiers.

Actuellement, seuls sont ouverts les contingents suivants : rapatriés d'Algérie, 5.000 tonnes zone longue ; équipements spéciaux, 2.000 tonnes zone courte ; transports sous température dirigée, 2.000 tonnes.

Une réforme des règles générales posées par le décret du 14 novembre 1949 est en préparation qui aura pour effet d'importantes libéralisations, notamment le remplacement du contingentement au tonnage par le contingentement au nombre de véhicules et la mise hors coordination des véhicules de moins de six tonnes de poids total en charge.

Quant à l'ouverture des nouveaux contingents, elle ne pourra être envisagée qu'après une étude approfondie des conséquences des mesures de coordination réalisées depuis 1961 et, notamment, de la coordination tarifaire.

Cette étude est en cours et c'est ce qui explique que je ne peux répondre dans un sens ou dans un autre aux très nombreuses lettres que vous m'adressez sur ce problème.

Je compléterai mes explications sur la coordination en mentionnant l'effort fait au sein de la Communauté économique européenne pour l'élaboration d'une politique commune des transports.

Des négociations délicates se déroulent en ce moment pour la préparation du conseil des ministres du 25 janvier à Bruxelles ; il m'est difficile d'insister sur ce sujet.

Vous le comprendrez et voudrez bien m'en excuser.

Laissez-moi vous dire, cependant, que la position française dans son principe consiste à soutenir la simultanéité nécessaire de mesures d'extension, de l'accès au marché d'une part, d'orga-

nisation du marché par la tarification appropriée, d'autre part, et, enfin, d'harmonisation des conditions de concurrence. Je répète: « simultanément ».

J'aborde maintenant les problèmes d'infrastructure sous leur double aspect de l'entretien et de l'équipement.

Pour les chapitres gérés par la direction des ports maritimes et des voies navigables, je suis obligé de reconnaître avec les rapporteurs et plusieurs orateurs que le montant des crédits d'entretien, qui reste sensiblement au même niveau qu'en 1962, ne permet pas de faire face à l'ensemble des besoins comme il serait désirable de le faire.

C'est un point sur lequel j'entends faire porter toute mon attention au cours de la préparation, peu éloignée, du prochain budget.

En revanche, en ce qui concerne les investissements des voies navigables, des ports maritimes et de la signalisation maritime qui seuls ont été visés par le IV^e plan, les autorisations de programme allouées pour les deux premières années du plan atteindront les pourcentages suivants par rapport à l'ensemble du plan: voies navigables, 42,5 p. 100; ports maritimes — commerce et pêche, 47,9 p. 100; phares et balises, 31,1 p. 100.

Ces pourcentages sont sans doute inférieurs à 50 p. 100, qui est la réalisation théorique, mais il est normal que le rythme des investissements se développe à mesure que progresse l'activité économique générale. Il est permis cependant d'espérer que la situation financière du pays permettra de porter les dotations budgétaires des années 1964 et 1965 à un niveau tel que le IV^e plan puisse être engagé, pour l'essentiel, d'ici la fin de la période d'application, sinon il se serait agi d'une astuce budgétaire subalterne qu'on ne peut pas supposer.

On peut d'ailleurs noter que, de 1962 à 1963, les autorisations de programme ont augmenté de 31 p. 100 pour les voies navigables et de 11 p. 100 pour les ports maritimes.

La situation est moins bonne pour la signalisation maritime qui nécessitera un effort particulier au cours des deux prochaines années.

Il reste que les conditions d'exécution du IV^e plan se présentent, dans ce budget, d'une façon nettement plus favorable que celles du plan précédent puisque, en ce qui concerne les autorisations de programme, les pourcentages de réalisation du III^e plan n'avaient été que de 65 p. 100 pour les voies navigables et de 62 p. 100 pour les ports maritimes.

En ce qui concerne la liaison par voies navigables à grand gabarit entre la mer du Nord et la Méditerranée, je rappellerai en premier lieu que, conformément aux conclusions de la commission compétente, le IV^e plan d'équipement des voies navigables a été complété pour permettre d'accélérer, de l'aval vers l'amont, les aménagements ayant une utilité propre dans les bassins du Rhin, de la Moselle, de la Saône et du Rhône.

A ce titre, le budget de 1963 prévoit l'engagement des travaux préparatoires à l'aménagement à grand gabarit de la Moselle entre Metz et Frouard.

En ce qui concerne le Rhône, d'autre part, un comité interministériel réuni le 24 septembre 1962 a pris la décision d'accélérer l'aménagement du Rhône en aval de Lyon, de façon que tous les ouvrages de navigation soient mis en service en 1972.

Enfin, conformément à la lettre rectificative au IV^e plan qui a été approuvée par le Parlement, le Gouvernement doit, au cours de la période couverte par le IV^e plan, effectuer et achever les études techniques d'implantation et de méthode de construction des deux tracés de la liaison mer du Nord—Méditerranée et introduire les procédures de réservation ou d'acquisition de terrains.

Quant aux inquiétudes que pourrait susciter — comme on l'a dit ce matin — du point de vue de la spéculation foncière l'aménagement de la liaison Rhin—Rhône, elles me paraissent légitimes dans leur principe, mais quelque peu prématurées. Cette liaison n'en est qu'au stade des premières études. Les spéculateurs éventuels risquent donc de se tromper lourdement quant au choix des terrains à acquérir puisque le tracé est loin d'être fixé et quant au rythme de déroulement des opérations puisque l'échéancier de la réalisation de cette liaison n'est pas encore fixé.

Au cours de la même période, des études devront être réalisées et achevées concernant la rentabilité et les conditions d'exécution des liaisons fluviales susceptibles de relier le système des canaux du Nord, les bassins de la Meuse, de la Seine, de la Loire et de la Garonne à l'ensemble du réseau navigable européen. Ce sont là les instructions données par l'Assemblée au Gouvernement.

Dès le 27 juillet 1962, le ministre des travaux publics a constitué au sein de son département une commission d'étude des grandes liaisons fluviales ayant pour mission d'animer et de coordonner les différents travaux. Cette commission a entrepris activement sa tâche dans les domaines techniques et économiques. La deuxième loi de finances rectificative pour

1962 a ouvert au budget des travaux publics une première autorisation de programme de 4.500.000 F qui permettra d'engager des dépenses d'études dès le premier semestre de 1963.

Telles sont les indications que je désirais donner sur la liaison Rhin—Rhône. J'en viens au problème des ports.

Lors de la préparation du IV^e plan, l'accent a été mis sur les conséquences que l'établissement progressif du Marché commun pourrait avoir sur l'activité des ports français. Au cours de la discussion du budget de 1962, les projets du ministre des travaux publics concernant la réforme du régime financier des grands ports ont été évoqués. Cette question n'a pas été perdue de vue. Des études ont été poursuivies en collaboration avec les départements ministériels intéressés et l'affaire est activement suivie.

M. Duchesne a posé le problème de la participation de l'Etat aux travaux des petits et moyens ports.

Il est vrai que l'Etat participe d'autant plus largement aux travaux portuaires que le rôle des ports intéressés est plus important du point de vue de l'économie nationale, ce qui est souvent le cas pour les grands ports. Mais, bien entendu, les règles existantes ne sont pas rigides et, s'il apparaît que de nouveaux ouvrages établis dans un port jusqu'ici peu important présentent un intérêt national, la participation de l'Etat peut être portée au niveau généralement appliqué dans les grands ports.

M. Hébert a fait allusion à la reconstruction de 200 mètres du quai de Normandie, à Cherbourg.

Il s'agit de donner au port de Cherbourg la possibilité d'établir une zone industrielle desservie par navires. Certaines industries, après avoir prospecté les possibilités cherbourgeoises, ont, en effet, abandonné leur projet, notamment en raison de l'absence de quai industriel.

En inscrivant cette opération au programme, les auteurs du plan ont voulu en faire une opération d'entraînement pour une région dont la situation critique n'est guère discutable, situation que je promets à M. Hébert d'examiner bientôt.

M. Max Lejeune s'inquiète de ce que l'estuaire de la Somme ne soit plus entretenu.

Malheureusement, la situation naturelle de l'estuaire exigerait des dépenses sans rapport avec l'intérêt actuel du port de Saint-Valery.

En revanche, en ce qui concerne la défense des Bas-Champs, je m'efforcerai d'accorder une subvention dans la limite des crédits budgétaires.

J'en arrive maintenant au problème du réseau routier.

Le développement de l'automobile, l'accroissement de la circulation routière nous imposent un effort accru en matière d'entretien et d'investissement, afin d'adapter l'infrastructure aux besoins et de réduire le très lourd tribut — dix mille morts en 1961 — payé chaque année aux accidents de la route.

En ce qui concerne le problème capital des crédits d'entretien, M. le rapporteur de la commission des finances et presque tous les orateurs ont mis l'accent sur leur insuffisance, la hausse des prix et surtout des salaires compensant, selon eux, et au-delà, la légère augmentation nominale des crédits.

Je n'hésite pas à le dire: je suis aussi nettement que vous conscient de cette insuffisance. Je serai ainsi amené en 1963, d'une part, à veiller étroitement à ce que l'emploi de ces crédits soit aussi rationnel que possible, d'autre part, à tenter d'obtenir une amélioration de la situation de ce chapitre.

Par ailleurs — et je me plais à le souligner — dans la situation difficile où ils se débattent depuis des années en ce domaine, les personnels des ponts et chaussées ont fait preuve d'un esprit magnifique et d'une ingéniosité à toute épreuve. Le budget tel qu'il est m'impose de leur demander plus encore. Je suis convaincu qu'ils répondront à cet appel.

J'apporterai maintenant quelques précisions concernant les problèmes plus particuliers soulevés par certains orateurs.

Je suis parfaitement conscient de la gêne profonde apportée aux transports routiers par les barrières de dégel, surtout quand l'hiver est aussi rigoureux que cette année. Ces barrières sont malheureusement indispensables. Passer outre pourrait provoquer de véritables catastrophes sur des chaussées gonflées d'eau par le dégel. Mes services ont mis en place un organe de prévision et de coordination qui travaille en liaison avec les représentants des transporteurs et s'efforce de trouver des solutions possibles. Mais il serait fort désirable de pouvoir relier Paris au Nord et à l'Est de la France d'une façon quasi permanente, même en cas de dégel. J'ai fait procéder à une étude approfondie à ce sujet. Le coût de ces travaux s'éleverait à 50 millions de francs environ — ce détail intéresse tout particulièrement M. le secrétaire d'Etat au budget — et les crédits alloués pour 1963 ne permettent malheureusement pas d'en entreprendre dès cette année la réalisation. Je crois savoir que le prochain collectif devrait me permettre d'apporter un début de solution à cet important problème qui se pose aujourd'hui dans le contexte européen.

M. Cazenave a insisté sur l'intérêt que présenterait le développement des pistes cyclables. Comme il l'a rappelé, c'est une fois de plus un problème de crédits qui se trouve ainsi posé. Sous cette réserve, j'examinerai bien volontiers sa suggestion toutes les fois où elle sera techniquement réalisable.

M. Beauguitte a soulevé le problème de l'aménagement de la route nationale n° 3.

Effectivement, cette route sera progressivement aménagée entre Paris et Meaux, d'une part, et entre Châlons-sur-Marne et la frontière luxembourgeoise, d'autre part. Certaines opérations ont déjà été réalisées et la déviation de Villeparisis sera très prochainement entreprise.

En réponse au général Noiret, j'indique que les grands ponts à reconstruire sur la Meuse sont pour la plupart situés sur des voies départementales et vicinales. Il en est de même pour les ponts signalés par M. Beauguitte. C'est le ministère de l'intérieur qui dispose des crédits correspondants sur la tranche locale du fonds routier et qui dresse chaque année la liste des ponts à reconstruire.

Il faut d'ailleurs reconnaître que ces crédits ne permettent pas de nombreuses reconstructions ou ne les permettent qu'à un rythme très lent.

M. Michel Boscher. Ce sont des crédits symboliques !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Un peu.

M. Michel Boscher. Hélas !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le pont de Saint-Mihiel, qui préoccupe M. Rousselot, va être reconstruit. *(Très bien ! très bien !)*

La décision est prise et les travaux vont commencer.

La reconstruction du pont de Pagny-sur-Meuse est liée à la déviation de la route nationale n° 4. Cette opération est inscrite au programme 1962-1965 du fonds routier.

Je passe maintenant au problème de l'infrastructure routière. Son adaptation, conformément au plan directeur du réseau routier approuvé en 1960 par le Gouvernement, implique non seulement la réalisation à un rythme convenable du programme d'autoroutes mais, simultanément, la poursuite de l'aménagement du réseau routier national.

Le ministère des travaux publics et tous mes prédécesseurs ont constamment insisté sur la nécessité de faire progresser au même rythme que celui des autoroutes le réseau routier national sous peine de compromettre l'aménagement du territoire en défavorisant plus encore des régions dont le trafic ne justifie pas la construction d'autoroutes et qui parfois se trouvent également dotées de liaisons ferroviaires moins bonnes.

Des études ont notamment été effectuées pour la mise à quatre voies d'un certain nombre de routes, soit en prolongement des autoroutes prévues, soit dans les régions où la construction d'autoroutes n'est pas envisagée pour l'instant.

La route à quatre voies fournit, en effet, une solution intéressante et économique au problème routier et se prête, au surplus, à un aménagement progressif. C'est pourquoi M. Giscard d'Estaing vous proposera, lors de la discussion du budget des charges communes, de prendre en considération la création d'une caisse dont j'ai exigé que l'appellation ne fût pas « caisse nationale des autoroutes » mais « caisse nationale des grandes liaisons routières » pour bien marquer que l'effort financier de l'Etat doit s'appliquer tout autant aux grands itinéraires du genre quatre voies qu'aux autoroutes proprement dites. *(Très bien ! très bien !)*

En ce qui concerne les autoroutes, le programme du plan directeur ne correspondait qu'à une cadence moyenne de 100 à 110 kilomètres par an. Comme vous le savez tous, la cadence paraissant insuffisante, le Gouvernement a reconnu la nécessité d'accélérer la réalisation de ce programme ; la décision du 9 août dernier a donc porté, pour la période 1962-1965, les autorisations de programme de 1.414 millions de francs à 2.244 millions de francs, soit une cadence annuelle de lancement de 175 kilomètres.

Le budget de 1963 a tenu compte de ces décisions en prévoyant une autorisation de programme de 500 millions de francs, dont 150 millions sur emprunt et 400 millions en crédits de paiement.

Grâce à l'effort fait par mes services sur le plan des études, grâce aussi à l'intervention récente des textes permettant l'utilisation de la procédure d'urgence et d'extrême urgence pour l'acquisition de terrains, je peux indiquer que, dès maintenant, plus de deux mille kilomètres de tracés d'autoroutes sont définitivement fixés. 1400 sont déclarés d'utilité publique, tandis que 350 sont en cours de construction.

Compte tenu de la durée des travaux, le rythme de mise en service ne pourra atteindre 175 kilomètres par an qu'en 1965. En 1963, comme on l'a dit, 107 kilomètres seront cependant livrés à la circulation et 140 en 1964.

Sans doute, l'accélération du programme nécessitera-t-elle un effort financier supplémentaire qui pourrait être obtenu pour partie par recours à l'emprunt. Comme vous le savez, dès 1963, 135 millions doivent être obtenus sur fonds d'emprunt. Le ministre des finances a estimé nécessaire que les emprunts finançant les grands itinéraires soient gagés par le produit des péages de préférence à toute autre formule. Mes services étudient actuellement avec les siens les modalités de réalisation de ces emprunts.

Je tiens à préciser devant le Parlement que, quant à moi, seules, bien entendu, les autoroutes de liaison doivent être susceptibles d'être mises à péage et qu'il ne doit pas être perçu de péage sur les sections d'autoroutes qui seront reconnues comme servant au dégagement des agglomérations. *(Très bien ! très bien ! sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T. et sur divers autres bancs.)*

Je pense qu'il y a là un élément de doctrine mais qu'il faut strictement s'y tenir. *(Très bien ! très bien !)*

S'agissant des méthodes utilisées pour l'étude des projets et la réalisation des travaux d'autoroutes, je réponds à M. Chamant que la formule employée est très semblable à celle qu'il préconise. Il existe un service spécial des autoroutes qui, d'une part, étudie tous les projets types, d'autre part, contrôle tous les projets dressés par les ingénieurs locaux. L'importance des lots actuellement lancés est fonction non pas du mode d'étude, mais de l'importance des crédits alloués annuellement.

Quant à la question qu'il a posée sur le choix entre le béton et le bitume, la décision est prise à l'échelon central et non local, et elle s'inspire uniquement du prix de revient de l'itinéraire considéré.

A M. Hébert, j'indique que la société d'économie mixte pour la construction de l'autoroute de Normandie a été créée ce matin même à Evreux. Je puis donner l'assurance que l'aménagement de la route nationale n° 13 entre Evreux et Lisieux ne sera pas négligé. Cet aménagement n'est d'ailleurs pas financé sur les mêmes crédits que l'autoroute.

En outre la section des Rouges-Terres, dans la Manche, sera aménagée en 1963 en même temps que seront achetés les terrains nécessaires à la rectification des virages du Mont-Laquesne.

En ce qui concerne le problème du franchissement des Alpes, j'indique à M. Palmero que mon prédécesseur a constitué un groupe d'étude des liaisons franco-italiennes, qui a précisément pour objet de coordonner les études de liaisons routières entre la France et l'Italie.

Quant à l'autoroute Paris—Aix-en-Provence—Nice, elle sera prolongée au-delà de Nice. Le tronçon de Roquebrune à la frontière rejoignant l'autoroute italienne des Fleurs est mis à l'enquête d'utilité publique. Les acquisitions de terrains interviendront aussitôt après et on peut espérer que la mise en service aura lieu en même temps que celle de la section italienne.

A M. Vendroux, je réponds que j'ai déjà fait mettre à l'étude par mes services les différentes solutions possibles pour l'amélioration des liaisons routières entre le Nord et le Sud-Est via Reims et Dijon. Je considère, en effet, cette liaison comme importante du point de vue du tourisme et de l'aménagement du territoire. Mais son inscription à un programme de réalisations implique, bien entendu, l'augmentation des crédits du fonds routier.

Je dirai enfin quelques mots de l'ouvrage fixe de franchissement de la Manche. Ce problème fait l'objet, à l'initiative des gouvernements britannique et français, d'une étude détaillée qui a été confiée à une commission d'experts des deux pays. Tous les aspects techniques, diplomatiques, économiques et financiers concernant la construction d'un pont ou d'un tunnel sont, depuis un an, examinés par les experts. L'un et l'autre ouvrage posent, en effet, des problèmes très complexes qui nécessitent un examen attentif.

On m'a interrogé sur le calendrier. Le rapport des experts doit être achevé et soumis aux deux ministres des transports dans le courant du premier trimestre de 1963. Mais, bien entendu — j'en prends l'engagement devant l'Assemblée — aucune décision ne sera prise sans que la consultation la plus large et la plus objective ait été réalisée. J'en fais en particulier la promesse à M. le président Jules Moch qui m'a interrogé en privé sur ce point.

Mesdames, messieurs, je crois avoir terminé ce tour d'horizon des principaux problèmes que pose la gestion du ministère dont j'ai la charge.

Pour conclure et pour élever un peu le débat, j'affirme que nul plus que moi n'est convaincu de l'importance de l'organisation des transports pour réaliser à la fois une politique économique d'expansion et d'aménagement du territoire et une politique sociale répondant aux conditions nouvelles de développement des centres urbains et de généralisation des loisirs.

A notre époque, le transport est un moyen essentiel pour rendre la vie plus humaine, la cité plus harmonieuse, l'homme plus social.

Dans une civilisation d'échanges de plus en plus spécialisés et d'un rythme infiniment plus vif qu'autrefois, l'économie générale dépend autant des facilités de transport que des ressources et des moyens de production. Les activités de l'homme sont de plus en plus indépendantes des anciennes sujétions résultant des implantations géographiques, puisque tout se transporte de plus en plus vite et n'importe où, les hommes, les produits, l'énergie.

Mais ce prodigieux développement implique une coordination et des choix préalables. L'Etat doit arbitrer constamment, concilier la satisfaction des besoins immédiats et la définition des besoins à venir, organiser le marché du transport à la fois pour la communauté et pour l'individu, éviter que le coût des transports ne soit trop élevé, aussi bien pour les usagers que pour les collectivités publiques.

La répartition des contingents de trafic par voie réglementaire est insuffisante et n'aboutit souvent qu'à cristalliser les situations anciennes. La coordination tarifaire et fiscale suppose que le coût des différents modes de transport soit connu, avec une vérité suffisante, et que le contrôle de la réglementation soit pleinement exercé.

Aussi bien, la coordination des investissements me paraît-elle le moyen le plus efficace d'une action à long terme pour effectuer la meilleure répartition souhaitable.

A cet égard, l'infrastructure doit être le souci dominant. Les axes de transport tracent les courants et, par conséquent, les lignes de force. Sur ce point, il convient de voir grand, car il s'agit d'investissements qui durent longtemps, et de voir juste, car ils sont très coûteux et toujours menacés par le progrès technique.

Les problèmes qui se posent doivent donc être abordés dans la perspective la plus générale correspondant à l'ensemble de l'activité économique et sociale.

C'est pourquoi les investissements projetés doivent continuer à s'inscrire dans cette grande politique d'ensemble de la nation que définissent les plans de la France, le IV^e plan en particulier. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. Nous passons à l'examen des crédits.

Le vote du titre III comportant des crédits relatifs au tourisme est réservé jusqu'à l'examen de ces crédits qui figure à l'ordre du jour de demain.

Sur le titre IV, je suis saisi d'un amendement n° 34, présenté par le Gouvernement, et ainsi rédigé :

« I. — Majorer les crédits du titre IV de 80 millions de francs.

« II. — En conséquence, à l'article 13, majorer les crédits du titre IV de la même somme. »

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cette majoration est destinée au chapitre 45-42, article 2, « Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français ».

Le ministre des finances avait évalué ce déficit, pour 1963, en admettant une majoration des rémunérations des cheminots de 4 p. 100 ; en fait, la majoration a été de 5,27 p. 100. Il en est résulté une augmentation totale de dépenses de 68 millions de francs.

D'autres mesures récemment décidées — revalorisation de la prime des dimanches et des jours fériés — ou à l'étude — revalorisation des suppléments familiaux de traitements — et la modification de certains abattements de zones justifient la fixation à 80 millions de francs des suppléments de dépenses à prévoir en conséquence, bien sûr, de l'accroissement du déficit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Jean-Paul Palewski, président de la commission. La commission des finances a examiné un amendement semblable à celui que vient de défendre M. le ministre des travaux publics et a émis un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 84 du Gouvernement.

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. MM. Catalifaud, Duillard et Chapalain ont présenté un amendement n° 105 tendant à réduire de 31 millions de francs les crédits du titre IV.

La parole est à M. Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. J'ai déposé cet amendement parce que les crédits prévus à l'article 13 de l'état B du titre IV ne paraissent pas tellement nécessaires si l'on tient compte de la demande formulée dans mon rapport et des observations présentées par de nombreux orateurs. Nous pensions que M. le ministre des travaux publics nous annoncerait, dès le budget de 1963, l'inscription des crédits nécessaires pour donner — au moins partiellement — satisfaction aux cheminots en ce qui concerne la bonification des campagnes simples et des campagnes doubles.

Deux demandes étaient présentées dans mon rapport : la première concernait le minimum des pensions pour les petits retraités. Ce minimum, qui était fixé à 90 p. 100, devait, dans notre esprit, atteindre 100 p. 100 des éléments du salaire de base soumis à retenue pour le calcul de la retraite dont les fonctionnaires bénéficient actuellement.

M. le ministre des travaux publics vient de prendre l'engagement que, dans le collectif pour 1963, figureraient les crédits nécessaires pour porter cette retraite de 90 à 100 p. 100. Nous l'en remercions. Il s'agit là d'une mesure que nous attendions depuis longtemps et qui supprimera une injustice flagrante dont étaient victimes tous les petits retraités. Mais nous lui demandons de bien vouloir prendre cette mesure rétroactivement à partir du 1^{er} janvier 1963, comme cela paraît s'imposer.

Quant à la seconde demande, elle concerne la bonification des campagnes simples et des campagnes doubles des cheminots anciens combattants.

Nous avions demandé que la mesure fût échelonnée sur trois ans ou peut-être d'avantage, mais qu'en tout cas elle fût amorcée dès cette année. M. le secrétaire d'Etat au budget pourrait peut-être nous donner une assurance à ce sujet, tout au moins nous fixer un délai.

C'est uniquement dans cette intention que nous avons déposé notre amendement qui tend à réduire de 31 millions de francs des crédits que nous considérons comme moins nécessaires que ceux que nous demandons pour les cheminots anciens combattants.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. Mesdames, messieurs, je répondrai rapidement — que l'Assemblée se rassure — à M. Catalifaud.

Je pourrais déjà, dans la forme — mais je ne le ferai pas — opposer à son amendement l'article 42 de la loi organique relative aux lois de finances, dont l'application ne pourrait être contestée. Mais le Gouvernement a le souci d'aborder la question au fond.

Il résulte du rapport de M. Catalifaud que deux sortes de revendications pouvaient être soumises au Gouvernement et le sont effectivement.

La première concerne le minimum de pension des petits retraités, la deuxième, l'extension du bénéfice des bonifications de campagnes aux cheminots anciens combattants.

Sur cette deuxième question M. le ministre des travaux publics et des transports s'est déjà expliqué à la tribune. J'ajoute qu'il y a deux aspects du problème, un aspect de fond et un aspect financier.

Quel est l'aspect de fond ? Le Gouvernement n'a pas accordé jusqu'à ce jour la bonification de campagnes qui était réclamée par les cheminots anciens combattants et qui est permise dans certains cas par les dispositions des lois du 14 avril 1924, du 4 août 1948 et du 20 septembre 1951.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas accepté cette prise en compte pour les cheminots ?

Il ne l'a pas acceptée, compte tenu de la situation particulière de ces derniers, à l'égard de l'ensemble de la fonction publique.

Dans la fonction publique, on distingue les actifs et les sédentaires. Les actifs bénéficient de la retraite à l'âge de cinquante-cinq ans après vingt-cinq ans de services tandis que les sédentaires ne peuvent en bénéficier qu'à l'âge de soixante ans, après trente ans de services. Or, précisément, les cheminots jouissent du système le plus favorisé, qui est justifié, bien entendu, par la nature et la difficulté de leurs fonctions. Ils sont donc assimilés aux actifs et l'âge de la retraite est ramené pour eux à cinquante-cinq ans — limite qui est même abaissée à cinquante ans dans un certain nombre de cas — après vingt-cinq ans de services.

Voilà donc un premier avantage certain.

Le deuxième avantage résulte du fait que la base de calcul de la retraite des cheminots n'est pas, comme dans la fonction publique, limitée au traitement proprement dit, mais qu'elle comprend d'autres éléments, notamment des primes de fin d'année et des primes diverses.

Lorsqu'on veut faire une comparaison précise entre les deux systèmes, il faut tenir compte des différenciations importantes dont je viens de parler. C'est pourquoi le Gouvernement n'a pas accepté la prise en compte sous la forme préconisée par M. Catalifaud.

Voilà l'argument de fond. Il y a ensuite un argument financier, pourquoi ne pas le dire ? M. le ministre des travaux publics l'a lui-même évoqué à la tribune, encore qu'il y ait quelques différences d'appréciation entre les chiffres de nos deux départements.

Cette mesure coûterait environ cent millions de francs. Or, en l'état actuel de la discussion budgétaire, le Parlement ayant voté la première partie de la loi de finances, c'est-à-dire l'équilibre entre les recettes et les dépenses, si le Gouvernement voulait donner son accord il serait obligé de gager ces 100 millions sur le titre IV des travaux publics et des transports où, à l'évidence, il n'existe pas de telles possibilités.

Voilà pourquoi le Gouvernement n'a pu satisfaire la demande de M. Catalifaud.

En revanche, il y avait une deuxième revendication qui portait sur le minimum de pension, fixé effectivement depuis 1957 à 90 p. 100 du traitement de base, que le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a proposé de porter à 100 p. 100.

Mesdames, messieurs, le respect de la ligne budgétaire conduit au choix.

D'après M. Catalifaud lui-même, nous nous trouvons devant deux revendications importantes comportant des incidences financières importantes. Nous devons faire un choix.

M. le ministre des travaux publics et des transports m'a demandé cette extension au taux de 100 p. 100 en soulignant son importance, reconnue par M. Catalifaud, puisqu'elle n'est pas limitée à certaines catégories de retraités mais s'applique à l'ensemble des retraités de la S. N. C. F. Je comprends parfaitement cet argument et j'ai finalement donné mon assentiment à cette mesure.

Le Gouvernement prend donc l'engagement de la réaliser dans la prochaine loi de finances rectificative — et cela pour les raisons de technique financière que j'indiquais tout à l'heure. Je pense que cela donne satisfaction à M. Catalifaud et aux auteurs de l'amendement.

Dans ces conditions, je demande à M. Catalifaud — qui, j'en suis sûr, comprend l'effort accompli par le Gouvernement pour donner satisfaction à une revendication tout à fait légitime — de retirer son amendement.

M. le président. La parole est à M. Baudis, contre l'amendement.

M. Pierre Baudis. Mes chers collègues, sur la forme je ne partageais pas le sentiment de M. Catalifaud qui a opéré par voie d'amendement portant réduction indicative de crédits, procédure qui normalement n'est pas autorisée. Toutefois, sur les fonds, j'étais d'accord avec lui.

En revanche je ne l'étais pas, et je le suis encore moins maintenant, avec le Gouvernement et c'est à ce dernier que je désire répondre.

M. le secrétaire d'Etat au budget vient de nous dire que la situation particulière des cheminots anciens combattants devait être examinée sur le plan général de leur retraite et qu'à cet égard il lui semblait qu'en équité le problème ne se posait pas.

Eh bien, permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que le problème se pose vraiment. La preuve en est qu'une enquête avait été décidée par un de vos prédécesseurs en vue de déterminer le coût de l'opération, et le 6 juin dernier M. Dusseaux en avait fait justement le point.

Du moment qu'une enquête a été engagée c'est que des droits existaient virtuellement. Donc sur le principe même de cette revendication vous ne m'avez pas convaincu, monsieur le ministre.

Mais ce qui augmente mon inquiétude c'est que, sur le plan financier, vous semblez estimer qu'il est même impossible d'envisager la réalisation de cette mesure pour 1963.

Vos paroles ne sont guère rassurantes. Je dirai même que ce sont les plus inquiétantes que nous ayons entendues dans cette enceinte depuis plusieurs années sur cette question.

Nous avons aussi fait une découverte. C'est que, budgétairement parlant, il n'existait plus aucune possibilité d'action pour personne. Non seulement les parlementaires n'ont pas le droit d'engager des dépenses — ce qui est normal et prévu par la Constitution — mais encore à partir du moment où l'Assemblée a adopté la première partie de la loi de finances qui fixe les recettes il n'est plus possible, selon vous, même au Gouvernement de modifier ses propres projets. Cette constatation est fort préoccupante.

Alors j'affirme qu'il y a mécompte sur toute la ligne, d'abord sur le principe de la bonification pour campagne, au sujet duquel

nous enregistrons un recul, ensuite sur le fait que le Gouvernement, dans la discussion budgétaire, ne peut même plus tenir compte des sentiments exprimés par l'Assemblée. Si ces sentiments ne s'expriment pas faute de pouvoir être formulés par une proposition d'augmentation de dépenses, qu'au moins le Gouvernement s'inspire de ces débats. Sinon, disons que ces débats ne servent plus à rien.

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

M. Albert Catalifaud. Je croyais que M. Baudis avait demandé la parole contre mon amendement ; je suis heureux de constater qu'il l'appuie.

Je reconnais avec M. le secrétaire d'Etat au budget qu'à partir du moment où il fallait opter, il fallait effectivement donner priorité à la mesure la plus pressante, celle qui consiste à relever le minimum de la pension. Mais si nous sommes satisfaits de l'engagement pris par le Gouvernement nous voudrions, comme l'a indiqué M. Baudis, que le Gouvernement ne perdît pas de vue cette question de la bonification des retraites des anciens combattants cheminots.

Si les crédits prévus pour cette année ne le permettent pas, nous demandons au moins au Gouvernement de reprendre ce problème lors de la discussion du collectif ou tout au moins, au plus tard, pour le budget de 1964, même s'il devait décider l'étalement de la mesure sur plusieurs années.

Je pense que le Gouvernement tiendra compte de notre demande et, compte tenu de l'effort qu'il vient d'accomplir, je suis tout disposé à retirer mon amendement.

M. Fernand Darchicourt. Je le reprends à mon compte, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 105, retiré par ses auteurs, est repris par M. Darchicourt.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Le Gouvernement oppose à cet amendement l'article 42 de la loi organique relative aux lois de finances. (*Interruption sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Fernand Darchicourt. Ainsi, c'est clair !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Il est difficile de penser que l'amendement qui vient d'être repris tend réellement à réduire les dépenses prévues au titre IV du budget des travaux publics.

Le véritable objet de cet amendement est, évidemment, d'obtenir du Gouvernement les crédits qui doivent permettre aux cheminots anciens combattants de bénéficier de la campagne simple ou double. Je m'empresse d'ajouter que je n'ai pas à apprécier le fond du problème.

Je suis dans l'obligation de constater que le chapitre visé par l'amendement concerne des dépenses obligatoires pour l'Etat et qu'en tout état de cause les crédits en cause doivent être dépensés.

Dans ces conditions, la commission des finances est au regret de constater que l'article 42 de la loi organique relative aux lois de finances est applicable à l'amendement.

M. René Cassagne. Selon que vous serez puissant ou misérable...

M. Fernand Darchicourt. Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Darchicourt, je ne peux pas vous donner la parole.

En vertu de l'article 98 du règlement, après consultation de la commission des finances, je déclare l'amendement n° 105, repris par M. Darchicourt, irrecevable.

Le vote sur l'ensemble du titre IV demeure réservé jusqu'à l'examen des crédits du tourisme, qui figurent à l'ordre du jour de demain.

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 473.500.000 francs.

(L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 190.300.000 francs.

(Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Le vote sur le titre VI, comportant des crédits relatifs au tourisme, est réservé.

[Après l'article 57.]

M. le président. M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges, a présenté un amendement n° 71 tendant, après l'article 57, à insérer le nouvel article suivant :

« Est autorisée au ministère des travaux publics (Institut géographique national), l'intégration des fonctionnaires du corps des secrétaires administratifs de l'Institut géographique national dans le corps des agents supérieurs.

« Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités suivant lesquelles devra être effectuée cette intégration qui prendra effet du 1^{er} février 1962. »

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement accepte cet amendement et en souhaite l'adoption par l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 71 présenté par M. Catalifaud, rapporteur pour avis.
(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. La suite de la discussion de la loi de finances est renvoyée à demain.

— 2 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Lavigne un avis présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22) (2^e partie), justice.

L'avis sera imprimé sous le n° 107 et distribué.

J'ai reçu de M. Weber un avis présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22) (2^e partie), affaires étrangères (relations culturelles).

L'avis sera imprimé sous le n° 108 et distribué.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 16 janvier, à neuf heures trente, première séance publique :

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

Travaux publics et transports (suite) :

III. — Marine marchande et articles 35 et 36 (annexe n° 28, M. Bourges, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Bayle, au nom de la commission de la production et des échanges).

I. — Travaux publics et transports (tourisme) (annexe n° 26, M. Duhamel, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Pasquini, au nom de la commission de la production et des échanges).

II. — Aviation civile et commerciale (annexe n° 27, M. Anthoiz, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Duprier, au nom de la commission de la production et des échanges).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion des affaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

— Fixation de l'ordre du jour ;
— Fin de la discussion des affaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance ;
— Finances et affaires économiques :

I. — Charges communales, article 53 et amendements n° 40, 41, 42 et 46 du Gouvernement (annexe n° 13, M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 57 de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 69, de M. Nou, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

(La séance est levée à minuit.)

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

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE SANS DEBAT

538. — 15 janvier 1963. — **M. Cassagne** expose à **M. le ministre du travail** que l'accession des femmes à des emplois est un fait social important ; que la femme qui travaille doit souvent prendre sur ses heures de repos pour se livrer à ses occupations ménagères, pour veiller à l'éducation de ses enfants, pour assurer, en un mot, la solidité et le bonheur de son foyer ; que ces heures se traduisent par un travail supplémentaire qui, fait par amour familial, n'en constitue pas moins des servitudes pénibles. Il lui demande s'il ne compte pas prendre, de toute urgence, en faveur des femmes salariées, afin de leur permettre de remplir leur noble mission familiale, des dispositions leur accordant la possibilité d'obtenir des horaires mieux aménagés et des congés hebdomadaires ou annuels supplémentaires.

QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

539. — 15 janvier 1963. — **M. Philibert** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que l'application de l'ensemble des textes, qui ont constitué ce qu'il est convenu d'appeler la réforme des ponts et chaussées a non seulement démontré l'insuffisance des effectifs prévus pour les nouveaux grades créés, mais également donné lieu à des erreurs flagrantes. Ces erreurs sont dues soit à une interprétation erronée des textes, soit à des oublis ou omissions : ainsi des agents ont vu leur promotion rejetée parce que leur affectation, dont ils n'étaient en rien responsables, ne paraissait pas répondre aux critères prévus par les textes, alors que justement cette affectation tenait à leur valeur exceptionnelle ; pour d'autres agents, réunissant les conditions de diplôme et de fonctions exigées, le fait de n'avoir pas été retenus pour un grade plus élevé a entraîné le non-examen de leur candidature pour les grades inférieurs ; ainsi des agents de valeur supérieure se sont vu pénalisés. Il lui demande s'il n'envisage pas, tout au moins pour les cas les plus flagrants, la publication d'une liste complémentaire, dans le cadre des mesures transitoires, à titre de rattrapage.

540. — 15 janvier 1963. — **M. Jean-Paul Palewski** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société anonyme créée en 1944, qui a été transformée, en 1962, en société civile immobilière conformément aux dispositions de l'article 47, alinéa 2, de la loi n° 59-1472 du 28 décembre 1959. Cette société, ayant pour seul objet social l'acquisition d'un terrain et la construction d'un immeuble, n'a réalisé, depuis sa création, aucune opération commerciale. Il lui demande : 1° si la plus-value de cession réalisée par cette société en cas de vente de son actif immobilier est imposable ; 2° si, en cas de dissolution de la société, les associés seraient passibles de l'impôt sur le revenu pour la part de la plus-value qui leur serait attribuée ; 3° dans l'affirmative, quelles seraient les conditions de cette imposition.

541. — 15 janvier 1963. — **M. Bizet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, dans sa réponse à la question écrite n° 15287 de M. Dorey (Journal officiel, débats A. N., séance du 13 juillet 1962) il a indiqué que les sommes provenant du remboursement des titres de rentes non inscriptibles pourraient être employées directement et, jusqu'à épuisement, à l'exécution des charges stipulées par les auteurs des libéralités. Une délibération en ce sens a été prise par un bureau d'aide sociale, mais le comptable n'a pu assurer ni le transfert de l'excédent extraordinaire à la section ordinaire, ni l'imputation d'une dépense ordinaire à la section extraordinaire. Il lui demande s'il peut lui indiquer les écritures comptables de l'opération d'emploi.

542. — 15 janvier 1963. — M. Collette expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'il a été publié à la conservation des hypothèques une cession par un usufruitier partiel de ses droits au profit du propriétaire (nu-propriétaire des droits cédés par l'usufruitier et en même temps propriétaire du surplus des droits des immeubles sur lesquels portait l'usufruit partiel). L'administration, estimant que cet acte est une licitation en raison de l'indivision existant selon elle, entre le cédant et le cessionnaire, se propose de percevoir les taxes applicables sur la valeur des immeubles et non sur le montant des droits d'usufruit. Il lui demande si le calcul des taxes doit être fonction de la valeur des immeubles ou de la valeur de la cession, étant donné qu'il n'existe pas d'indivision entre l'usufruitier, fut-il partiel, et le nu-propriétaire.

543. — 15 janvier 1963. — M. Chauvet expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques : 1^o qu'aux termes de l'article 196 du code général des impôts, sont considérés comme enfants à charge, au titre de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, les enfants du contribuable âgés de moins de vingt et un ans, ou de moins de vingt-cinq ans, s'ils justifient de la poursuite de leurs études ; 2^o que, du fait de la complexité et de la durée croissante des études (médicales ou scientifiques notamment), les étudiants doivent fréquemment les poursuivre jusqu'aux approches de la trentième année, les parents étant ainsi amenés à exposer jusqu'à la fin de celles-ci des frais d'études, de nourriture et de logement dans l'intérêt de leurs enfants, supposés ne pas disposer, par ailleurs, de ressources personnelles ; 3^o qu'à si, passé l'âge de vingt-cinq ans, ces derniers ne peuvent certainement plus être considérés comme à charge, ils doivent néanmoins ouvrir droit, au profit de leurs parents, à la déduction prévue à l'article 156-II-2^o du code général des impôts pour les pensions alimentaires répondant aux conditions fixées par les articles 205 à 211 du code civil ; 4^o que certains inspecteurs des contributions directes refusent néanmoins d'accepter toute déduction au cas particulier, en s'appuyant sur les arrêtés du Conseil d'Etat des 15 décembre 1941 (Req. n^o 64-727, R. O. page 347), 19 juillet 1946 (8^e s. s., R. I. 6 529-VII) et 27 mars 1950 (Req. n^o 2559 et 2561, R. O. page 37) ; 5^o mais que ces arrêtés semblent n'avoir statué expressément qu'en ce qui concerne les frais d'études proprement dits, dont la non-déduction n'est pas discutée ici, le devoir d'éducation prévu par l'article 203 du code civil cessant en effet en tout état de cause, au plus tard à la majorité de l'enfant ; 6^o qu'il paraît donc possible — comme l'exigeraient l'équité la plus élémentaire et l'intérêt national bien compris — d'admettre tout au moins en déduction la fraction des dépenses correspondant au devoir alimentaire (nourriture et logement), lequel, contrairement au devoir d'éducation, n'a pas de limite dans le temps. Notamment, dans le cas, le plus fréquent, où l'enfant habite avec ses parents, la déduction d'une pension alimentaire dans la limite résultant du barème des avantages en nature de la sécurité sociale (actuellement 1.500 F environ par an) ne devrait pas soulever de difficultés ; 7^o qu'à l'heure où le Gouvernement se montre particulièrement bienveillant, sur le plan fiscal, à l'égard de certaines sociétés susceptibles de contribuer au développement économique du pays (notamment dans la loi de finances rectificative pour 1962 du 31 juillet 1962), il serait naturel d'étendre cette bienveillance aux personnes physiques dont l'effort permet d'augmenter le nombre et la qualité des cadres de la nation. Il lui demande qu'elles instructions il entend donner à cet égard au service des contributions directes.

544. — 15 janvier 1963. — M. Sabié demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques pour quelles raisons la requête qui lui a été présentée et réitérée à plusieurs reprises, tant verbalement que par écrit, depuis le 20 septembre 1960, tendant à définir la nouvelle appellation du Comité interprofessionnel bananier et à officialiser sa nouvelle composition, n'a pas encore fait l'objet de la décision ministérielle indispensable, malgré plusieurs promesses de son ministère et l'avis favorable de tous les ministères de tutelle, y compris le sien. Il en résulte que, d'une part, ce comité se dénomme toujours Comité interprofessionnel bananier de l'Union française, alors que l'Union française (qui a été un moment remplacée par la Communauté), n'existe plus depuis plusieurs années, et que, d'autre part, la composition de ce comité est toujours celle qui a été fixée par l'arrêté interministériel du 30 janvier 1951, malgré d'important changements survenus depuis douze ans en ce qui concerne les tonnages de la production et des exportations sur la métropole de bananes en provenance des différents territoires producteurs, dont un — la Guinée — s'est même retiré de la zone franc il y a trois ans. La mesure sanctionnant les modifications demandées apparaît d'autant plus indispensable et urgente que le ministère des finances et des affaires économiques vient de faire paraître au Journal officiel du 1^{er} janvier 1963 un avis aux importateurs donnant encore plus de force aux avis dudit Comité interprofessionnel bananier.

545. — 15 janvier 1963. — M. Palmero demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si les dépenses d'entretien des immeubles, déduites par les propriétaires sous réserve de production des factures correspondantes, doivent ou non tenir compte de la part de ces dépenses éventuellement récupérées au titre des charges locales et, d'une façon générale, dans quel esprit doit être appliqué l'article 38 de la loi du 1^{er} septembre 1948.

546. — 15 janvier 1963. — M. Palmero appelle l'attention de M. le ministre de la construction sur l'application du décret n^o 60-1063 du 1^{er} octobre 1960, fixant un nouveau coefficient d'entretien pour le calcul de la surface corrigée. Il lui demande si le propriétaire, qui n'a fait aucune opposition dans les deux mois prescrits ayant suivi l'envoi des nouveaux coefficients par le locataire, sans que ce dernier ait établi le décompte du nouveau loyer devant découler de ces nouveaux coefficients, peut s'opposer à l'application de ce nouveau loyer.

547. — 15 janvier 1963. — M. Palmero attire l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur la situation des retraités des chemins de fer d'Algérie, et lui demande s'il compte assurer la parité de leurs pensions avec celles versées aux retraités de la S. N. C. F. car, à la date du 1^{er} janvier 1963, les mandats qu'ils ont reçus font apparaître une différence préjudiciable de traitement, du fait qu'ils ne perçoivent pas, notamment, la prime unique de 3 p. 100 et l'augmentation de 5,27 p. 100 et ce, malgré les garanties formelles de l'Etat.

548. — 15 janvier 1963. — M. Palmero attire l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur les graves conséquences pour les régions les plus éloignées de la capitale, et touristiques notamment, de la décision prise par la S. N. C. F. de supprimer, à partir du 1^{er} janvier 1963, la réduction de 30 p. 100 accordée sur les billets aller-retour pour un parcours supérieur à 2.000 km. Il lui demande : 1^o les raisons qui ont inspiré cette décision ; 2^o s'il compte remédier à une telle injustice.

549. — 15 janvier 1963. — M. Ziller demande à M. le ministre des armées les raisons pour lesquelles il croit devoir maintenir l'obligation de lacération des effets militaires usagés ou réformés par l'intendance. Cette mesure pouvait se justifier pendant la guerre d'Algérie, pour éviter que ces vêtements ne servent à habiller les fellaghas, mais on n'aperçoit pas son utilité aujourd'hui. On sait par contre : que la lacération coûte à l'intendance des frais de main-d'œuvre ; qu'elle coûte au Trésor le manque-à-gagner constitué par la différence entre le prix des effets lacérés, qui ne peuvent être vendus que comme vieux chiffons, et celui de la friperie ; qu'elle coûte à la France les devises nécessaires à l'importation de friperie étrangère pour alimenter le marché des vêtements de protection, dont un grand nombre d'industries font une consommation importante, notamment les industries chimiques, du pétrole et de ses dérivés, métallurgiques, automobiles, etc. ; et enfin que le but qu'elle se proposait n'a été qu'imparfaitement atteint du fait que la France est le seul pays de l'O. T. A. N. où cette mesure était appliquée, et que, par conséquent, il était relativement facile aux intéressés de s'approvisionner en friperie militaire dans les pays voisins.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

53. — M. Ziller rappelle à M. le ministre des affaires étrangères le décret n^o 58-1038 du 29 octobre 1958 (Journal officiel n^o 258 des 2, 3 et 4 novembre 1958) portant règlement d'administration publique relatif aux conditions de reclassement des agents permanents français des sociétés concessionnaires, offices et établissements publics du Maroc et de Tunisie. Or, à ce jour, soit quatre ans après la promulgation de ce décret, aucune intégration n'a été prononcée. Il lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet. (Question du 7 décembre 1962.)

Réponse. — 7.280 agents permanents français remplissant les conditions requises pour être admis au bénéfice des dispositions des articles 2 et 2 bis, deuxième alinéa, de la loi modifiée n^o 56-782 du 4 août 1956 et du décret n^o 58-1038 du 29 octobre 1958 ont été rapatriés au 31 décembre 1962. Sur ce nombre : a) 6.401 ont été reclassés dans les services publics et semi-publics français ; b) 112 sont en instance de reclassement ; c) 244 ont renoncé à leur reclassement ; d) 31 ont été atteints par la limite d'âge. Seuls 498 agents ne peuvent encore être reclassés faute de conventions ou d'arrêtés de correspondance le permettant. Ils appartiennent, pour la plupart, à des organismes marocains ou tunisiens dont il n'existe pas d'homologues en France, ce qui explique les difficultés rencontrées pour leur intégration. Des textes de correspondance, actuellement à l'étude dans les différents départements ministériels intéressés, devraient permettre de reclasser ces agents dans un proche avenir.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

112. — M. Guillon demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre si le bénéfice de la sécurité sociale, accordé aux veuves de guerre ou de grands invalides de guerre, ne pourrait pas être étendu aux veuves hors guerre dans les mêmes conditions. (Question du 18 décembre 1962.)

Réponse. — Les ministres des anciens combattants et victimes de guerre qui se sont succédé n'ont pas manqué de se préoccuper de

l'extension éventuelle de la loi du 29 juillet 1950 à certaines victimes de guerre, et notamment aux veuves d'invalides hors guerre qui se trouvent encore évincées du bénéfice de ses dispositions. Les pour-parlers engagés à cet effet avec les départements intéressés n'ont pu, jusqu'à présent, aboutir. Cependant, la question reste suivie avec la plus grande attention.

CONSTRUCTION

44. — M. Ziller demande à M. le ministre de la construction quels sont, compte tenu de la crise du logement, les avantages (prêts, primes, exonération d'impôts) qui sont accordés aux personnes qui, déjà propriétaires ou qui font l'acquisition de logements ou de maisons abandonnées ou en mauvais état, dans des régions rurales ou dans les environs des villes, en vue de leur remise en état pour servir d'habitation personnelle et principale, soit un jeune ménage, soit un vieux ménage. (Question du 7 décembre 1962.)

Réponse. — Les avantages susceptibles d'être alloués aux personnes qui acquièrent et aménagent des logements ruraux pour les occuper elles-mêmes ou avec leurs familles ont fait l'objet de la réponse à la question posée par l'honorable parlementaire sous le n° 12975 (Journal officiel, Débats de l'Assemblée nationale du 20 janvier 1962, page 108). Quant aux personnes qui désirent restaurer de tels immeubles pour les donner en location comme résidences principales, elles ne peuvent bénéficier, au titre de la législation dont l'application relève du ministère de la construction, que de l'aide à la construction privée visée par la réponse précitée. Celle-ci prend la forme (compte tenu de diverses modifications apportées par des textes en date du 28 juin dernier) : 1° ou bien des primes à la construction aux taux réduits prévus pour la mise en état d'habitabilité de locaux inutilisables lorsque le montant des travaux atteint le tiers au moins du coût de constructions neuves de mêmes caractéristiques. Ces primes sont payées, au choix du demandeur, pendant vingt ou dix ans. Dans le cas où les primes sont accordées pour vingt ans, leur taux annuel est fixé à 2 ou 3 F par mètre carré de surface habitable suivant l'importance des travaux, ces chiffres étant portés respectivement à 3 et à 5 F lorsque la durée de versement est de 10 ans. Les primes allouées pour vingt ans peuvent être assorties d'un prêt spécial à la construction du Sous-comptoir des entrepreneurs et du Crédit foncier de France dont le montant est fixé forfaitairement par mètre carré de surface primée. Lorsque le bénéficiaire des primes contracte ce prêt, les primes sont versées sous forme de bonifications d'intérêts qui ramènent le taux d'intérêt du prêt à 5 p. 100 l'an. 2° Ou bien des primes à l'amélioration de l'habitat rural qui sont accordées pour l'exécution de travaux d'équipement ou d'aménagement intérieur des logements (installation d'eau courante, de W.C. réglementaires ou de salle d'eau, réfection de sols, division de pièces trop vastes, etc.). Ces primes sont payées pendant quinze ou dix ans au choix du demandeur. Selon la durée de versement elles sont égales chaque année à 4 p. 100 ou à 5,25 p. 100 du montant des travaux dans la double limite de 4 F ou de 5,25 F par mètre carré de surface habitable du logement amélioré et de 440 F ou de 600 F par logement. Peuvent également être prises en compte dans les sommes retenues pour le calcul de la prime les dépenses afférentes aux travaux ayant pour objet le maintien ou la mise en état d'habitabilité de locaux (réfection de toiture, réparation de charpente ou de cheminée, etc.) lorsque ces travaux sont exécutés en complément de travaux d'équipement ou d'aménagement visés ci-dessus. Les primes à l'amélioration de l'habitat rural peuvent, notamment, être utilisées pour atténuer les charges de prêts à moyen terme contractés auprès des caisses régionales de crédit agricole et dont la durée est, précisément, de dix ou de quinze ans (taux d'intérêt maximum : 5,25 p. 100). En outre, dans le cas où il s'agirait de réparations ne pouvant faire l'objet des avantages ci-dessus, les intéressés seraient susceptibles d'obtenir le concours du fonds national d'amélioration de l'habitat. Ce concours serait toutefois subordonné, notamment, à la condition que les loyers à percevoir après remise en état soient passibles du prélèvement de 5 p. 100 perçu au profit de ce fonds. Enfin, sur le plan fiscal, il est rappelé à l'honorable parlementaire que, conformément aux dispositions de l'article 31 du code général des impôts, certaines dépenses exposées pour la remise en état d'immeubles sont déductibles du revenu net foncier à retenir dans les bases de l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Il en est ainsi pour celles de ces dépenses qui correspondent à des travaux présentant le caractère de travaux de réparation ou d'entretien et pour le montant des intérêts des dettes contractées en vue de la conservation, de l'acquisition, de la réparation ou de l'amélioration des propriétés. Dans l'hypothèse où ces déductions entraînent un déficit du revenu foncier, ce déficit peut, à due concurrence, être imputé sur le revenu global de la même année ou, en cas d'insuffisance de ce dernier, sur le revenu global des années suivantes jusqu'à la cinquième inclusivement.

INFORMATION

33. — M. Fanton expose à M. le ministre de l'information que le service des Informations téléphonées, connu sous le nom d'INF 1, et qui semble retraismettre certaines émissions de la chaîne F 3 de la radiodiffusion-télévision française, diffuse pendant plusieurs heures le même texte, alors que déjà d'autres bulletins d'information ont été lus, ce qui n'est pas sans retirer beaucoup d'intérêt à un service, au demeurant fort utile. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre afin de permettre au service des Informations

téléphonées d'effectuer une diffusion presque immédiate des bulletins d'information émis par la radiodiffusion-télévision française. (Question du 7 décembre 1962.)

Réponse. — En règle générale, les bulletins d'INF 1 préparés par les soins de la radiodiffusion-télévision française sont renouvelés huit fois par jour entre 7 heures et 20 h 30. Un tel rythme permet de suivre d'assez près l'actualité pour donner le plus souvent satisfaction aux usagers du téléphone qui appellent INF 1. Il est arrivé toutefois notamment au cours du dernier été, que la fréquence des renouvellements des bulletins n'ait pu être observée avec rigueur. Des instructions ont été données afin que désormais ce fait ne se reproduise pas.

INTERIEUR

55. — M. René Pleven appelle l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur le fait que le recensement de 1962 constate une sensible diminution de la population de certaines communes, en particulier de celles qui avaient moins de 2.000 habitants en 1954, et de certains départements. Il lui demande quelles mesures sont prévues par le Gouvernement pour pallier les conséquences financières pour les collectivités locales en cause, dont les charges budgétaires incompressibles ne diminuent pas, de cette réduction de population, notamment en ce qui concerne l'attribution du produit de la taxe locale déterminée actuellement dans lesdites collectivités par le versement d'un minimum forfaitaire par habitant. (Question du 11 décembre 1962.)

Réponse. — Le Gouvernement s'est préoccupé de l'incidence que pourrait avoir l'application du recensement de 1962 sur les recettes qu'encaissent les communes en matière de taxe locale sur le chiffre d'affaires. La recette minimum garantie par habitant est relevée de 31 NF en 1962 à 33 F en 1963 ; mais ce relèvement ne peut atteindre un montant tel que les communes ayant perdu un fort pourcentage de leur population perçoivent, en 1963, une recette minimum garantie calculée sur la base de la population résultant du recensement de 1962, égale à la recette minimum garantie de 1962, et qui est égale au produit de 31 F par le nombre d'habitants valable au 1^{er} janvier 1962. Le Gouvernement se devait de tenir compte, pour les communes se dépeuplant, des résultats du dénombrement de 1962, seuls chiffres valables à partir du 1^{er} janvier 1963 ; il a donc proposé au comité du fonds national de péréquation de réserver, pour une éventuelle compensation, une somme de 18 millions de francs sur la masse de recettes affectées à l'ensemble des communes. Cette suggestion a été adoptée par le comité. Les 18 millions de francs dont il s'agit seront répartis entre les fonds communs départementaux au prorata du total des diminutions enregistrées dans chaque département à la suite du recensement de 1962, par les communes bénéficiaires, en 1962, d'une attribution au litre de la recette minimum garantie par habitant. En fait donc, chaque conseil général recevra, pour cette répartition préjudiciaire, une somme qui devrait être à peu près égale au produit par 30 F du nombre d'habitants perdus dans ce département par les communes bénéficiaires, en 1962, d'une attribution complémentaire de la recette minimum garantie par habitant. Le conseil général, qui est libre de répartir comme il l'entend les dotations du fonds commun départemental, sera informé des motifs pour lesquels ce dernier organisme se trouve ainsi doté d'une allocation préjudiciaire ; l'assemblée départementale pourra donc, selon les modalités qu'elle jugera opportunes, compte tenu des circonstances locales, décider d'une compensation totale ou partielle des moins-values que pourrait entraîner en matière de taxe locale l'entrée en vigueur du recensement de 1962. Pour les départements, le problème se pose avec une moins grande acuité. En valeur absolue, les pertes de population ne sont pas très élevées, si bien qu'avec le relèvement prévu de la recette minimum garantie aux départements par habitant, chacun de ces départements restera assuré, malgré la baisse du nombre de ses habitants, de toucher en 1963 une recette minimum garantie supérieure à celle qu'il a encaissée pour 1962. Aucune mesure autre que le relèvement de la recette minimum garantie par habitant n'a donc paru s'imposer.

REFORME ADMINISTRATIVE

31. — M. Paul Coste-Floret expose à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative qu'un petit nombre de fonctionnaires résistants n'ont pu bénéficier des bonifications d'ancienneté instituées par la loi n° 51-024 du 26 septembre 1951 en faveur des personnes ayant pris une part active et continue à la Résistance du fait qu'ils ont été admis à la retraite antérieurement à la promulgation de ladite loi. Il a bien été décidé que les fonctionnaires résistants retraités avant le 28 septembre 1951 pourraient bénéficier desdites bonifications, mais seulement en ce qui concerne le calcul du nombre d'années prises en compte pour l'établissement de la pension. Une telle décision d'apporte aucun avantage à la plupart des anciens fonctionnaires coloniaux puisque, du fait de leurs « campagnes », ceux-ci dépassent déjà le plafond de quarante années prévu par la loi. Il est regrettable que, de cette manière, un certain nombre de fonctionnaires résistants se voient refuser les bonifications d'ancienneté qui leur permettraient de réunir le nombre d'années de service exigé pour atteindre un certain palier de solde. Ainsi un fonctionnaire colonial mis à la retraite le 1^{er} mai 1946 à l'âge de soixante-deux ans, comme administrateur en chef après cinq ans et huit mois (c'est-à-dire auquel il manque quatre

mois pour atteindre le palier d'administrateur en chef après six ans) et qui réunit cinquante annuités deux mois et dix-huit jours, ne peut bénéficier d'aucune bonification d'ancienneté lui permettant d'obtenir une pension basée sur le solde d'administrateur en chef après six ans, bien que la durée de ses services de résistance ait été évaluée à deux ans. Il lui demande s'il n'envisage pas, pour mettre fin à cette situation anormale : 1^o de faire procéder à une enquête dans les différents départements ministériels en vue d'établir, d'une part, le nombre de fonctionnaires résistants mis à la retraite avant le 28 septembre 1951 qui ont été l'objet d'une décision indiquant le nombre d'années de services de résistance auxquelles ils ont droit et, d'autre part, le montant de la dépense entraînée par l'application à ces fonctionnaires de la loi du 26 septembre 1951 susvisée, non seulement pour le calcul du nombre d'annuités, mais aussi pour la détermination du palier de solde en fonction duquel est établie la pension ; 2^o de faire apporter par voie législative à la loi du 26 septembre 1951 une modification en vertu de laquelle ladite loi serait applicable à tous les fonctionnaires résistants mis à la retraite avant sa promulgation. (Question du 7 décembre 1962.)

Réponse. — Le cas signalé par l'honorable parlementaire des anciens résistants retraités avant la promulgation de la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951 qui, de ce fait, n'ont pu bénéficier des majorations d'ancienneté instituées par ce texte, n'a pas échappé à l'attention du ministre chargé de la fonction publique ; malheureusement les divers projets mis à l'étude pour remédier à ces situations se sont heurtés à l'existence de règles générales concernant les droits à l'avancement aussi bien que les droits à pension et qu'il est apparu difficile de transgresser sans, par là même, apporter de profonds bouleversements aux législations en cause. Selon les dispositions relatives au régime général des retraites prévues par le code des pensions civiles et militaires, ces pensions sont liquidées compte tenu de la situation des intéressés au moment de leur admission à la retraite. En conséquence, si les agents retraités peuvent bénéficier de l'ensemble des améliorations judiciaires afférentes aux emplois, grades et échelons dont les érudiments correspondants ont servi de base à la liquidation de leur pension, par contre ils ne peuvent acquérir de nouveaux droits à l'avancement résultant de modifications ultérieures des dispositions statutaires ou législatives relatives aux déroulements de la carrière des fonctionnaires. Il en est ainsi des majorations d'ancienneté pour services de guerre qui, par définition, ne sont valables que pour l'avancement et ne peuvent dès lors être accordées qu'aux agents en position d'activité à la date de leur application, c'est-à-dire à la date de la promulgation des lois qui les instituent. Le principe général de la non-rétroactivité des textes a toujours été respecté en ce qui concerne l'octroi des majorations d'ancienneté, et notamment à l'occasion de l'application des lois du 9 décembre 1927, du 19 juillet 1952 et du 6 août 1948 intervenues en faveur des anciens combattants des guerres 1914-1918, 1939-1945 et des déportés et internés de la Résistance. Il ne paraît pas possible, dans ces conditions, d'envisager l'adoption de mesures exceptionnelles au bénéfice des seuls agents anciens résistants tributaires de la loi du 26 septembre 1951. Toute dérogation au droit commun en ce domaine ne manquerait, en effet, d'entraîner des demandes reconventionnelles de la part des autres catégories d'anciens combattants auxquelles, en toute équité, il serait difficile de s'opposer. De telles dispositions auraient donc pour conséquence de remettre en cause de nombreuses situations acquises depuis de longues années et iraient à l'encontre des principes mêmes sur lesquels repose la législation des pensions.

TRAVAIL

90. — M. Le Theule demande à M. le ministre du travail s'il pense accorder bientôt la pension de réversion à une veuve de salarié ayant cotisé plus de quinze ans, mais étant décédé avant l'âge de soixante ans. (Question du 12 décembre 1962.)

Réponse. — Le texte tendant à permettre l'attribution d'une pension au profit des conjoints survivants d'assurés sociaux décédés avant l'âge de soixante ans et justifiant d'une certaine durée d'assurance figure dans le projet de loi de finances pour 1963 dont le Parlement est actuellement saisi.

94. — M. Joseph Rivière expose à M. le ministre du travail que certains praticiens ayant conclu une convention avec les organismes de sécurité sociale ont décidé de dispenser leurs clients du paiement du ticket modérateur qui devrait rester normalement à la charge de l'assuré social. Il lui demande s'il est exact, ainsi que le prétendent certaines caisses de sécurité sociale, qu'une telle pratique est interdite et, dans l'affirmative, quelles sont les raisons d'une interdiction qui a pour effet de causer un préjudice aux assurés. (Question du 12 décembre 1962.)

Réponse. — Aux termes de l'article L. 266 du code de la sécurité sociale, l'assuré est tenu de participer, dans le cadre de l'assurance maladie, aux tarifs servant de base au remboursement par les caisses de sécurité sociale. Cette participation est fixée à 20 p. 100 en ce qui concerne les honoraires médicaux. En application du décret n° 62-1152 du 3 octobre 1962, elle peut être supprimée dans certains cas limitativement prévus. Le décret n° 60-993 du 12 septembre 1960, modifié par le décret n° 61-1266 du 20 novembre 1961, dispose qu'en aucun cas la part garantie par les caisses de sécurité sociale ne peut excéder le montant des frais exposés. L'article 11 du règlement intérieur modèle des caisses primaires de sécurité sociale dispose que, sur le vu des signatures portées sur la feuille de maladie attestant que les soins ont été effectivement dispensés et payés, la caisse rembourse l'assuré dans la limite soit des tarifs applicables, soit des frais exposés par l'assuré s'ils sont inférieurs auxdits tarifs. La caisse déduit du montant du remboursement, s'il y a lieu, la participation de l'assuré aux tarifs ou aux frais susvisés. Il résulte de ces dispositions que, lorsque le montant des honoraires demandés par un praticien à un assuré social est inférieur au tarif applicable, l'assuré n'en est pas moins tenu à participer aux frais qu'il a exposés, sauf s'il est en droit d'être exonéré de cette participation en vertu d'une disposition spéciale. Pour répondre à la seconde question posée par l'honorable parlementaire, il convient de préciser que le législateur, en instituant une participation de l'assuré, fixée à 20 p. 100, aux frais médicaux, a entendu éviter les abus en matière de soins. Ce n'est que dans le cas où ceux-ci ne sont pas à craindre que la suppression de la participation est prévue par les textes réglementaires.

166. — M. Vendroux expose à M. le ministre du travail que des correspondances avec ses prédécesseurs en date des 16 juin 1949, 20 janvier et 11 juillet 1950 subordonnent l'assujettissement aux cotisations d'allocations familiales à l'exercice effectif d'une activité non salariée. La cour de cassation a répondu dans le même sens par un arrêt du 3 juillet 1959 estimant que les associés des sociétés en nom collectif sont soumis, vis-à-vis des allocations familiales aux mêmes règles que les employeurs et travailleurs indépendants. Il lui demande cependant si un associé en nom collectif apportant les preuves qu'il n'exerce aucune activité dans ladite société peut être dispensé du versement des cotisations au titre des allocations familiales. (Question du 19 décembre 1962.)

Réponse. — Les associés d'une société en nom collectif sont, aux termes de l'article 153 du décret n° 46-1378 du 8 juin 1946, considérés comme employeur ou travailleur indépendant au regard du régime des allocations familiales. Ils sont, à ce titre, redevables de cotisations personnelles aux caisses d'allocations familiales. Ces cotisations sont, conformément à la réglementation existante, et notamment à l'arrêt du 24 juin 1960, assises sur le revenu professionnel net déclaré par l'employeur ou le travailleur indépendant pour le calcul de l'impôt sur le revenu des personnes physiques. La cotisation due par les gérants et associés des sociétés en nom collectif et en commandite simple n'ayant pas opté pour le régime d'imposition des sociétés de capitaux est calculée sur la totalité de la part des bénéfices de la société qui revient à chacun des associés ou gérants, sans qu'il soit fait de discrimination entre traitement et dividendes, cette discrimination n'existant pas en droit fiscal. Par contre, s'agissant de sociétés en nom collectif ou en commandite simple ayant opté pour l'impôt sur les sociétés, seuls les traitements perçus par les gérants et associés pour les fonctions qu'ils assument dans la société et qui sont imposés comme rémunération d'associés sont à retenir pour le calcul de la cotisation d'allocations familiales, à l'exclusion des dividendes qui n'ayant pas le caractère de revenu professionnel mais de revenu du capital, ne sont pas à prendre en considération pour le calcul de l'impôt et par voie de conséquence de l'assiette de la cotisation d'allocations familiales (Conseil d'Etat, 14 mars 1950).

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

SOMMAIRE

	Pages
Travaux publics et transports :	—
Annexe n° 25. — Rapporteur spécial: M. Ruais.....	862
Avis n° 57, par M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges.....	878
Avls n° 57, par M. Duchesne, au nom de la commission de la production et des échanges.....	892

ANNEXE N° 25

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Louis Vallon, rapporteur général, député.

TOME II

ANNEXE N° 25

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

Rapporteur spécial: M. RUAIS.

CONSIDERATIONS GENERALES SUR LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS DE 1963

Mesdames, messieurs, le budget des travaux publics pour 1963 se monte, en dépenses ordinaires, à 3.318 millions de nouveaux francs, en augmentation de 509 millions sur le budget voté en 1962. Cette augmentation se décompose comme suit :

— augmentation des services votés.....	261 millions.
— mesures nouvelles.....	248 —

Si l'on tient compte de ce que l'augmentation des services votés comporte une somme de 154 millions, réintégrée de 1962 à 1963 des charges communes aux travaux publics, l'augmentation réelle est de 355 millions, soit 12,6 p. 100 de la masse des dépenses de fonctionnement. Cette augmentation représente pour 85 p. 100 environ des revalorisations salariales.

Aussi bien, les problèmes de personnels à l'orée de 1963 ne posent pas de situation aiguë dans le personnel de l'administration des ponts et chaussées. Ils se traduisent par une détente appréciable à la S. N. C. F. en raison de plusieurs avantages qui ont été accordés au personnel de cette administration au cours du dernier trimestre 1962, mais laissent cependant subsister une situation préoccupante à la Régie autonome des transports parisiens où le niveau des salaires entraîne des hémorragies de personnel inquiétantes pour le fonctionnement normal de cette entreprise.

Une constatation générale domine le fonctionnement des services : c'est la faiblesse des crédits d'entretien, et ceci tant pour les routes que pour les ports et les voies navigables. Sans doute les dotations correspondantes sont-elles numériquement en légère augmentation pour les routes et maintenues sensiblement au même niveau pour les ports et les voies navigables, mais cette situation traduit néanmoins une régression très appréciable de leur pouvoir d'entretien puisque dans le même temps les matières, et surtout les salaires, ont augmenté dans de telles proportions que l'insuffisance qui en résulte peut être chiffrée à 15 p. 100 pour les routes et les ports et à 8 p. 100 pour les voies navigables.

Une autre constatation domine l'économie des transports ; l'analyse du budget laisse entrevoir, dès le début de l'année, une très forte pression des dépenses d'exploitation sur les recettes dans les trois modes de transports terrestres ce qui obligera soit à une majoration des tarifs, soit à une augmentation des subventions ; les exigences de la coordination tarifaire feront que la solution qui sera choisie pour la S. N. C. F. devra être appliquée à la navigation intérieure et entraînera également ajustement de la fourchette des tarifs routiers.

Les dépenses en capital passent de 1962 à 1963 aux chiffres suivants :

DÉSIGNATION	1962	1963	AUGMENTATION
(En millions de NF.)			
Autorisations de programme	350,200	523,600	173,400
Crédits de paiement	390,894	493,312	102,418

Sur le plan de l'aménagement du territoire, l'analyse des mesures nouvelles montre une large prédominance de la politique d'accompagnement sur celle d'entraînement. Les investissements correspondants se situent en effet, pour une grande part, à l'Est d'une ligne Cherbourg-Marseille.

A ne considérer que la modernisation de notre outillage national, on note dans le domaine routier une forte accentuation de l'effort sur les autoroutes.

Dans le domaine des voies navigables, l'effort se poursuit par ordre d'importance sur le complexe Seine-Nord, sur le complexe Moselle-Est et, enfin, mais d'une manière très ralentie, sur le complexe Rhône-Marseille. Cet effort est d'ailleurs limité strictement à la réalisation de la loi-programme.

L'effort d'infrastructure sur ce mode de transport sera-t-il poursuivi ? La question reste posée et le Gouvernement, pour y répondre, a commencé à accorder les importants crédits que nécessite l'étude de la liaison Rhin-Rhône et de la jonction de cet axe éventuel avec la Garonne, la Loire et la Seine.

Pour les ports maritimes, bien que l'effort prédominant soit fait sur le Havre, Marseille et Dunkerque, par ordre d'importance, une hésitation est marquée et le Gouvernement s'interroge sur le point de savoir si, entre la concentration des crédits sur ces trois grands ports et l'éparpillement sur tous les ports français, il n'existerait pas une solution intermédiaire d'aménagement régional basée sur la décentralisation et la transformation en ports autonomes de Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille, ce qui entraînerait un effort prépondérant sur six ports au lieu de trois.

Quant au chemin de fer, il poursuit son électrification selon le programme prévu ; les progrès de la technique, en lui permettant de commander des locomotives diesel de plus en plus puissantes, lui facilitent la transformation du parc vapeur en parc diesel.

A la lumière de ces observations générales, nous étudierons successivement dans les chapitres qui vont suivre les problèmes de personnels, les problèmes des routes et des transports routiers, la situation de la S. N. C. F. et de la tarification des transports, la situation de la R. A. T. P., les voies navigables et les ports maritimes.

**

Les deux tableaux ci-après établissent la comparaison entre 1962 et 1963 des principales dépenses d'entretien et d'équipement figurant au budget des travaux publics :

Dépenses d'entretien.

DÉSIGNATION	CRÉDITS votés pour 1962.	CRÉDITS prévus pour 1963.	DIFFÉRENCE 1963-1962.
(En nouveaux francs.)			
Routes et ponts	277.816.895	289.781.245	+ 11.964.550
Voies de navigation	63.448.018	63.442.960	— 25.058
Ports maritimes	38.250.590	38.778.520	+ 527.930
Etablissements de signalisation maritime	12.510.720	12.510.720	»
Totaux	392.026.023	404.493.445	+ 12.467.422

Dépenses en capital.

DÉSIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	1962	1963	DIFFÉRENCE	1962	1963	DIFFÉRENCE
		(En NF.)			(En NF.)	
<i>Principaux investissements exécutés par l'Etat dans les transports.</i>						
Routes et ponts.....	30.600.000	16.000.000	— 14.600.000	85.075.000	22.000.000	— 13.075.000
Bureaux régionaux de frêts.....	(1) »	»	»	(1) »	5.000.000	+ 5.000.000
Participation au F. S. I. R. (autoroutes).....	»	100.000.000	(2) + 100.000.000	»	100.000.000	(2) + 100.000.000
Voies de navigation.....	141.000.000	185.000.000	+ 44.000.000	120.790.000	132.000.000	+ 11.210.000
Défense contre les eaux.....	4.000.000	3.000.000	— 1.000.000	2.300.000	2.000.000	— 300.000
Ports de commerce.....	123.000.000	136.000.000	+ 13.000.000	109.603.000	120.255.000	+ 10.652.000
Ports de pêche.....	4.000.000	6.000.000	+ 2.000.000	7.422.000	5.000.000	— 2.422.000
Signalisation maritime.....	7.551.000	8.000.000	+ 449.000	7.738.000	7.511.000	— 227.000
<i>Subventions accordées par l'Etat.</i>						
Travaux divers.....	21.600.000	50.100.000	+ 28.500.000	24.320.000	46.000.000	+ 21.680.000
<i>Réparations des dommages de guerre.</i>						
S. N. C. F.....	»	»	»	66.000.000	34.000.000	— 32.000.000

(1) Chapitre nouveau ouvert par le collectif de juin 1962 et doté de 6 millions en autorisations de programme et 1 million en crédits de paiement.

(2) Chapitre nouveau.

PERSONNELS DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES ENTREPRISES SOUS TUTELLE

1° Personnels des ponts et chaussées.

La réforme du personnel dépendant de l'administration des ponts et chaussées se poursuit. Rappelons qu'elle est basée sur une modernisation des tâches et se traduit par une diminution du nombre des agents, accompagnée d'une promotion des fonctions, des titres et salaires. Essentiellement, dans toutes les catégories d'agents, on a créé une classe supérieure à laquelle peut accéder un certain pourcentage de l'effectif. Exemples :

a) L'effectif des agents de travaux passera de 34.429 à 29.869, dont 5.700 agents brevetés ;

b) L'effectif des conducteurs de travaux passera de 6.315 à 6.000, dont 1.150 conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat ;

c) L'effectif des ingénieurs des travaux publics de l'Etat passera de 4.011 à 3.600, dont 360 postes d'ingénieurs divisionnaires.

D'une manière générale, la réforme est bien acceptée.

Il existe bien certaines revendications indicielles, mais celles-ci conduiraient à de telles distorsions dans les parités de la fonction publique que l'administration des finances refuse de donner son accord.

Nous mentionnerons toutefois la revendication des assistants techniques des travaux publics de l'Etat (corps de création nouvelle), pour lesquels les indices retenus ne permettent pas un recrutement suffisant. Le ministère des travaux publics n'est pas hostile à un classement indiciaire supérieur.

Il existe d'autres difficultés, dont les principales sont les suivantes : c'est ainsi que le nombre des postes de chefs de section n'atteint pas actuellement le niveau prévu par la réforme de structure. Il serait souhaitable que, lors de la dernière étape, les objectifs initialement fixés puissent cependant être atteints.

Sur un autre plan, et dans certaines catégories, si la création d'un échelon supérieur dans chaque grade est bien prévue et l'accession à ces catégories supérieures subordonnées très justement à des capacités professionnelles supérieures, les moyens

de formation professionnelle permettant aux agents de la catégorie inférieure de passer à la catégorie supérieure sont encore insuffisants. Il faut créer des centres de formation spécialisés supplémentaires.

A noter également le retard apporté à la réalisation de la réforme dans les personnels des voies navigables, des ports maritimes et de l'Institut géographique national.

2° Personnel de la S. N. C. F.

Le climat paraît nettement amélioré chez le personnel de la S. N. C. F. à la suite des décisions qui ont été prises récemment, à savoir :

1. Augmentation, au 1^{er} janvier, de 4,5 p. 100, à laquelle s'ajoute une prime de productivité de 0,77 p. 100 (augmentation d'un niveau analogue à la R. A. T. P., à l'E. D. F. et chez les fonctionnaires).

2. Prime de 30 à 120 NF, selon l'ancienneté, à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de la S. N. C. F. (coût : 50 millions d'anciens francs). Cette prime n'est pas hiérarchisée et est appliquée aux retraités.

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

4. Augmentation des suppléments familiaux de traitement.

5. Réduction du taux de l'abattement de zones.

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

7. Au 15 novembre, prime de 9 p. 100 hiérarchisée, assurée également aux retraités, qui constitue en une fois le rappel de la prime de productivité (coût : 65 millions de nouveaux francs).

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

On notera ici que le personnel de la S. N. C. F. A. à intégrer atteindra vraisemblablement 6.000 agents qui, de toute façon, trouveront un accueil au moins temporaire à la S. N. C. F.

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

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

Le coût de cette mesure est de 100 millions de nouveaux francs par an, et le ministère des finances n'a pas fait connaître son accord sur ce point.

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

A la différence de la précédente revendication, cette mesure intéresse tous les cheminots en activité et tous les retraités, mais elle ne coûterait que 37 millions de nouveaux francs. Il serait souhaitable qu'elle puisse être réalisée.

Il est pourtant indispensable de donner aux cheminots de l'indice 100 une retraite calculée sur le minimum vital garanti.

3° Personnel de la R. A. T. P.

Il a bénéficié du rappel de prime de productivité et de l'augmentation de salaires au 1^{er} janvier, au même taux qu'à la S. N. C. F. En outre, une prime mensuelle de 60 NF a été récemment accordée aux machinistes, receveurs d'autobus et chefs de train du métro pour tenir compte des conditions particulières de leur travail. Il n'en subsiste pas moins que, pour l'ensemble du personnel de la R. A. T. P., le problème des rémunérations reste entier et a même été avivé par ces dernières mesures (cas des ouvriers).

Celles-ci, en effet, ont été de nature à ralentir l'hémorragie de personnel dont souffre cette entreprise et qui a conduit à des réductions de service, notamment sur le réseau de surface, mais elles ne règlent pas pour autant le problème du recrutement, qui va être particulièrement délicat en 1963 et nécessitera de nouvelles réductions de services, des attentes prolongées, etc.

Le ministre des travaux publics est d'accord pour étudier une refonte générale de la rémunération de ces personnels.

Routes.

Les travaux routiers du réseau national se répartissent en travaux d'entretien, en travaux d'aménagement et en construction d'autoroutes.

Les crédits affectés à ces travaux, en y comprenant les subventions accordées par le fonds d'investissement routier aux réseaux départementaux, communaux et urbains, passent de 914 millions en 1962 à 1.093 millions en 1963.

DESIGNATION	1962	1963
	(En millions de NF.)	
Entretien	278	290
Grosses réparations.....	35	22
Travaux neufs.....	601	781
	914	1.093

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

Une deuxième remarque préliminaire, qui sera développée plus loin, est que pour la première fois cette année, il est fait appel aux dispositions de la loi du 31 décembre 1951 sur le fonds d'investissement routier qui prévoyait que les crédits prélevés sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants routiers pourraient être augmentés d'une dotation budgétaire.

Cette année également, le Gouvernement, pour faciliter le financement des constructions d'autoroutes envisage, d'une manière plus générale, le recours à l'emprunt gagé sur le produit des péages, dans les conditions prévues par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 modifiée (recours aux sociétés d'économie mixte).

1° Crédits d'entretien.

Il avait été convenu au début de la précédente législature que les crédits d'entretien seraient élevés par étape au niveau de 300 millions de nouveaux francs à atteindre en 1960.

En fait, nous sommes en 1963 et on n'atteint même pas 290 millions, alors que la circulation automobile a considérablement augmenté (elle augmente à l'heure actuelle de 1 p. 100 par mois), et que l'on peut évaluer la hausse des prix des travaux routiers depuis 1960 à 15 p. 100.

Les conséquences en sont catastrophiques pour la sécurité, la continuité de la circulation en saison inclemente et la conservation du capital d'infrastructure.

Les routes sont glissantes, faute de pouvoir poser les enduits nécessaires. Et quand ils sont posés, ces enduits le sont selon la vieille méthode de l'épandage successif de goudron et de gravillons dont la conséquence est un accroissement considérable de la casse des pare-brise.

De trop nombreuses routes restent coupées pendant un certain temps en service d'hiver et je ne veux point parler ici des routes de montagne enneigées, mais simplement des routes telles que celles du Nord qui restent assujetties aux barrières de dégel et constituent une coupure entre le Nord et Paris (on notera qu'une des règles de conduite de la S. N. C. F. est d'assurer la continuité du trafic).

2° Réseau national ordinaire.

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

A cet effet, les crédits d'engagements devraient être portés de 270 en 1962 à 306 en 1963, 405 en 1964, 405 en 1965, etc. Si la dotation de 1962 a été respectée, nous constatons l'indice inquiétant d'un retard pour 1963 où 290 millions seulement sont inscrits.

Ce retard accroît d'autant l'intervalle à franchir pour atteindre dès l'an prochain les 405 millions du régime de croisière. Il serait capital que si ce fléchissement ne pouvait être rattrapé dès cette année, du moins, il ne marquât pas le début d'une tendance dont les conséquences seraient d'autant plus catastrophiques que le réseau de première catégorie est de plus en plus congestionné.

Il faut noter en effet que le plan d'aménagement de 15.000 kilomètres n'est qu'un minimum puisqu'il a été constaté que 39.000 kilomètres de routes nationales ont actuellement des caractéristiques géométriques insuffisantes par rapport au trafic et que d'ici longtemps, ce n'est pas le réseau d'autoroutes, même avec l'accélération du programme qui pourra relayer ce qui restera encore pendant de longues années l'essentiel de notre réseau routier.

Le Gouvernement doit des explications à ce sujet.

3° Réseau d'autoroutes.

Par contre, pour le réseau d'autoroutes, nous constatons avec satisfaction un redressement de la situation qui s'est traduit d'ailleurs par la décision prise le 9 août par le Gouvernement d'accélérer de 100 à 175 kilomètres par an la construction du réseau d'autoroutes et même de porter le plus rapidement possible cette cadence à 200 kilomètres par an.

Cette cadence sera atteinte selon les étapes suivantes :

- 1963 : 100 kilomètres ;
- 1964 : 140 kilomètres ;
- 1965 : 175 kilomètres ou 200 kilomètres.

Dans l'optique actuelle qui, nous l'espérons, ne sera pas modifiée dans un sens défavorable, le kilométrage du réseau d'autoroutes en service atteindrait les niveaux successifs suivants :

- au 1^{er} janvier 1963 : 240 kilomètres (15 kilomètres seulement mis en service en 1962) ;
- au 1^{er} janvier 1964 : 347 kilomètres ;
- au 1^{er} janvier 1965 : 487 kilomètres ;
- au 1^{er} janvier 1966 : 662 kilomètres ;
- en 1972 : 1.835 kilomètres ;
- en 1980 : 3.300 kilomètres (achèvement du plan actuel approuvé par le Gouvernement).

4° Réalisation du programme d'autoroutes.

Au début de 1962, il existait environ 225 kilomètres d'autoroutes en service. Au cours de la même année, 15 kilomètres nouveaux ont été ouverts au trafic (Est-Marseille). En 1963, c'est une centaine de kilomètres qui seront réalisés :

- 35 sur Paris-Lyon (sortie autoroute sud) ;
- 35 sur Lyon-Marseille ;
- 15 sur l'autoroute de Normandie (continuation autoroute ouest) ;
- le reste sur Metz-Thionville et Paris-Lille.

Le programme d'autoroutes à entreprendre pendant la période du IV^e plan de développement économique et social, modifié par les décisions du 9 août 1962, comporte 880 kilomètres environ intéressant 40 départements et dont le détail est donné en annexe. C'est donc 50 p. 100 environ qui seront mis en service à la fin de 1965.

5° Réseaux départementaux, communaux et urbains.

La subvention au réseau départemental passe de 45 millions en 1962 à 60 millions de nouveaux francs en 1963. Celle du réseau communal de 60 à 67 ; par contre, celle du réseau urbain diminue de 35 à 32. Au total, l'augmentation des subventions aux réseaux locaux passe de 140 millions à 160 millions.

Le grand bénéficiaire est la voirie départementale. Le montant total des autorisations de programme reste au même niveau de 172,5 millions.

6° Financement et péage.

Le financement des travaux neufs est assuré cette année par le prélèvement de 7,7 p. 100 sur le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers appliquée aux carburants routiers, arrêté par l'article 77 de la loi de finances de 1960, auquel s'ajoute une nouvelle ligne budgétaire de 100 millions au chapitre 53-26 du budget des travaux publics.

D'autre part, 133 millions d'emprunt sont prévus en paiement dans les comptes spéciaux du Trésor.

La subvention budgétaire ainsi que les crédits d'emprunt sont réservés au réseau d'autoroutes, de sorte que le financement du programme d'autoroutes pour 1963 se trouve assuré à :

- 42 p. 100 par le fonds routier ;
- 25 p. 100 par le budget ;
- 33 p. 100 par l'emprunt.

Dans l'avenir, les ressources provenant de l'emprunt iront en croissant et pourront atteindre en moyenne 50 p. 100. Il faut en effet considérer que seules les autoroutes de liaison seront financées avec le concours de l'emprunt, tandis que les autoroutes de dégageement seront financées uniquement sur crédits budgétaires et que le financement des autoroutes de liaison doit se faire en principe à 65 p. 100 sur crédits d'emprunt et à 35 p. 100 sur crédits budgétaires.

Ce mode de financement est conforme à la doctrine du Gouvernement qui veut instituer les péages mais uniquement sur les autoroutes de liaison.

Contre les critiques qui lui sont faites à ce sujet, eu égard aux sommes considérables que la route rapporte à l'Etat chaque année, le Gouvernement répond que, par les péages, il ne fait payer que la rémunération des emprunts.

Il faut toutefois être prudent sur les conclusions à tirer de cette réponse et 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. Encore, avait-il été question de les instituer en un point encore plus rapproché de Paris, c'est-à-dire Savigny-sur-Orge.

Le taux de péage actuellement envisagé par le Gouvernement est de 5 centimes nouveaux par kilomètre. On rappellera que le prix du kilomètre d'autoroute est estimé en moyenne à 3 millions de nouveaux francs.

7° L'infrastructure routière des régions défavorisées.

Il avait été demandé par le porte-parole de votre commission des finances, lors des débats sur la réforme tarifaire de la S. N. C. F., que la situation faite aux régions défavorisées soit compensée non seulement par des atténuations tarifaires, spécifiques ou régionales, mais encore par l'octroi de crédits spéciaux sur le réseau routier des dites régions.

La commission des finances a le regret de constater que rien n'a été fait dans ce sens malgré les déclarations faites par le ministre à l'époque.

Elle souhaite que des crédits soient dégagés à cet effet sur la dotation dont bénéficiera la délégation générale à l'aménagement du territoire.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

Les crédits routiers.

Le tableau ci-après récapitule les crédits affectés aux travaux routiers pour 1963 en précisant l'origine des ressources :

SECTEURS	AUTORISATIONS de programme 1963.	CREDITS de paiement 1963.	ORIGINE des ressources.
(En millions de NF.)			
Réseau national.....	290	188,40	Fonds routier, Fonds routier, Budget, Emprunt.
Autoroutes	250 } 100 } 150 }	167 } 100 } 133 }	
Ponts	25	31	Fonds routier,
Réseau départemental....	44,50	60,01	Fonds routier,
Centres urbains.....	68	32,09	Fonds routier.
Réseau communal.....	60	67,50	Fonds routier.
	987,50	799,00	
Frais de fonctionnement.	>	2	Fonds routier.
Total	987,50	781,00	

ANNEXE N° 2

Programmes d'autoroutes 1962 et 1963 et financement.

Le tableau ci-dessous compare les montants des autorisations de programme et des crédits de paiement accordés en 1962 et 1963 :

ORIGINE DES RESSOURCES	1962		1963	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme	Crédits de paiement.
(En millions de NF.)				
Fonds routier.....	398.000.000	230.000.000	250.000.000	167.000.000
Budget (1).....	>	>	100.000.000	100.000.000
Emprunts	100.000.000	18.000.000	150.000.000	133.000.000
Totaux	498.000.000	248.000.000	500.000.000	(2) 400.000.000

(1) Chapitre 53-28 du budget des travaux publics.

(2) 42 p. 100 par le Fonds routier ; 25 p. 100 par le budget ; 33 p. 100 par l'emprunt.

ANNEXE N° 3

Programme d'autoroutes 1962-1965.

A la suite des décisions du conseil interministériel du 9 août arrêtant un programme complémentaire d'autoroutes s'ajoutant à celui prévu au titre du troisième programme quadriennal du fonds routier (approuvé par décret du 12 mai 1962), la liste des sections d'autoroutes dont la construction doit être suivie ou entreprise entre 1962 et 1965 s'établit comme suit :

A. 1. — Paris—Lille	179 km.
A. 3. — Antenne de Bagnolet.....	6 —
A. 4. — A. 5. — Tronc commun (sortie de Paris porte de Bercy)	3 —
A. 6. — Corbeil—Avallon	175 —
Déviation de Tournus.....	4 —
Anse-Villefranche	13 —
A. 7. — Lyon-Logis-neufs	133 —
Orange	11 —
Bédarrides-Bonpas	11 —
Senas—Salon (travaux liés à E. D. F.).....	P. M.
A. 8. — Déviation d'Aix.....	8 —
A. 9. — Remoulins—Montpellier	60 —
A. 10. — Paris—Villebon (partiel)	20 —
Ablis-Chartres	13 —
Déviation de Chartres.....	2 —
Déviation de tours (première phase).....	60 —
A. 13. — Orgeval—Louviens (partiel)	10 —
Sud de Rouen.....	1 —
A. 14. — Avenue de la Défense.....	17 —
A. 25. — Lille—Armentières	12 —
Dunkerque—Bergues	15 —
A. 31. — Nancy—Pont-à-Mousson (partiel)	21 —
Metz-Thionville	2 —
A. 32. — P. N. de Merlebach.....	15 —
A. 35. — Sud de Strasbourg	19 —
Habsheim—Saint-Louis	8 —
A. 47. — Rive-de-Gier—Saint-Chamond	18 —
A. 52. — Est de Marseille.....	34 —
A. 61. — Bordeaux-Langon	3 —
Moux—Douzens	7 —
A. 62. — Nord de Bordeaux.....	4 —
A. 63. — Saint-Jean-de-Luz	—

ANNEXE N° 4

Ressources du fonds routier.

Prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

(Evaluations fournies par l'annexe « Voies et Moyens ».)

DESIGNATION	1960	1961	1962 ⁽¹⁾	1963
	(En millions de NF.)			
Produit brut des taxes intérieures sur les produits pétroliers.....	5.924	6.268	7.031	7.687
Part affectée au fonds routier (1).....	397	430	480	525
Détaxation du carburant agricole	257	214	230	222
Part du budget général...	5.270	5.624	6.321	6.940

(1) Depuis 1960, le fonds routier est alimenté en recettes par le produit d'un prélèvement de 7,7 p. 100 sur la taxe intérieure des produits pétroliers appliquée aux carburants routiers.

A l'origine, le pourcentage du prélèvement avait été fixé à 22 p. 100, dont 20 pour la tranche nationale et 2 pour la tranche départementale. Il fit l'objet de nombreuses modifications. La loi du 3 avril 1955 fut la dernière à prévoir une répartition entre les différentes tranches, de la manière suivante :

— tranche nationale.....	11 p. 100.
— tranche départementale.....	2,5 p. 100.
— tranche urbaine.....	1,5 p. 100.
— tranche vicinale.....	3 p. 100.
— tranche rurale.....	1 p. 100.

De sorte que les crédits du fonds routier devaient être affectés dans les proportions suivantes :

— 61,7 p. 100 à la tranche nationale;
— 11,3 p. 100 à la tranche départementale;
— 6,8 p. 100 à la tranche urbaine;
— 13,7 p. 100 à la tranche vicinale;
— 1,5 p. 100 à la tranche rurale.

ANNEXE N° 5

Fonds routier.

Crédits de paiement accordés par les différentes lois de finances de 1957 à 1963.

DESIGNATION	1957	1958	1959	1960	1961	1962	PROJET 1963
	(En nouveaux francs.)						
Tranche nationale :							
— plans quinquennaux.....	272.380.000	231.000.000	254.000.000	202.480.000	293.400.000	410.400.000	355.400.000
— ponts	24.000.000	24.000.000	30.000.000	17.520.000	25.000.000	30.000.000	31.000.000
Tranche départementale.....	51.250.000	1.000.000	»	13.200.000	29.000.000	45.130.000	60.010.000
Tranche urbaine.....	30.750.000	2.000.000	»	32.700.000	44.600.000	35.100.000	32.090.000
Tranche communale :							
— vicinale	72.070.000	13.000.000	»	19.100.000	55.000.000	60.370.000	67.500.000
— rurale	24.020.000	1.000.000	»	»	»	»	»
Frais de fonctionnement.....	»	»	»	»	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Totaux	474.470.000	272.000.000	284.000.000	285.000.000	449.000.000	583.000.000	548.000.000
Subvention budgétaire.....	»	»	»	»	»	»	100.000.000
Emprunts	»	»	»	»	»	18.000.000	133.000.000
Totaux généraux.....	474.470.000	272.000.000	284.000.000	285.000.000	449.000.000	601.000.000	781.000.000

Le rapport entre les dotations de chacune des tranches et les crédits totaux ouverts chaque année dans la loi de finances ressort du tableau ci-dessous :

TRANCHES DU FONDS ROUTIER	POURCENTAGES prévus pour 1957 par la loi de 1955.	POURCENTAGES DES CREDITS OUVERTS PAR LES LOIS DE FINANCES et affectés aux différentes tranches du fonds routier.						
		1957.	1958.	1959.	1960.	1961.	1962.	1963.
Tranche nationale	63,7	62,5	93,7	100	77,1	71	75,5	70,5
Tranche départementale	11,3	10,8	0,4	>	4,7	6,4	7,8	11
Tranche urbaine	6,8	6,5	0,2	>	11,5	10	6	5,9
Tranche communale :								
— vicinale	13,7	15,2	4,7	>				
— rurale	4,5	5	0,4	>	6,7	12,2	10,4	12,3
Frais de fonctionnement	>	>	>	>	>	0,4	0,3	0,3

ANNEXE N° 6

Réseau national.

Le tableau ci-dessous compare les montants des autorisations de programme et des crédits de paiement accordés en 1962 et 1963 pour l'amélioration des routes nationales :

SECTEURS	1962		1963	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de NF.)			
Routes nationales	270	180,4	290	188,4
Ponts	30	(1) 25,3	25	31
Totaux	300	205,7	315	219,4

(1) Plus 4,7 pour les ponts sur les autres voiries.

Autres réseaux.

Comparaison des autorisations de programme et des crédits de paiement accordés en 1962 et 1963 :

SECTEURS	1962		1963	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de NF.)			
Réseau départemental....	44,5	45,13	44,5	60,01
Réseau urbain.....	68	35,10	68	32,09
Réseau communal.....	60	60,37	60	67,50
Totaux	172,5	140,60	172,5	159,60

ANNEXE N° 5

La reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

Au 1^{er} janvier 1962, 6.740 ponts étaient rétablis définitivement, et 90 environ étaient en cours de reconstruction.

Il restait à rétablir encore environ 1.080 passages dont plus de 100 sur routes nationales, un peu plus de 500 sur chemins départementaux et le reste sur chemins communaux.

Aux crédits ouverts sur la tranche nationale du fonds spécial d'investissement routier, pour les ponts détruits, s'ajoutent 10 millions de nouveaux francs prélevés, pour 7 millions de nouveaux francs sur la tranche départementale du F. S. L. R. et pour 3 millions de nouveaux francs sur la tranche urbaine dudit fonds, et transférés du budget de l'intérieur à celui des travaux publics (arrêté du 6 juin 1962).

Le programme qui a été dressé pour l'utilisation de ces sommes prévoit l'engagement :

a) Pour la voirie nationale, d'une vingtaine d'opérations parmi lesquelles il faut citer notamment, celles concernant :

- le pont de Choisy sur la Seine et la vole ferrée contiguë ;
- le pont amont de Revin sur la Meuse (Ardennes) ;
- le pont de Courcelles sur la Seine (Eure) ;
- le pont de l'Eguille sur la Seudre (Charente-Maritime) ;
- le pont de Joinville sur la Marne (Haute-Marne) ;
- le pont d'Oermingen sur l'Eichel (Bas-Rhin).

b) Pour la voirie départementale, de 17 opérations, dont notamment la reconstruction du pont de Ris-Orangis sur la Seine (Seine-et-Oise), et celle de trois ponts départementaux dont le rétablissement est prévu au projet d'achèvement du canal du Nord.

c) Pour la voirie communale, de huit opérations de caractère urbain, dont notamment la reconstruction du pont Fabert sur la Meuse à Sedan (Ardennes) et celle du pont de Wasquehal (Nord) à doter sur le crédit de 3 millions de nouveaux francs prélevé sur le F. S. L. R. urbain, qui a été accordé, et de quelques opérations de faible importance (dont la liste n'est pas définitivement arrêtée), à doter sur le disponible des dotations antérieures.

En outre la direction des routes dispose d'une dotation de 12.500.000 NF (en autorisations de programme et crédits de paiement) prélevée sur le chapitre 53-20 (routes et ponts, constructions et grosses réparations), pour l'entretien des ponts provisoires (et le fonctionnement des bacs), établis en remplacement des ponts détruits.

Pour l'avenir, et en admettant des dotations annuelles égales à la moyenne de celles accordées depuis 1955, année à partir de laquelle la reconstruction proprement dite est financée par le fonds routier, on peut compter que l'achèvement du programme de reconstruction demanderait six à sept ans pour le réseau national, dix à douze ans pour le réseau communal et vingt ans pour le réseau départemental.

REMISE EN ORDRE DES PROFESSIONS DES TRANSPORTS ROUTIERS

Cette remise en ordre s'est effectuée en deux stades :

- celui de la remise en ordre des contingents accordés aux transporteurs routiers, qui était achevée fin 1961 ;
- celui de la remise en ordre de l'organisation des auxiliaires des transporteurs, qui s'achèvera cette année.

1° Remise en ordre des contingents.

De larges contingents supplémentaires ont été accordés, et la distribution a cessé sauf pour des contingents spéciaux de transports frigorifiques routiers, et sauf pour le recasement des transporteurs algériens rapatriés.

Le Gouvernement se propose simplement d'assouplir le contingentement en vigueur.

Le camionnage (zone du département) serait rendu entièrement libre.

La zone courte (150 km) dans laquelle il y a pléthore de droit ne serait pas touchée.

En zone longue, le transport par camions de moins de 6 tonnes deviendrait libre. D'autre part, licence serait donnée aux transporteurs de remplacer leur contingent en tonnages par un contingent en véhicules, ce qui conduirait à une augmentation masquée de 12 p. 100.

2° Remise en ordre de la profession auxiliaire des transporteurs routiers.

Le but de la réforme était triple :

- Assainir la profession ;
- Protéger les petits transporteurs, spécialement les transporteurs artisanaux ;
- Organiser une confrontation de l'offre et de la demande favorable à un abaissement des prix.

En ce qui concerne la protection des petits transporteurs, outre les garanties que leur offre la réforme de la profession de commissionnaire et la création des bureaux de frets, une mesure importante a été prise : la création d'une catégorie spéciale de commissionnaires ayant des contrats agréés avec un groupe de petits transporteurs constituant parc ; ceux-ci bénéficieraient de tarifs imposés et ne seraient pas obligés de passer dans les bureaux de frets.

Une autre mesure est également prévue en leur faveur : la création de coopératives de transporteurs routiers pour les artisans. Ceux-ci restant maîtres de leur exploitation, et la coopérative à laquelle ils adhèrent restant titulaire de contrats dont elle aurait la seule responsabilité.

3° Bureaux d'affrètement.

La mise en place de ces bureaux sera terminée à la fin du premier trimestre 1963. Les résistances des commissionnaires et des gros transporteurs se sont atténuées progressivement devant les justifications qu'ils ont reçues du Gouvernement ; il n'a jamais été question que les bureaux d'affrètement se substituent aux commissionnaires, mais seulement qu'ils aient un droit de regard assuré sur les opérations en obligeant les usagers à venir au bureau de fret se renseigner. Ils permettront également aux importants clients traditionnels des gros transporteurs routiers de venir se renseigner sur les conditions du marché ; d'où une confrontation loyale et une vue générale de la situation du transport dans les régions.

4° Premiers résultats.

Les premiers résultats de la réforme sont encourageants. On a constaté une diminution des transports privés, ce qui constitue une économie pour la nation (ces transports se caractérisent généralement par un retour à vide). Le kilométrage effectué par les transporteurs publics a augmenté. Enfin, le coefficient de parcours à vide a diminué.

La S. N. C. F. et la tarification des transports.

1° Equilibre du compte d'exploitation et tarifs.

L'année 1962 a vu la subvention pour insuffisance du compte d'exploitation réduite à son minimum, tout au moins dans le budget primitif : 97 millions de nouveaux francs, soit 1 p. 100 du budget de la S. N. C. F.

Mais la commission des finances avait déjà signalé l'insuffisance de cette évaluation du Gouvernement qui était à mettre en regard d'une prévision d'insuffisance de recettes de 321,5 millions dans le compte d'exploitation prévisionnel de la S. N. C. F.

Cette insuffisance fut comblée par le collectif au moyen de 214 millions au titre d'indemnités compensatrices pour refus de majoration de tarif, et 82 millions au titre d'augmentation de la subvention pour insuffisance du compte d'exploitation.

En 1963, la situation est très nettement aggravée et si le Gouvernement a fait un effort important sur la subvention, l'insuffisance à combler en cours d'année se trouve très nettement accrue, à un point tel que la question de l'augmentation tarifaire se trouve nettement posée par les chiffres :

Prévisions de dépenses.....	10.606 millions de NF.
Prévisions de recettes.....	9.685 —

Insuffisance 921 millions de NF.

Or, l'article 2 du chapitre 45-42, pour couverture de l'insuffisance, n'est doté que de 422 millions de nouveaux francs, compte tenu de l'amendement du Gouvernement traduisant l'augmentation de salaires au 1^{er} janvier.

Dans cette perspective, les propositions de juillet 1962 de la S. N. C. F. seront vraisemblablement renouvelées :

11,76 p. 100 d'augmentation des tarifs voyageurs ;
5,13 p. 100 d'augmentation des tarifs marchandises (deux barèmes de 2,5 p. 100 cumulés),

chacune de ces mesures rapportant 200 millions de nouveaux francs, en année pleine, bien entendu.

A supposer que ces mesures soient appliquées au début de 1963, ce qui paraît fort improbable, et que d'autres avantages ne soient pas accordés durant l'année au personnel, ce serait donc

au minimum 100 millions de nouveaux francs qui devraient être ajoutés d'ores et déjà au collectif de 1963. Le chiffre définitif pourrait bien être de plusieurs fois ce minimum.

De l'année 1962 à 1963, l'augmentation des recettes est prévue pour 230 millions environ, correspondant à un accroissement du trafic de 4 p. 100 pour les marchandises, 5 p. 100 pour les voyageurs, et l'augmentation des dépenses pour 800 millions, se répartissant comme suit :

480 millions NF :	mesures intéressant le personnel ;
80 —	augmentation des prix ;
100 —	dépenses occasionnées par l'augmentation du trafic ;
67 —	augmentation des travaux de voies ;
73 —	divers.

On notera qu'au chapitre 45-44 (contributions conventionnelles aux dépenses de voies et charges de retraites), l'évaluation du Gouvernement paraît correcte. Il est bon d'observer qu'à l'article 3 (retraites), avec 543 millions de nouveaux francs, on atteint vraisemblablement le plafond de la charge des retraites, et ce d'autant plus que le mouvement de recrutement du personnel a repris avec l'intégration des agents de la S. N. C. F.

2° La réforme tarifaire de la S. N. C. F.

Rappelons que la réforme tarifaire de la S. N. C. F. a été mise en application le 1^{er} octobre 1962.

Le principe de base était de rapprocher les tarifs du prix de revient réel. Dans l'application, on diminua les tarifs sur les itinéraires bien équipés et à bon profit et on avantagea les transports à grande distance par rapport à ceux à petite distance (inférieure à 200 kilomètres). Les pertes de recettes obtenues par ces nuancements étaient compensées par des augmentations sur les autres trafics, d'où un équilibre financier de la réforme.

Cette réforme suscita, en son temps, d'importantes critiques. Il semble que les mesures correctives prises par le Gouvernement en aient très largement tenu compte au point même, dans bien des cas, d'avantager par rapport au *statu quo ante* des régions et des trafics qui devaient être touchés par la réforme.

Ces mesures ont été de trois ordres :

- Des mesures spécifiques pour certaines catégories de produits et essentiellement les produits agricoles ;
- Des mesures individuelles pour tous les cas particuliers visant spécialement les industries, soit établies, soit à créer.
- Des correctifs régionaux allant jusqu'à 15 p. 100 pour la Bretagne et le Massif central, 10 p. 100 pour un certain nombre de départements compris entre la Loire et la Gironde.

La Bretagne a accepté ces correctifs, mais le Massif central pas encore et la réforme ne lui est toujours pas appliquée. Pour la Bretagne, l'application de ce correctif a entraîné, sur le plan des transports ferroviaires, une diminution de charges de 6,2 p. 100 pour le trafic par wagon entier, de 3,4 p. 100 pour le trafic au détail, soit de 5,6 p. 100 pour l'ensemble.

De même, il serait souhaitable qu'à la lumière de nouvelles informations, le Gouvernement puisse revoir la situation du Jura, de l'Ain et de la Vendée.

On peut donc dire que cette réforme tarifaire a été appliquée avec une très grande souplesse et le Gouvernement est toujours prêt à revoir ses positions dans des cas particuliers.

Il est très important de noter qu'en aucun cas cette réforme tarifaire ne peut être présentée comme un obstacle à la décentralisation industrielle, puisque la S. N. C. F., à l'instigation du Gouvernement, a pris l'engagement d'examiner favorablement toute demande d'installation.

3° La tarification des transports.

Nous venons de voir que les chiffres budgétaires de la S. N. C. F. sinon l'économie du pays, appelaient une augmentation des tarifs de la S. N. C. F. Cette augmentation des tarifs ferroviaires ne pourra qu'être suivie par une augmentation des tarifs de la batellerie, celle-ci haletant sous des tarifs insuffisants qui ont nécessité l'octroi d'une aide temporaire de 1 million de nouveaux francs au cours du dernier trimestre 1962, et ceci malgré le fait que les frets de la batellerie aient été dans l'ensemble, augmentés de 2,5 p. 100 à partir du 16 octobre.

Quant à la route, sous la pression des augmentations de prix de revient, elle a été dans l'obligation de porter ses tarifs au maximum autorisé. Mais elle n'a plus de marge et désire que ce plafond soit relevé de manière à replacer ses tarifs actuels au milieu de la fourchette.

Il faut donc noter qu'une augmentation des tarifs de la S. N. C. F. appellera une augmentation générale des tarifs des transports. A défaut, l'octroi d'une aide accrue à la S. N. C. F. et à la batellerie deviendra obligatoire.

Cette augmentation générale des tarifs, si le Gouvernement la préférerait à la voie des subventions, aurait l'avantage de ne pas disloquer dès les premières années d'application l'effort de

coordination tarifaire qui vient d'être accompli, et qui, rappelés-le, présente un intérêt général en ce sens qu'il cherche, dans son ensemble, à rapprocher les tarifs des prix de revient.

D'autre part, elle ne ferait que suivre les majorations enregistrées en Belgique, Hollande, Allemagne, Luxembourg et qui varient de 5 à 10 p. 100.

4° Investissements de la S. N. C. F.

Le budget d'investissements de la S. N. C. F., comparé à celui de 1962, se présente comme suit :

DESIGNATION	1962		1963	
	Engagements.	Paiements.	Engagements.	Paiements.
	(En millions de NF.)		(En millions de NF.)	
A. — Installations fixes et divers :				
1. Electrification	207	255	402	255
2. Autres opérations et divers	461	467,6	267	447,9
Totaux A	668	722,6	669	702,9
B. — Matériel roulant. — Outillage :				
1. Matériel roulant neuf.	702	616,8	769	689
2. Modification du matériel et divers	48	75,6	77	81,9
Totaux B	750	692,4	846	770,9
Totaux généraux A + B	1.418	1.415	1.515	1.473,8

Le financement de ces dépenses sera assuré : pour 749 millions de nouveaux francs par l'emprunt, pour 616 millions par l'annuité de renouvellement et pour 117 millions par la contribution conventionnelle du compte d'exploitation aux dépenses d'installations fixes.

Les travaux d'électrification en cours sont essentiellement : Dijon—Neufchâteau et le Mans—Rennes, pour ne pas parler des tronçons qui sont en voie d'achèvement en différents endroits.

Les opérations nouvelles engagées sont : Paris—Rouen, Marseille—Carnoules, Reims—Charleville.

En ce qui concerne le matériel roulant, nous nous contenterons de signaler le passage à un stade supérieur de puissance dans les commandes des locomotives Diesel ; après les 725 CV, puis les 1.400 CV, puis les 2.000 CV, nous notons la commande de 25 locomotives de 2.600 CV.

✱

Les chemins de fer secondaires d'intérêt général.

Les chemins de fer secondaires d'intérêt général dont les déficits d'exploitation sont supportés par l'Etat sont les réseaux de la Corse, de la Provence et du Vivarais-Lozère.

Le réseau de la Corse est exploité en régie pour le compte de l'Etat depuis la libération de l'île (1945). Cette organisation a été approuvée par un décret du 8 février 1948 qui a confié l'administration du chemin de fer à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département, la direction de l'exploitation étant assurée par l'ingénieur chargé de l'arrondissement de Bastia. Ce réseau est à l'heure actuelle en suspension de décision de fermeture.

Le réseau comprend deux lignes à voie métrique : la ligne centrale d'Ajaccio à Bastia (157 km) et la ligne de la Balagne reliant Ponte-Leccia à Calvi (73 km).

Les effectifs du personnel s'élèvent à 256 agents. Les déficits de l'exploitation se sont élevés à 2.450.000 NF en 1961, le chiffre des recettes étant de 1.316.000 NF et celui des dépenses de 3.764.000 NF.

Le réseau de la Provence est également exploité en régie pour le compte de l'Etat qui, à la suite d'une mise sous séquestre (1933) a racheté la concession à l'amiable le 30 octobre 1951. Un arrêté fixant, à titre provisoire, le régime d'exploitation a été pris le 9 février 1952.

Depuis le déclassement de la ligne Nice—Meyrargues (1950) aînétrée pendant la guerre, l'exploitation est limitée à la ligne Nice—Digne (138 km de voie métrique) ; la voie est en très bon état. Le personnel qui était de 311 agents en 1950 n'en comporte plus actuellement que 204 et sera ramené à 196 en 1963.

Les résultats d'exploitation, bien que déficitaires, sont moins mauvais que ceux de la Corse : 1,13 million de nouveaux francs de recettes contre 2,84 millions de dépenses en 1961, soit un déficit de 1,71 million.

Le réseau du Vivarais-Lozère est concédé à la Compagnie de chemins de fer départementaux et la concession doit, normalement, expirer le 27 juillet 1965. Il comporte 209 km de voie répartis comme suit :

— réseau du Vivarais	160 km.
— ligne principale Drevières au Cheylard	61 —
— et deux embranchements le Cheylard à la Vouille-sur-Rhône	47 —
— et le Cheylard—Tournon	52 —
— réseau de la Lozère	49 —
(ligne de Florac à Sainte-Cécile-d'Andorge).	

La ligne est dans un état satisfaisant et peut, sauf imprévu, demeurer en exploitation une dizaine d'années sans nécessiter de grosses réparations.

Le personnel a été réduit de 266 agents en 1950 à 164 actuellement. L'exploitation accuse des déficits croissants, par suite de l'amenuisement du trafic. En 1961 les recettes ont atteint 1.130.000 NF, les dépenses se sont élevées à 2.840.000 NF soit un déficit de 1.710.000 NF.

✱

Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, les insuffisances d'exploitation des trois réseaux sont entièrement supportées par l'Etat.

Les crédits accordés à ce titre aux chemins de fer secondaires d'intérêt général se sont élevés à 4.736.700 NF en 1962 et un crédit de 4.843.300 NF a été demandé pour 1963.

La R. A. T. P.

1° L'équilibre du compte d'exploitation.

L'insuffisance de recettes de la R. A. T. P. (remboursement des tarifs réduits plus indemnité compensatrice pour refus d'augmentation des tarifs) qui était de 294 millions en 1962, est prévue cette année pour 391,5 millions de nouveaux francs.

Les dépenses passent de 1.030 millions de nouveaux francs en 1962 à 1.162 millions de nouveaux francs en 1963, tandis que les recettes ne progressent que de 684 millions à 707 millions de nouveaux francs, tout au moins en conservant le module actuel.

L'augmentation des dépenses est imputable pour 60 p. 100 à l'accroissement des dépenses de personnel et dépenses rattachées.

Mais le fait nouveau est le redressement du trafic constaté dès le début de 1962 et qui porte d'ailleurs presque exclusivement sur le réseau souterrain.

La répartition de l'insuffisance constatée se fait, rappelons-le, aux termes du décret du 27 octobre 1960, à raison de 70 p. 100 à la charge de l'Etat et 30 p. 100 à la charge des collectivités locales. Sur cette base, la part de l'Etat doit être, en 1963, sauf augmentation tarifaire, de 275 millions de nouveaux francs environ.

Dans le projet de budget qui nous est soumis, le Gouvernement ne prévoit pour l'Etat que 257 millions, soit une différence de 18 millions de nouveaux francs seulement.

2° Investissements.

Les investissements de la R. A. T. P. sont constitués essentiellement par la première étape de réalisation de la grande transversale Est-Ouest, à savoir : Etoile—la Folie, et électrification de la ligne de Vincennes.

Le coût total de l'opération Etoile—la Folie est de :

- génie civil : 566 millions de nouveaux francs ;
- matériel roulant : 63,8 millions de nouveaux francs.

Le coût total de l'électrification de la ligne de Vincennes est de :

- génie civil : 100 millions de nouveaux francs ;
- matériel : 123 millions de nouveaux francs.

Ces deux opérations ont été totalement engagées sur les années 1962-1963, tout au moins pour leur coût d'estimation actuelle.

Les crédits de paiement qui traduisent l'état d'avancement de l'ensemble des travaux d'investissements ont été ou seront :

DESIGNATION	1962	1963
	(Millions de NF.)	
Infrastructure « la Folie—Etoile »	30,8	51
Infrastructure « ligne de Vincennes » ..	8,2	14,2
Matériel roulant	10,7	20
Divers	43,7	85,2
	75,3	130
Totaux	119	215,2

Le financement est prévu pour 1963 de la manière suivante : part de l'Etat : 32 millions de nouveaux francs, part du district : 32 millions de nouveaux francs, part de la régie (emprunt) : 150 millions de nouveaux francs, soit au total 215 millions de nouveaux francs.

On notera que les conditions du financement pour 1963 sont les mêmes que celles de 1962, à savoir que l'Etat et le district ne financent que l'infrastructure et à part égale chacun.

Pour l'exercice 1963, les charges financières de la régie s'élèveront à 46,8 millions sur un budget de 1.162, soit 4 p. 100, ce qui est supportable. Mais le problème du financement se pose pour l'avenir. Les dépenses annuelles vont augmenter considérablement pour atteindre en régime de croisière 500 millions de nouveaux francs par an; or, les modalités de financement de ces dépenses n'ont pas été fixées pour les années 1964 et suivantes.

Devant l'importance des sommes mises en jeu et les répercussions qu'elles auront tant sur la contribution de l'Etat que sur celle du district parisien, il est absolument nécessaire que lesdites modalités soient rapidement fixées.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

Budget d'exploitation de la R. A. T. P. pour l'exercice 1963.

Les prévisions de dépenses tiennent compte de l'incidence des mesures concernant la rémunération des agents, décidées à la fin de l'année 1962 (+ 15 millions).

Les prévisions de recettes sont faites dans l'hypothèse où la proposition du syndicat des transports parisiens, tendant à fixer la base du module à 0,25 F pendant l'année 1963 serait rejetée par le ministre des travaux publics.

DEPENSES		RECETTES	
(En millions de NF.)		(En millions de NF.)	
Frais de personnel...	703,50	Recettes du trafic.....	707,50
Autres frais d'exploitation :		Remboursements des pertes de recettes...	137,50
— impôts et taxes...	137,90	Indemnité compensatrice	254
— dépenses d'énergie, d'entretien et divers	162,80	Produits commerciaux accessoires du trafic.	21,40
Charges des emprunts et frais financiers...	46,80	Autres recettes.....	41,60
Annuité de renouvellement	70		
Autres dotations.....	13,50		
Provisions	27,50		
Total	1.162	Total	1.162

En 1962, les dépenses budgétaires de la régie ne s'étaient élevées qu'à 1.030,5 millions de nouveaux francs. La différence : 131,5 millions, s'explique ainsi :

a) Frais de personnel :

— salaires, prime de gestion et charges annexes de personnel (incidence en année pleine des mesures appliquées en 1962 — mesures de salaires prévues au 1^{er} janvier 1963 — indemnité pour sujétions d'exploitation dans Paris — variations d'effectif — majoration de charges sociales)

— insuffisance du compte « Retraites », accroissement de l'effectif des agents retraités, aménagements de pensions

b) Autres frais d'exploitation :

— Impôts et taxes (augmentation des impôts sur recettes et des impôts sur salaires et pensions)

— dépenses d'énergie d'entretien et divers (ajustement au programme d'activité — révisions de prix)...

c) Charges des emprunts et frais financiers divers (incidence des émissions d'emprunts destinées à financer les dépenses de premier établissement)

d) Annuité de renouvellement (ajustement aux besoins de paiements)

e) Provision pour imprévus (1)

(1) Les provisions pour les mesures prévues en 1963 ont été incorporées dans les rubriques correspondantes.

ANNEXE N° 2

Participations de l'Etat et des collectivités locales à la couverture, en 1963, de l'insuffisance des recettes de la R.A.T.P.

NATURE DE LA CHARGE	PART de l'Etat.	PART des collectivités locales.	TOTAL
Remboursement de pertes de recettes.....	97,15	40,35	137,5
(dont étudiants et économiquement faibles)...	(3)	»	(3)
Indemnité compensatrice.	177,80	76,20	254
Totaux	274,95	116,55	391,5

ANNEXE N° 3

Couverture de l'insuffisance générale des recettes des transports parisiens (R. A. T. P.-S. N. C. F. banlieue).

ANNEES	INSUFFISANCE des recettes R. A. T. P. (1)	INSUFFISANCE des recettes S. N. C. F. (banlieue) (2)	CHARGE totale à répartir entre l'Etat et les collectivités	PART DE L'ETAT R. A. T. P. S. N. C. F. (banlieue)	PART des collectivités R. A. T. P. S. N. C. F. (banlieue).
	(En millions de NF.)				
1958	161,2	138	299,2	(3) 253,5	(3) 45,7
1959	223	134	357	300,9	56,1
1960	35,1	130,6	365,7	298,2	67,5
1961	204,6	147	351,6	248,69	102,91
1962	292,7	153	445,7	312,9	132,8
1963 (4).....	391,5	167,1	588,6	391,95	166,65

(1) Chiffres fournis par la régie.

(2) Chiffres fournis par le ministère des travaux publics.

(3) En 1958, l'insuffisance S. N. C. F. banlieue était entièrement prise en charge par l'Etat et celle de la R. A. T. P. partagée par moitié entre l'Etat et les collectivités locales.

(4) Sur la base des tarifs au 1^{er} janvier 1963.

ANNEXE N° 4

Programme d'investissements de la R. A. T. P. pour 1963.

TRAVAUX	DOTATIONS		CREDITS de paiement.
	(En millions de NF.)		
1. Exécution des programmes 1962 et antérieurs (paiements à effectuer sur engagements au titre des programmes):			
Ligne régionale Est-Ouest:			
Travaux:			
— section la Folle—Etoile.....	»		51
— ligne de Vincennes.....	»		14,20
Matériel roulant.....	»		20
Ligne 1. — Equipement avec matériel sur pneumatiques et allongement des quais de onze stations.....	»		29
Ligne de Sceaux. — Exploitation avec trains de six voitures.....	»		4
Création d'un nouveau dépôt.....	»		4,70
Autres opérations.....	»		52,30
2. Programme 1963:			
Dotations complémentaires pour opérations déjà autorisées.....	27,85		6,80
Extensions et accroissement de la capacité de transport:			
— réseau de grande banlieue.....	10,80		3,20
— réseau métropolitain.....	101,50		5,40
— réseau routier.....	16,60		16,60
Opérations d'équipement complémentaire et de modernisation.....	55		8
Total.....	211,75		215,20

ANNEXE N° 5

Réseau express régional.

Planning des travaux à réaliser, pour leur plus grande partie, au cours du IV^e plan.

SECTIONS	KM	ELE- MENTS matériel roulant.	COUT		DUREE des travaux.
			Travaux	Matériel roulant.	
			En millions de NF.		
Saint-Germain—la Folle.....	10	27	120	87	1964 à mi-1967.
La Folle—Défense—Etoile.....	8	17	420	52	1962 à 1966.
Etoile—Auber.....	2,1	6	155	19	1964 à mi-1967.
Auber—Châtelet.....			A entreprendre à partir de 1968.		
Châtelet—Gare de Lyon—Nation.....			A entreprendre à partir de 1967.		
Nation—Vincennes (raccordement).....	2,8	»	228	»	1964 à mi-1967.
Ligne de Vincennes—Vincennes (raccordement)—Boissy-Saint-Léger.....	»	43	171	134	1962 à mi-1967.
Ligne régionale Nord.....			A entreprendre à partir de 1967.		

VOIES NAVIGABLES

Le budget des voies navigables en 1963 ne marque pas un accroissement de l'effort d'infrastructure en faveur de ce mode de transport. Il reflète les graves difficultés de la batellerie qui désire se moderniser parallèlement à l'infrastructure de la voie. Il marque l'hésitation du Gouvernement tant dans l'importance à donner à ce mode de transport que dans le choix des zones d'application des prochains efforts.

L'action de modernisation des grandes voies de navigation du Nord, de l'Est et du Sud-Est se poursuit en application des programmes déjà arrêtés mais ce sont seulement des crédits d'études qui sont prévus pour les grandes liaisons nouvelles envisagées, notamment la liaison Rhin—Rhône, ainsi que les principaux raccords qu'on peut prévoir entre cette voie de navigation et l'Ouest du pays. Encore ces études n'ont-elles été prévues qu'à la demande du Parlement. De sorte qu'à l'achè-

vement du IV^e Plan, on se trouvera, sur le plan de l'aménagement du territoire, en face d'un complexe de navigation Seine-Nord, d'un second complexe Est—Moselle et d'un complexe en voie de réalisation ralentie Rhône—Marseille.

1° Entretien.

Les crédits d'entretien des voies navigables restent approximativement les mêmes qu'en 1962. Cette constance des crédits ne tient compte ni du retard à l'entretien qui s'accumule, ni des hausses de prix. De ce point de vue, on pourrait estimer que les crédits nécessaires en 1963 auraient dû être de 7 à 8 p. 100 supérieurs à ceux de l'an dernier. La hausse de 9,5 p. 100 constatée en 1962, par rapport à 1961, se trouve ainsi brutalement stoppée, sans raison. Et pourtant, chaque année, des berges s'écroulent faute d'entretien, et ce sont des sommes de l'ordre de 1 à 2 milliards qui doivent être prélevées sur les crédits de travaux neufs pour les réparer.

2° Investissements. — Opérations nouvelles.

Les autorisations de programme passent de 141 millions en 1962 à 185 millions de nouveaux francs en 1963 (à noter que ce chiffre doit être augmenté de 30 millions de nouveaux francs de fonds de concours).

Les crédits de paiement passent de 120 millions en 1962 à 132 millions en 1963.

Les progrès sont donc sensibles, mais on n'atteint pas encore le niveau qu'exigerait l'exécution d'ici 1965 du IV^e Plan.

60 p. 100 des nouveaux engagements sont consacrés à la continuation des travaux de mise au grand gabarit de la liaison Dunkerque—Valenciennes, travaux dont l'achèvement est prévu, jusqu'à Denain tout au moins, pour le milieu de 1965. L'antenne Bauvin—Lille, dont on a fait tant de fois ressortir l'utilité, reste toujours en réserve dans la tranche optionnelle.

Rappelons que cette mise au grand gabarit donnera la possibilité de faire circuler sur cette voie des convois poussés de 3.000 tonnes de port en lourd composés chacun de six barges de 500 tonnes et d'un pousseur.

L'opération qui suit par ordre d'importance est l'engagement des derniers lots du canal du Nord, dont l'achèvement est prévu fin 1964. Cette opération ne représente que 13 p. 100 des nouvelles autorisations.

Rappelons qu'à son achèvement, le canal du Nord pourra acheminer des convois pouvant prendre jusqu'à 900 tonnes et composés de deux barges de 500 tonnes propulsées par un pousseur.

On notera ensuite, pour une autorisation de programme sensiblement équivalente, l'achèvement de l'opération de mise à 2,20 mètres de profondeur de la liaison Marne—Rhin, principalement réalisé dans le cadre du III^e plan.

On signalera enfin l'engagement des travaux d'aménagement de la Moselle à grand gabarit sur la section Metz—Frouard. Il s'agit du dernier tronçon de la section française de la Moselle canalisée, qui doit être achevé en 1966.

Les travaux d'infrastructure de la section internationale Coblenz—Thionville seront achevés fin 1963 et la navigation démarrera sur ce tronçon international au milieu de 1964. Les convois seront de 4.000 tonnes et permettront la navigation de la barge rhénane de 2.000 tonnes.

3° Autres grandes opérations en cours.

a) Rhône. — On notera une participation du budget à un ouvrage particulier de l'aménagement du Rhône (écluse de Pierre-Bénite).

On rappellera que les travaux d'aménagement du Rhône sont poursuivis dans le cadre et avec les moyens hors budget de la Compagnie nationale du Rhône dont les buts visent à la fois la production d'énergie électrique et la navigation. Ces travaux devraient être terminés en 1982. Il est important de signaler que, par une décision prise en mai 1962, le Gouvernement a décidé d'accélérer la partie de ces travaux qui concernent l'amélioration de la navigation, de telle sorte que cet aménagement soit réalisé de Lyon à Marseille pour 1972.

La compagnie qui a entrepris en 1962 l'aménagement de Pierre-Bénite n'engagera aucune opération en 1963.

Les dépenses passeront de 228,7 millions de nouveaux francs en 1962 à 260 millions de nouveaux francs en 1963 : soit une augmentation de 33 millions.

Les principales opérations concernent Beauchastel (pour 105 millions) et Pierre-Bénite (pour 117 millions).

b) Seine. — Le programme de modernisation de la Seine, fixé par la loi-programme d'équipement économique général comportait, en crédits d'engagements budgétaires, 44 millions de nouveaux francs pour la basse Seine et 37 pour la haute Seine.

Les principales opérations prévues comprenaient :

Sur la basse-Seine :

- barrage et écluse de Méricourt. Aménagement du bief de Port-Villez ;
- écluse de Notre-Dame-de-la-Garenne. Aménagement du bief de Meulan ;
- suppression des harrages de Port-Villez et Meulan.

Sur la haute-Seine :

- reconstruction des barrages de Coudray et de la Cave.
- Suppression du harrage de la Madeleine ;
- suppression des barrages de Citanguette et de Samois.
- Doublement de l'écluse de Coudray ;
- doublement de l'écluse de Vives-Eaux. Mise à 2,20 mètres d'enfoncement entre les P. K. 102 et 132.

Les autorisations de programme correspondantes ont été inscrites dans les budgets de 1960, 1961 et 1962.

Seule la reconstruction du barrage de la Cave a subi un retard important en raison des difficultés que soulève, auprès des riverains, le projet initialement présenté.

Partout ailleurs, les travaux se poursuivent normalement. De sorte que la navigation à grand gabarit pourrait s'effectuer en 1965 depuis l'embouchure jusqu'à Montereau.

La seule opération nouvelle inscrite au budget de 1963, pour 2,2 millions, concerne la modernisation de la passe n° 2 du barrage de Port-Mort, sur la basse-Seine, près des Andelys.

4° Exploitation réglementée des voies navigables.

Les crédits inscrits à ce chapitre comprennent :

1. La subvention de fonctionnement à l'office national de navigation.

2. La couverture contractuelle du déficit occasionné aux sociétés de traction sur les voies navigables par l'augmentation des salaires et la diminution du trafic résultant de l'accroissement du nombre des automoteurs.

3. Le paiement des bonifications d'intérêts, dans le cadre de la loi de 1946, pour la reconstruction des bateaux sinistrés.

4. L'indemnité sur les frets pour compenser les dépenses supplémentaires occasionnées à la batellerie par les difficultés spéciales de la navigation sur le Rhône.

Mais beaucoup plus significative de la situation actuelle de la batellerie est le crédit d'aide à cette batellerie qui avait été de 2.300.000 NF dans le budget primitif de 1962 et a du être porté à 3.300.000 NF par le collectif.

Je rappelle que ce crédit trouve sa justification dans l'impossibilité pour la batellerie d'augmenter ses tarifs par suite du blocage depuis plus d'un an des tarifs de la S. N. C. F., tandis qu'elle est assujettie, d'un autre côté, à de nombreuses hausses de prix.

Au mois de novembre, le retard des frets sur les prix était estimé à 75 p. 100 et il était compensé partiellement par le relèvement de 1 million de la subvention (4 p. 100) et partiellement par une hausse de 2,5 p. 100 des marchandises générales, la Seine et l'Oise ayant été exclus. Les nouvelles hausses de salaires intervenues après cette date et celles de certains matériels après l'augmentation du prix de l'acier ont accru les charges de 5 p. 100. C'est donc, à l'heure actuelle, aux prises avec un retard de 6 p. 100 que se trouve la batellerie.

Le crédit inscrit dans le budget ne pourra donc être maintenu à ce niveau. A moins que le Gouvernement ne débloque les tarifs de la S. N. C. F. comme on nous en a laissé prévoir la possibilité à l'occasion de l'examen du budget de la S. N. C. F.

Outre cette aide immédiate, il est probable que la batellerie aura besoin d'un soutien attentif tant que ne sera pas achevée la modernisation des grandes voies de navigation pré-

vue au IV° plan. A ce moment là, avec une infrastructure et un matériel modernisé, la batellerie pourra faire face seule à son destin.

Ce faisant, j'ai énoncé le deuxième problème qui se pose à la batellerie : il est nécessaire que la modernisation des voies soit accompagnée d'une modernisation du matériel. Or, pour moderniser ce matériel, qui nécessite l'achat de pousseurs et de barges spéciales, la batellerie ne dispose, à l'heure actuelle, que de crédits bancaires à court terme et relativement chers, au moment même où sa marge d'autofinancement se trouve absolument anéantie, non seulement par le maintien des frets à un taux trop bas, mais encore par les péages qu'elle acquitte sur les voies modernisées, en vertu de la loi Morice, et qui ont atteint 8,6 millions de nouveaux francs en 1962 et qui atteindront 12,5 millions en 1965.

Il est absolument nécessaire que des moyens de financement du parc, à long terme et moins onéreux, soient donnés à cette branche de l'activité nationale et c'est une requête encore bien modeste de la profession que celle de demander des prêts à la Caisse des dépôts et consignations, remboursables en quinze ans et au taux de 5,5 p. 100. Il ne serait même pas excessif de demander que les petites flottes et les compagnies puissent bénéficier des facilités accordées par la loi de 1946 pour la reconstruction des matériels.

Devant les difficultés qu'ils ont à renouveler leurs parcs, les professionnels, et notamment les artisans, s'interrogent pour savoir s'ils ne seront pas supplantés sur les voies nouvellement modernisées, soit par des gros industriels effectuant leurs transports pour leur propre compte, soit même tout simplement par les transports étrangers du Marché commun.

Il est absolument indispensable que des décisions soient prises en vue de favoriser la modernisation du matériel fluvial français. C'est une condition nécessaire à la survivance du parc de la batellerie et de la profession.

5° Subventions pour travaux divers.

On trouve, dans ce chapitre 63-90, des subventions pour travaux entrepris par les collectivités locales et visant soit les cours d'eau, soit le domaine maritime.

Art. 1°. — 9.900.000 NF pour travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et amélioration des ponts des collectivités locales dans l'intérêt de la voie navigable.

Art. 2. — 6 millions pour subvention de la construction du barrage Seine.

Art. 3. — 1 million de subvention pour travaux de défense contre la mer.

Art. 4. — 1.200.000 NF de travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

Voies navigables. — Dépenses d'entretien.

DESIGNATION	CREDITS voies pour 1962.	CREDITS prévus pour 1963.	DIFFERENCE 1963-1962.
Voies de navigation.....	63.448.018	63.422.960	— 25.058 (1)

(1) Cette réduction correspond à un transfert de crédits de personnel. C'est une mesure de régularisation qui ne doit pas réduire les crédits consacrés à l'entretien.

Voies navigables. — Dépenses en capital.

DESIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1962.	1963.	Différence.	1962.	1963.	Différence.
	(En nouveaux francs.)			(En nouveaux francs.)		
<i>Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
Voies de navigation.....	141.000.000	185.000.000	+ 11.210.000	120.790.000	132.000.000	+ 44.000.000
Défense contre les eaux.....	4.000.000	3.000.000	— 300.000	2.300.000	2.000.000	— 1.000.000
<i>Subventions accordées par l'Etat.</i>						
Travaux divers	21.600.000	50.100.000	+ 21.630.000	24.320.000	46.000.000	+ 28.500.000

ANNEXE N° 2

Exploitation réglementée des voies navigables.

Comparaison des crédits accordés en 1962 et 1963.

DESIGNATION	1962		1963	
	(En NF.)			
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée.....	6.000.000		6.750.000	
Exploitation de la traction sur diverses voies	2.900.000		5.720.000	
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonifications d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstitution de la flotte fluviale)	1.230.000		1.230.000	
Indemnité compensatrice sur les frets.....	750.000		750.000	
Compensation temporaire pour difficultés de navigation.....	2.300.000		2.300.000	
	13.180.000		16.750.000	
A déduire :				
Produit des visas d'affrètements et des taxes d'exploitation.....	— 3.180.000		— 3.250.000	
Total pour le chapitre.....	10.000.000		13.500.000	

ANNEXE N° 3

Voies de navigation intérieure. — Equipement.

Liste des principales opérations nouvelles prévues pour 1963.
(En milliers de nouveaux francs.)

DESIGNATION des opérations.	BUDGET GÉNÉRAL		FONDS de concours.	TOTAL
	Art. 1 ^{er} .	Art. 2.		
I. — Réévaluation des travaux en cours.....	60	16.900	7.900	24.860
II. — Opérations nouvelles :				
Liaison Dunkerque—Valenciennes. — Mise au grand gabarit :				
Raccordement du canal de Bourgogne au port de Dunkerque (1 ^{re} tranche). — Ecluse et raccordement au bassin minéralier	»	31.500	6.500	38.000
Canal d'Aire. — Aménagement entre Aire et Béthune (1 ^{re} tranche) du P. K. 30 au P. K. 40.....	»	14.350	2.150	16.500
Canal d'Aire. — Ecluse de Cuinchy	»	11.190	1.675	12.865
Canal d'Aire. — Dérivation de la Bassée.....	»	14.700	2.200	16.900
Canal de la Deule. — Rectification dans la traversée des crêtes de Pont-à-Sault (du P. K. 12.700 au P. K. 15.300)	»	7.200	1.100	8.300
Canal de la Sensée. — Aménagement du P.K. 19 au P.K. 21.100.....	»	4.500	»	4.500
Canal de la Sensée. — Aménagement du raccordement avec l'Escaut.....	»	10.300	2.100	12.400
Escaut. — Aménagement du bief de Denain.....	»	2.110	2.110	4.220
Acquisition de terrains, études et opérations topographiques	»	2.300	300	2.600
Canal du Nord. — Aménagement pour convois poussés de 700 tonnes (2 ^e loi).....	»	23.000	»	23.000
Canal de la Marne au Rhin. — Mise à 2,20 m du bief de partage.....	»	3.000	»	3.000

DÉSIGNATION des opérations.	BUDGET GÉNÉRAL		FONDS de concours.	TOTAL
	Art. 1 ^{er} .	Art. 2.		
Remplacement de l'échelle d'écluse d'Arzwiller ...	»	15.500	»	15.500
Raccordement du canal du Rhône au Rhin canalisé à Rhinau	»	2.600	»	2.600
Moselle. — Aménagement au grand gabarit :				
Construction de l'écluse de Metz	»	6.200	»	6.200
Aménagement entre Melz et Frouard (travaux préparatoires)...	»	1.200	»	1.200
Seine. — Modernisation de la passe n° 2 du barrage de Port-Mort.....	»	2.200	»	2.200
Rhône. — Allongement de l'écluse de Pierre-Bénite.....	»	2.100	»	2.100
Port de Strasbourg. — Aménagements portuaires, ferroviaires et routiers	»	1.000	1.000	2.000
Six opérations diverses...	»	9.090	»	9.090
Participation à la reconstruction des ponts.....	4.000	»	»	4.000
Totaux II.....	4.000	164.040	19.135	187.175
RÉCAPITULATION				
I. — Réévaluations	60	16.900	7.900	24.860
II. — Opérations nouvelles.	4.000	164.040	19.135	187.175
Totaux généraux....	4.060	180.940	27.035	212.035
Total pour le budget.		185.000		

ANNEXE N° 4

Les investissements, à l'étranger, sur les voies navigables (1).

1° Allemagne fédérale :

L'application du Marché commun a provoqué en Allemagne une augmentation très sensible des crédits affectés aux investissements pour les voies navigables. Le Gouvernement fédéral et les divers Etats consacraient 144 millions de DM chaque année, de 1959 à 1962, soit environ 17 milliards d'anciens francs. Le prochain programme quadriennal verra ses investissements annuels augmenter très sensiblement puisqu'ils passeront à 275 millions de DM (33 milliards d'anciens francs). Mais il convient d'observer que le seul achèvement des travaux en cours, qui se poursuivra jusqu'en 1963, représente 1,3 milliard de DM, soit 156 milliards d'anciens francs.

Ce programme comprend :

- la part allemande de la canalisation de la Moselle ;
 - canalisation du Neckar ;
 - la liaison Rhin-Main-Danube, secteur Bamberg-Nuremberg ;
 - canalisation de la Weiser moyenne ;
 - aménagement du canal Dormund-Ems ;
 - canal Rhin-Herne ;
 - canal Wesel-Datteln ;
 - Küstenkanal.
- Mais le Gouvernement fédéral a mis à l'étude un programme d'aménagement supplémentaire des voies navigables pour lequel il est envisagé de dégager 7,5 milliards de DM, c'est-à-dire 900 milliards d'anciens francs, qui seront utilisés au cours des vingt prochaines années. Les projets retenus concernent :
- l'aménagement du Rhin supérieur ;
 - l'amélioration des conditions de navigation du Rhin, entre Mannheim et Saint-Goar ;
 - la canalisation de la Sarre ;
 - la liaison Saar-Pfalz-Rhein-Kanal ;
 - la liaison Rhin-Meuse, avec desserte du bassin d'Aix-la-Chapelle ;
 - la liaison Rhin-Main-Danube, secteur Nuremberg-Ratisbonne ;
 - aménagement du Mittellandkanal ;
 - aménagement de la Lahn ;
 - canalisation de la Weser supérieure ;
 - raccordement des ports de Hambourg et de Lübeck.

Il sera peut-être intéressant de noter, à titre de comparaison, que les projets concernant les investissements pour les routes prévoient un programme de travaux, dont le budget s'éleva, de 1962 à 1970, à 30 milliards de DM, soit 3.600 milliards d'anciens francs.

(1) Ces renseignements sont extraits, le plus souvent, des rapports présentés lors des « Journées d'études internationales de la voie d'eau ».

2° Belgique :

En 1947, le Gouvernement belge a mis au point un plan d'aménagement des voies navigables belges pour les bateaux de 1.350 tonnes et plus. Il prévoit :

a) La mise à 1.350 tonnes :

- du Haut-Escaut de la frontière française jusqu'à Gand ;
- du canal Péronnes-Blaton-Nimy ;
- du canal de Bruxelles à Charleroi ;
- du canal du Centre ;
- de la Sambre de Charleroi à Namur ;
- de la Meuse entre Ben-Ahin et Givet ;

b) La mise à 2.000 tonnes :

- des canaux Gand-Bruges-Ostende et Bruges-Zeebrugge ;
- du canal circulaire autour de Gand ;
- de l'Escaut maritime Ce Gand à Anvers ;
- du canal de la Nèthe, de Viersel, sur le canal Albert, à Duffel, sur la Nèthe.

Dans ce réseau, se distinguent trois voies axiales réunissant les ports maritimes aux grands centres industriels :

1. Anvers-Liège ;
2. Anvers-Bruxelles-Charleroi ;
3. Anvers-Gand-Tournai,

et deux voies transversales :

- la transversale sud, réunissant Dunkerque à Liège en passant par Lille, Tournai, Mons, Charleroi et Namur, à 1.350 tonnes ;
- la transversale nord, réunissant les ports de la côte, de Gand et d'Anvers au port de Liège, à 2.000 tonnes.

Ce vote programme a trouvé déjà en grande partie sa mise en application par la loi du 9 mars 1957, portant sur la réalisation d'un ensemble de travaux en vue de la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus, de certaines voies navigables. Cette loi a déclaré d'intérêt national et urgente l'exécution des travaux de modernisation ou de construction des voies navigables suivantes :

- 1° Le canal de Charleroi à Bruxelles, ainsi que la branche principale de Seneffe à la Louvière ;
- 2° Le canal Nimy-Péronnes ;
- 3° La Sambre, entre Monceau et Namur ;
- 4° La Meuse, entre Liège et la frontière française ;
- 5° Le canal circulaire autour de Gand ;
- 6° Le Haut-Escaut ;
- 7° Le canal du Centre.

Ce programme sera réalisé en 1966. Ainsi, de 1957 à 1966, auront été dépensés 11 milliards de F. B., soit 110 milliards d'anciens francs, ce qui représente pour chacune des neuf années d'exécution du programme environ 12 milliards d'anciens francs.

Mais, sans attendre l'achèvement de ce programme, le Gouvernement belge met au point une nouvelle loi d'investissements pour les voies navigables, afin de terminer au cours des prochaines quinze années la mise à grand gabarit de l'ensemble du réseau belge. Ce programme complémentaire provoquera la dépense de 20 milliards de F. B., soit 200 milliards d'anciens francs (13 milliards d'anciens francs par an).

3° Pays-Bas :

La position géographique de ce pays a fait que depuis toujours la navigation fluviale a bénéficié d'un réseau particulièrement dense et en permanence adapté aux conditions les plus modernes d'exploitation. Aussi bien, ne peut-on s'étonner que la navigation intérieure représente aux Pays-Bas 48,9 p. 100 du trafic exprimé en tonnes, contre 9,3 p. 100 aux chemins de fer et 41,8 p. 100 à la route. C'est surtout dans le trafic international que la navigation intérieure joue un rôle de premier plan.

4° Etats balkaniques :

Le recours à la voie d'eau comme élément de développement économique n'est pas le seul fait des puissances de grande et moyenne importance. On assiste à un phénomène quasi-général. Les Etats balkaniques comme la Yougoslavie, la Hongrie, la Tchécoslovaquie, la Roumanie, prennent des dispositions nécessaires pour tout à la fois augmenter la puissance de leur flotte fluviale et améliorer les conditions de navigation sur le Danube. Les plans mis à l'étude tiennent compte de l'éventualité de plus en plus prise en considération par l'U. R. S. S. et les pays d'Europe occidentale de la liaison entre les deux grands réseaux de voies navigables de l'Est et de l'Ouest.

5° Italie :

L'Italie améliore les conditions de navigation sur le Pô et met à l'étude la réalisation du canal Milan-Sesto-Calende pour joindre le Pô au lac Majeur et au port suisse de Locarno.

7° Portugal :

Le Portugal projette la construction d'un canal reliant le Tage et le Sado afin de favoriser la création d'un complexe industriel au sud de Lisbonne.

8° Suisse :

La Suisse modernise les installations du port de Bâle en y consacrant 215,7 millions de F. S. et près d'un demi-milliard de F. S. à la navigation fluviale sur le Rhin.

9° Egypte :

L'Egypte améliore le régime du Nil par une série de barrages et aménage les canaux du delta de ce fleuve.

10° Pakistan :

Le Pakistan a obtenu un crédit de 2 millions de dollars de l'International Development Association pour adapter les voies d'eau de son réseau fluvial, qui dans sa partie orientale atteint 4.480 km en saison sèche et 7.200 km pendant la saison des pluies.

11° Irak :

En Irak, des experts soviétiques procèdent à l'étude des caractéristiques du Tigre, du Tchat el Arah. Le fleuve Euphrate est inscrit au programme des travaux de cette mission économique.

12° Chine :

Le développement de la navigation fluviale n'est pas négligé par les autorités chinoises, qui ont accordé une attention particulière à l'amélioration des conditions de navigation sur le Yang-Tsé qui est l'un des plus longs fleuves du monde, puisqu'il totalise 5.500 kilomètres traversant huit provinces parmi les plus riches de la Chine. Avec ses 300 affluents, il constitue un réseau de 56.000 kilomètres de voies navigables, dont le tiers se prête à la navigation fluviale.

13° U. S. A. :

Le réseau des voies d'eau navigables de type moderne des Etats-Unis a une longueur de plus de 14.000 miles (22.000 kilomètres) soit plus de la moitié de la circonférence terrestre. Selon les programmes du génie militaire américain, une autre fraction de six mille miles doit être modernisée de façon que la profondeur de 6 pieds (1,80 m) ou même moins soit portée uniformément à 9 pieds (2,70 m). Il existe en outre un réseau potentiel de voies navigables de 9.000 miles (14.000 kilomètres) susceptible d'un aménagement futur. Une partie du réseau actuel de 14.000 miles a déjà été aménagée avec une profondeur supérieure à la base de 9 pieds. Les projets relatifs à la rivière Ohio prévoient une profondeur minima de 12 pieds (3,60 m). Le cours inférieur du Mississippi, l'Hudson et le Delaware ont une profondeur suffisante pour pouvoir accueillir sur de grandes distances à l'intérieur des terres des cargos transatlantiques.

14° U. R. S. S. :

Actuellement l'étendue des voies intérieures, régulièrement exploitées, comprend 138.000 kilomètres y compris 63.000 kilomètres de voies éclairées (au balisage), 54.200 kilomètres de voies au gabarit garanti et 12.000 kilomètres de voies artificielles. En dehors de cela, 140.000 kilomètres environ sont utilisés par diverses organisations pour le flottage (de bois).

Le programme du Parti communiste de l'U. R. S. S. prévoit l'achèvement des travaux qui ont pour but la création d'un profond réseau unique de transport sur la partie européenne de l'U. R. S. S.

Pour la réalisation de cette tâche grandiose il faut :

- a) Achever en 1964 la reconstruction de la voie d'eau Volga-Baltique ;
- b) Achever la construction des complexes hydro-énergétiques à Saratov et à Volkine et commencer celle des usines barrages, Haute-Volga, Haute-Kama, Basse-Kama et Tchexoxar ;
- c) Construire 4 complexes hydro-énergétiques sur le Don, en aval de l'hydro-centrale de Tzimliansk pour créer une voie navigable profonde menant du bassin Volga-Kama par la mer Azov et le canal de Crimée au bassin du Dniepr et du Danube ;
- d) Reconstruire le système Dvina du Nord et construire deux complexes hydro-énergétiques, Haut Soukhonsky et le Grand Oustug ;
- e) Construire un centre hydraulique unissant les bassins de Kama et de Petchora qui stabilisera le niveau de la Caspienne, augmentera l'énergie électrique des hydro-centrales sur Kama et Volga, et contribuera à la création de nouvelles voies de navigation d'environ 1.000 kilomètres de longueur ;
- f) Achever la construction du centre hydraulique à Dnieprodzerjinsk et commencer celle des complexes hydro-énergétiques de Kanev et Kiev ;
- g) Reconstruire le canal Dnieproboug de façon à assurer le passage des grands bateaux sur les voies de navigation de la République démocratique de Pologne et sur celles des autres pays.

Sur les fleuves de la Sibérie et de l'Extrême-Orient on se propose :

- a) D'achever la construction de la plus grande hydro-centrale au monde (5 millions kWh) de Krasnoyarsk à grue de navires inclinés, de terminer également la construction des hydro-centrales sur Irtych et Angara ;
- b) De commencer la construction de nouveaux complexes hydro-énergétiques sur les fleuves : Angara, Ienissey, Irtych, Obl, Amour et sur d'autres.

En même temps, les travaux de dragage sur les fleuves libres s'accroîtront toujours. L'exécution des plans dressés aura pour résultat la création d'un profond réseau navigable qui liera tous les fleuves principaux entre eux et aux voies d'eau de l'Europe occidentale. Les bateaux de port de 5.000 tonnes et de tirant d'eau ne dépassant pas 3,5 mètres navigueront sans obstacles entre les ports des mers Noire, Azov, Caspienne, Blanche et Baltique.

En Sibérie et à l'Extrême-Orient on s'occupera toujours de l'amélioration des conditions nautiques de façon à donner aux grands bâtiments la possibilité d'entrer aux ports des fleuves : Orbi, Irtych, Ienissey, Amour, Angara.

PORTS MARITIMES

Les exigences de la configuration géographique de la France continuent à imposer un éparpillement des crédits, malgré la part prépondérante reçue par les trois grands ports : Marseille (27,5 millions de tonnes), Le Havre (20,1 millions de tonnes), Dunkerque (8,6 millions de tonnes).

Ne pouvant lutter par la concentration du trafic, comme le font, par exemple, Rotterdam (90,1 millions de tonnes), Anvers (38,6) et Hambourg (29,9), du moins pourrait-on faire bénéficier nos ports principaux des avantages financiers qui ont fait, pour une grosse part, le succès des ports étrangers précédents.

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

Sur le plan des investissements, les programmes en cours de réalisation n'ont d'autre ambition que d'accompagner la progression du trafic qui a été de 1960 à 1961, de 12 p. 100, et de 1961 à 1962, de 4 p. 100.

1° Crédits d'entretien.

Les crédits d'entretien restent pratiquement les mêmes de 1962 à 1963, soit 38.250.590 en 1962, 38.778.520 en 1963. Cependant, le retard ancien dans l'entretien, les hausses de prix de 1962 à 1963 et la mise en service de nouveaux ouvrages portuaires auraient exigé des crédits supérieurs d'environ 15 p. 100, soit 3 p. 100 pour rattraper l'entretien différé, 5 p. 100 pour les hausses de prix et 7 p. 100 pour les nouveaux ouvrages.

C'est ainsi, entre autres, que les crédits demandés cette année, au collectif, pour l'entretien des ouvrages portuaires de la Manche endommagés par des tempêtes, n'ayant pas été accordés, les sommes nécessaires ont dû être prélevées sur les donations de travaux neufs.

On notera, par ailleurs, que les crédits d'entretien des ports concernent près de 60 p. 100 des dépenses de personnels et que leur efficacité à volume constant est liée très étroitement à la fluctuation des salaires.

2° Investissements dans les ports.

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

Aux autorisations de programme s'ajoutent des fonds de concours qui seront de 97 millions 335 pour les ports de commerce et de 10,300 pour les ports de pêche.

L'ensemble représente une masse de 233 millions de nouveaux francs en autorisations de programme pour les ports de commerce.

55 p. 100 de ces autorisations de programme concernent principalement le Havre, Marseille et Dunkerque. Pour le Havre, l'opération visée est l'extension du port qui absorbe à elle seule un peu plus du quart. L'opération en cause est l'extension du port par prolongement de la digue extérieure dans l'estuaire de la Seine avec création d'un nouveau bassin de marée et de 1.500 mètres de quais. L'achèvement de cette opération est prévu pour fin 1965.

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

A noter cependant d'importants crédits d'études pour l'extension du port dans le golfe de Fos.

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

Pour les autres ports, on note un important effort pour hâter l'achèvement de la reconstruction, notamment à Calais, le Havre, Cherbourg, Lorient, la Rochelle, Bordeaux. Si l'on ajoute à cela que dans le secteur du port de pêche les opérations nouvelles visent essentiellement Concarneau, et pour une part bien moindre Boulogne, on a un aspect schématique de l'effort nouveau qui est entrepris sur nos ports.

Le critère qui a présidé aux choix retenus reste essentiellement la saturation. Cela est vrai non seulement pour les grands ports mais aussi pour les ports secondaires et c'est notamment vrai pour la Pallice, Bastia et Ajaccio. Ce sont essentiellement des motifs de sécurité du trafic pétrolier qui ont dicté la construction d'un nouveau bassin au pétrole à Sète et on notera avec plaisir que les opérations prévues à la Rochelle-la-Pallice ne sont que le prélude à l'allongement du môle d'escale, allongement qui est rendu nécessaire par le développement du trafic qui concerne essentiellement l'arrière pays de la côte atlantique situé entre les deux estuaires de la Loire et de la Gironde.

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

3° Réforme portuaire.

Autant qu'il soit possible d'avoir des renseignements sur la réforme qui n'est pas encore arrêtée, il semble que cette réforme soit basée sur deux principes essentiels :

— décentraliser l'administration des six principaux ports français en leur conférant le régime de l'autonomie, qui est déjà accordé à deux d'entre eux (le Havre et Bordeaux) ;

— modifier les principes de financement des investissements et de fonctionnement financier, de telle manière qu'il en résulte un allègement important des charges pesant sur la navigation.

On notera, tout d'abord, que si les moyens utilisés pour la réalisation du premier objectif conduisent les intéressés locaux à contester que la décentralisation soit le premier but de la réforme, par contre, nul ne conteste que l'effort financier qui serait fait par l'Etat dans ce nouveau régime pour les dépenses d'infrastructure de base est du plus heureux augure pour l'allègement ultérieur des charges pesant sur la navigation.

a) Autonomie.

L'autonomie sera matérialisée en confiant la gestion du port à un conseil d'administration où l'on trouverait, notamment, des représentants de l'Etat, des collectivités locales et des usagers dans des proportions qui ne sont pas encore arrêtées. C'est d'ailleurs ce qui pousse les collectivités locales, au premier rang desquelles les chambres de commerce, à craindre une diminution de leur influence actuelle et, entre autres, de leurs pouvoirs de gestion, absolus dans certains domaines tels que l'outillage. Elles disent, notamment, qu'elles ne seront plus que représentées au sein du conseil d'administration qui recueillera les pouvoirs de gestion dans tous les domaines.

b) Dispositions financières.

Les dispositions financières essentielles sont une modification radicale du système de financement des travaux, une modification non moins radicale de la perception des taxes et droits.

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

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

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

En contrepartie, il en résulterait des abaissements de charges considérables pour les marchandises et spécialement pour celles à faible coût de manutention.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

Trafic des ports de commerce d'Europe occidentale ayant dépassé 5 millions de tonnes métriques en 1961.

Trafic total, entrées et sorties.

1. Rotterdam	90,1	15. Venise	11
2. Londres	53,4	16. Copenhague	10
3. Anvers	38,6	17. Milford Haven	9,9
4. Hambourg	29,9	18. Carthagène	8,7
5. Marseille	27,5	19. Dunkerque	8,6
6. Southampton	24,3	20. Goteborg	8,5
7. Liverpool	23,8	21. Rouen	8,3
8. Gênes	22,6	22. Bristol	7,6
9. Le Havre	20,1	23. Glasgow	7,3
10. Manchester	14,9	24. Nantes—Saint-Nazaire ..	7,3
11. Brême	14,9	25. Bordeaux	5,7
12. Wilhelmshaven	12,8	26. Savone	5,6
13. Emdem	11,5	27. Bilbao	5,4
14. Amsterdam	11,2	28. Stockholm	5,2

Blyth (Grande-Bretagne) a dépassé 6 millions de tonnes mais au cabotage national (charbons).

ANNEXE N° 2

Dépenses d'équipement des ports.

(Comparaison: 1963-1962.)

DESIGNATION	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1963.	1962.	Différence.	1963.	1962.	Différence.
	(En milliers de nouveaux francs.)					
Ports de commerce.....	136.000	123.000	+ 13.000	120.255	109.603	+ 10.652
Ports de pêche.....	6.000	(1) 4.000	+ 2.000	(1) 7.422	5.000	+ 2.422
Ports de plaisance et petits ports (subventions).....	1.200	1.200	"	240	240	"
Totaux	143.200	128.200	+ 15.000	127.917	114.843	+ 13.074

(1) Ces dotations ont été réduites de 150 milliers de nouveaux francs en cours d'année par suite d'un transfert au budget de la construction.

ANNEXE N° 3

Ports de commerce. — Equipement.

Liste des principales opérations nouvelles prévues pour 1963.

(En milliers de nouveaux francs.)

DESIGNATION DES OPERATIONS	BUDGET GENERAL		FONDS de concours.	TOTAL
	Art. 1.	Art. 2.		
I. — Récapitulation des travaux en cours.....	500	11.200	11.900	23.600
II. — Opérations nouvelles.				
Dunkerque :				
Extension des installations ferroviaires (2 ^e tranche).	"	3.750	3.750	7.500
Renforcement des perrés de l'avant-port (2 ^e tranche)	"	1.450	1.450	2.900
Remise en état de la chaussée des darses (2 ^e tranche)	1.400	"	"	1.400
Reconstruction du quai des Monitors (1 ^{re} tranche)...	2.250	"	"	2.250
Restauration des protections des écluses Watier et Trystram.....	1.500	"	"	1.500
Calais :				
Reconstruction du quai Sud du bassin Ouest (2 ^e tranche).....	6.500	"	4.300	10.800
Boulogne :				
Reprise des travaux de la digue Nord (3 ^e tranche).	"	1.000	2.000	3.000
Le Havre :				
Reconstruction du quai de Pondichéry (2 ^e tranche).	7.000	"	"	7.000
Extension du port (1 ^{re} étape, 2 ^e tranche)...	"	32.000	32.000	64.000
Amélioration des accès Est au quai de Pondichéry.	"	1.400	1.400	2.800
Réfection des défenses de la Hève (2 ^e tranche)....	"	1.500	"	1.500
Rouen :				
Amélioration des conditions de descente (2 ^e tranche).....	"	2.000	2.000	4.000
Restauration du quai (3 ^e tranche).....	1.000	"	"	1.000
Renouvellement du matériel de dragages (1 ^{re} tranche).....	"	1.000	"	1.000
Cherbourg :				
Reconstruction d'un poste de 200 mètres au quai de Normandie.....	4.750	"	4.860	9.610
Lorient :				
Reconstruction de terre-pleins	1.200	"	"	1.200

DESIGNATION DES OPERATIONS	BUDGET GENERAL		FONDS de concours.	TOTAL
	Art. 1.	Art. 2.		
Nantes :				
Amélioration du chenal d'accès (1 ^{re} tranche)....	"	1.625	1.625	3.250
Amélioration du chenal de Donges	"	500	500	1.000
La Rochelle-Pallice :				
Travaux préparatoires à l'allongement du môle d'escale (enlèvement de l'épave du Champlain)...	900	"	"	900
Bordeaux :				
Reconstruction des ouvrages de la pointe de Grave (achèvement)....	2.000	"	"	2.000
Amélioration des accès...	"	2.500	2.500	5.000
Rempierrement des quais de Bassens.....	"	2.000	2.000	4.000
Port-Vendres :				
Remise en état du quai de la Douane.....	"	2.550	210	2.760
Sète :				
Construction d'un nouveau bassin aux pétroles et aménagement du bassin existant (2 ^e tranche) (1).	"	3.000	3.000	6.000
Port - Saint - Louis - du - Rhône :				
Restauration des perrés et approfondissement à (-850) du canal Saint-Louis)	"	3.000	1.800	4.800
Marseille :				
Restauration d'ouvrages... Etudes et travaux préliminaires pour l'extension du port dans le golfe de Fos	360	4.000	"	4.360
Ports pétroliers et terre-pleins Nord de Mourepiane	"	3.000	3.000	6.000
Reconstruction et élargissement de la passe d'entrée des bassins de radoub	340	1.030	1.030	2.400
Rectification du chemin du littoral entre le cap Plénède et Mourepiane....	"	10.500	"	10.500
Approfondissement du bassin Mirabeau (1 ^{re} tranche)	"	200	200	400
Construction de postes pour remorqueurs à Port-de-Bouc	"	300	300	600
Reconstruction des quais de la passe de Jonquières à Martigues (travaux annexes).....	"	860	860	1.720

(1) La première tranche étant financée au titre du budget de 1962 par substitution à l'opération : reconstruction du pont de la Victoire.

DÉSIGNATION DES OPÉRATIONS	BUDGET GÉNÉRAL		FONDS de concours.	TOTAL
	Art. 1.	Art. 2.		
Nice :				
Élargissement du terre- plein de la traverse du Commerce	»	300	600	900
Ajaccio :				
Rempiètement du quai de la République.....	»	1.750	3.500	5.250
Bastia :				
Remise en état des quais Nord et Nord-Est (2 ^e tranche).....	»	1.300	170	1.470
Opérations diverses.....	1.690	6.895	8.380	16.965
Totaux (II).....	30.890	93.410	85.435	209.735
RÉCAPITULATION				
I. — Réévaluations	500	11.200	11.900	23.600
II. — Opérations nou- velles	30.890	93.410	85.435	209.735
Totaux généraux...	31.390	104.610	97.335	233.335
Total pour le cha- pitre 53-34.....	136.000			

Observations de la commission.

Au cours de la séance du 4 janvier 1963, que votre commission des finances a consacrée à l'examen du budget des travaux publics, diverses questions ont été évoquées.

Dans le domaine des questions de personnel, M. Regaudie a attiré l'attention de la commission sur la réduction du nombre d'ingénieurs des travaux publics d'Etat dans les nouvelles structures. Il attribue cette réduction à une insuffisance des rémunérations qui a causé un tarissement du recrutement.

En ce qui concerne la S. N. C. F., M. Regaudie a estimé que la présentation du budget risquait, une fois de plus, d'entretenir le Parlement dans l'illusion et que la subvention pour insuffisance d'exploitation restait toujours considérablement minorée. Il s'est inquiété de savoir, devant l'importance de celle-ci, quelle sera la solution adoptée par le Gouvernement : augmentation des tarifs ou subvention. Il a reconnu, par ailleurs, que les craintes qu'il avait formulées sur les conséquences dommageables, pour un certain nombre de régions, de la tarification S. N. C. F., s'étaient apaisées et que les correctifs qui ont été apportés à cette tarification lui ont donné satisfaction. Il s'est demandé, toutefois, si de tels correctifs ne sont pas simplement des mesures provisoires appelées à disparaître, et il aurait désiré avoir plus de garanties pour l'avenir.

Dans ce domaine, M. Jaillon a rappelé les embarras causés à l'industrie de la matière plastique du Jura par la nouvelle tarification, mais M. Anthonioz a fait observer que l'affaire avait été réglée.

Les problèmes d'aménagement du territoire et l'observation faite par le rapporteur spécial que la politique d'accompagnement — visant la moitié Nord-Est du territoire national — continuait à prédominer, ont retenu tout spécialement l'attention de la commission. Successivement, MM. Regaudie, Fil et Spéale ont déploré que l'effort d'investissement soit insuffisant dans le Sud de la France et spécialement dans l'Aude et le Tarn. Si la liaison Bordeaux-Marseille est bien inscrite au plan d'aménagement des autoroutes, elle n'est prévue qu'en troisième urgence et ces commissaires ont exprimé la crainte que, d'ici là, l'Aude, le Tarn et d'autres régions riveraines ne continuent à se dessécher.

M. Regaudie a demandé que des transversales routières soient créées et, spécialement, celles sur l'aménagement desquelles la commission avait déjà attiré l'attention du Gouvernement, l'an dernier. Il a déploré que l'administration semble continuer à prendre pour critère de son effort d'investissement sur les axes routiers, l'intensité du trafic résultant des comptages, car une telle méthode ne peut conduire qu'au dessèchement progressif dont il a été fait état plus haut.

L'autre grande question qui a retenu l'attention de la commission est celle des routes. M. Regaudie a rappelé que les crédits d'entretien sont insuffisants et que tout le problème de la sécurité routière est ainsi mis en jeu.

M. Ramette a estimé que les crédits ne sont pas utilisés rationnellement et qu'il y aurait avantage à faire un effort sur l'aménagement des routes nationales. Sans nier l'importance des

autoroutes, il pense qu'un effet plus rapide, plus immédiat et moins coûteux serait obtenu par l'aménagement des routes nationales existantes.

En ce qui concerne les autoroutes, M. Regaudie, tout en constatant l'effort que marque le budget 1963, a déclaré que les crédits étaient encore insuffisants et qu'il conviendrait de faire appel à une masse d'emprunts supérieure à ce qui est proposé en gageant le service de ces emprunts sur le produit de la taxe spéciale sur les carburants.

M. Ramette s'est inquiété de la disproportion qui existe entre le produit global de cette taxe et la part minime qui est seule consacrée au fonds d'investissements routier. Il s'est déclaré, au surplus, opposé au péage comme à la constitution de sociétés mixtes de construction ou d'exploitation des autoroutes.

MM. Regaudie, Jaillon, Ramette et Spéale ont demandé qu'un effort accru du fonds routier permette d'augmenter les dotations de la voirie locale.

M. Anthonioz a souhaité que les accès nécessaires à l'entrée du tunnel du Mont-Blanc soient prévus et que des crédits soient alloués dans ce but.

M. Regaudie, faisant allusion au problème de la réorganisation des transports routiers a déploré que l'on attribue des licences de transports à de nouveaux ayants droit avant d'avoir complètement résolu les litiges qui subsistent du passé dans la répartition du contingent.

Enfin M. Chaze a demandé une précision sur la marche des travaux d'aménagement du Rhône en exprimant la crainte d'un ralentissement de certaines opérations. Mais il lui a été répondu que la décision du Gouvernement d'accélérer les travaux utiles à l'amélioration de la navigation n'entraînera pas de retard sur le programme antérieurement prévu d'aménagement hydro-électrique et hydro-agricole dont la cadence de réalisation n'est pas touchée.

**

Conclusions.

L'examen des crédits affectés aux travaux publics et aux transports conduit à évoquer des problèmes importants et fort divers. Votre rapporteur souhaite attirer particulièrement l'attention du Gouvernement sur les principaux d'entre eux :

1° Il lui paraît nécessaire que la politique suivie en matière de crédits d'entretien soit totalement révisée et que des dotations substantielles soient désormais accordées afin de préserver nos investissements routiers, portuaires et fluviaux d'une constante dégradation. Il ajouterait même que les récents incidents qui viennent de se produire dans le Nord à l'occasion du dégel, et qui, techniquement parlant, sont la conséquence du manque d'entretien, exigeraient immédiatement une dotation supplémentaire aux routes ;

2° Il souhaite que le Gouvernement définisse, dès maintenant, sa politique tarifaire des transports : augmentation des tarifs, augmentation des subventions ou jeu combiné de ces deux mesures : mais des mesures sont nécessaires. Il rappelle spécialement que, dans le cas du second choix, une aide accrue doit être accordée à la batellerie pour l'exploitation et qu'en tout état de cause des facilités d'ordre financier lui sont nécessaires pour la modernisation de son matériel ;

3° Tout en se félicitant de l'accélération apportée à la construction d'autoroutes, il estime qu'un aménagement rationnel et relativement peu onéreux de notre voirie nationale devrait permettre d'assurer la transition avec ce réseau moderne qui ne sera véritablement efficace que dans quelques années : il déplore le fléchissement constaté sur la dotation du programme d'aménagement du réseau national ordinaire ;

4° Il réitère sa demande, déjà présentée lors de la discussion de la réforme tarifaire de la S. N. C. F., d'intensifier grâce à une dotation spéciale, l'effort de modernisation routier dans les départements défavorisés par cette réforme. Cet effort pourrait se combiner d'ailleurs tout naturellement avec celui de l'aménagement de grands axes routiers transversaux, déjà demandés également sans beaucoup de succès par la commission ;

5° Il invite le Gouvernement à saisir le Parlement, dès que possible, d'une réforme administrative et financière des établissements portuaires conduisant à une forte réduction des charges et par conséquent des frais pesant sur la navigation maritime.

6° Enfin, il demande que les modalités de financement des grands travaux destinés à doter la région parisienne d'un réseau express soient rapidement fixés pour l'avenir.

**

Compte tenu de ces observations, votre rapporteur vous propose d'adopter les crédits des travaux publics et des transports.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 57

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Catalifaud, député.

TOME II

XIII. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Mesdames, messieurs, l'avis de votre commission de la production et des échanges sur le budget des travaux publics et des transports comprend trois parties :

Première partie. — Crédit de fonctionnement.

Deuxième partie. — Fonds spécial d'investissement routier (F. S. I. R.).

Troisième partie. — Moyens de communication (S. N. C. F., R. A. T. P.).

PREAMBULE

Le budget travaux publics et transports, à l'exclusion des chapitres Ports maritimes, Navigation intérieure et Tourisme, qui sont traités dans d'autres rapports, s'intègre dans le projet de loi de finances pour 1963.

Mais en examinant le premier budget de cette seconde législature, nous pensons qu'il est utile de faire le point et de voir ce qui a été fait et ce qui reste à faire.

En ce qui concerne l'infrastructure routière, nous étudierons successivement :

- les moyens techniques ;
- les programmes ;
- les moyens financiers.

A. — Moyens techniques.

Les entreprises de travaux publics installées en métropole disposent de moyens largement supérieurs à leur emploi ; leur pourcentage d'activité s'est régulièrement accru de 1959 à 1962, mais il est certain qu'elles demeurent capables de réaliser une masse de travaux au moins double de celle qui leur est offerte.

Le service des ponts et chaussées a entrepris une réforme intérieure sur les bases définies par un memorandum publié en 1959 par le ministère des travaux publics ; cette réforme doit se poursuivre jusqu'en 1964 ; le sens en a été défini dans nos précédents rapports.

Nous remarquerons à ce sujet que le processus en cours qui s'était normalement poursuivi en 1961 a paru hésitant et mal coordonné en 1962 ; nous voulons bien admettre que le souci de reclasser par priorité les agents rapatriés d'Algérie a pu contrarier le cours de la réforme, mais nous souhaitons pour 1963 une prompte et totale remise en ordre.

D'autres projets et deux propositions de loi concernant la réforme administrative avaient été présentés sous la première législature ; nous estimons infiniment souhaitable qu'ils soient pris en considération par le Gouvernement dans le souci d'une adaptation des pouvoirs publics et de l'administration aux tâches nouvelles engendrées par l'aménagement du territoire.

Ainsi, avec la réorganisation des ponts et chaussées, nous pouvons espérer disposer d'un service à double caractère administratif et technique, riche de solides traditions et devant être capable de participer largement aux travaux d'équipement aussi bien, en matière de routes qu'en matière d'aménagement.

B. — Programmes.

Un plan d'aménagement du réseau routier a été présenté, le 30 mars 1960, par M. le ministre des travaux publics ; ce plan a reçu, le 16 novembre 1959, l'accord de M. le commissaire général du plan et, le 5 avril 1960, l'accord de M. le

ministre des finances et des affaires économiques ; il prévoit la réalisation en quinze années (1960-1975) d'un programme de 9.100 millions de francs ainsi réparti :

— autoroutes de dégagement	1.400 millions.
— autoroutes de jonction	3.200 —
— aménagement des routes nationales ...	4.500 —
	9.100 millions.

Au titre du IV^e plan de modernisation, les programmes initialement retenus étaient sensiblement (en millions de francs) :

DESIGNATION	PROGRAMME ADOPTE		TRANCHE OPTIONNELLE	
	Autoroutes.	Réseau national.	Autoroutes.	Réseau national.
Crédits d'engagement :				
1962-1965	1.414	1.386	164	185
Moyenne annuelle.	353,5	346,5	41	46
Crédits de paiement :				
1962-1965	1.320	970	35	40
Moyenne annuelle.	330	242,5	9	10

En ce qui concerne les autoroutes ces prévisions s'entendaient pour un rythme de construction de 100 km par an.

Le programme a ensuite été porté de 1.414 à 2.244 millions de francs correspondant à un rythme de 175 km par an et les crédits de paiement de 1.320 à 1.800 millions de francs.

Compte tenu du retard pris par notre pays en matière d'infrastructure routière et du développement constant du parc automobile et deux roues motorisés, nous estimons que ce programme demeure insuffisant et qu'il est souhaitable de parvenir rapidement à un rythme de construction de 300 km par an.

Nous déplorons surtout l'insuffisance du programme d'aménagement du réseau national existant tout particulièrement en ce qui concerne l'exercice 1963.

C. — Moyens financiers.

Les crédits budgétaires pour l'entretien du réseau routier (chapitre 35-21) sont régulièrement insuffisants et ne permettent chaque année que de réaliser environ un tiers des travaux nécessaires pour une bonne conservation du réseau existant.

Nous poursuivons en ce domaine une politique désastreuse et tous les efforts devraient tendre vers une dotation annuelle de 400 millions de francs au chapitre 35-21.

Le Fonds spécial d'investissement routier (F. S. I. R.) a été créé pour financer les travaux d'équipement routier.

Il faut se réjouir du rétablissement du F. S. I. R. et son maintien comme fonds d'affectation spéciale. Mais il est à remarquer qu'il est alimenté par le produit d'un pourcentage de la taxe intérieure sur les carburants routiers. Ce pourcentage est légalement fixé à 22 p. 100. Le F. S. I. R. n'a jamais reçu pareille dotation et actuellement les recettes affectées sont fixées à 7,7 p. 100.

Nous estimons que le principe d'autonomie financière du F. S. I. R. demeure souhaitable, c'est pourquoi nous proposons de ne pas retenir le principe d'une dotation budgétaire, mais de réaliser l'équivalence par une majoration du pourcentage affecté de la taxe intérieure.

Nous estimons aussi que les charges spécifiques frappant la circulation en France sont déjà excessives ; dans l'intérêt de la construction automobile et compte tenu des engagements pris dans le Marché commun, il faut aujourd'hui les réduire et non les augmenter, c'est pourquoi nous sommes hostiles à tout emprunt gagé par un péage.

Si un emprunt apparaît souhaitable pour hâter l'accomplissement des programmes routiers, il appartiendra au F. S. I. R.

de le réaliser et d'en assurer l'amortissement sur ses ressources affectées.

La suggestion d'un grand emprunt « routier » a été présentée depuis un certain temps tant au nom de la commission que personnellement, notamment lors de la discussion du IV^e plan.

Si la réglementation en vigueur ne permet d'affecter le produit de l'emprunt qu'à la construction d'autoroutes, il est logique et rationnel que les ressources du F. S. I. R. soient alors consacrées en grande partie, sinon en totalité, à l'aménagement du réseau existant.

Ce réseau se ruine constamment et à « la sortie » la dépense nécessaire à sa réfection et son aménagement sera d'autant plus importante qu'on en retardera la réalisation des travaux.

Dans le domaine des voies de communication, il est une réflexion qu'il apparaît nécessaire de renouveler bien qu'elle ait été faite de nombreuses fois sans d'ailleurs que les pouvoirs publics s'en préoccupent.

Les différents réseaux des voies de communication se superposent d'une façon trop absolue et arriveront dans l'avenir à être par trop concurrentiels.

Déjà le rapport n° 892 de la commission concernant le projet de loi de finances pour 1961 présentait la carte des grandes routes françaises (p. 21) et la carte du réseau ferroviaire (p. 33). En appliquant une carte sur l'autre on s'aperçoit de la superposition presque parfaite des deux réseaux.

D'autre part, souvent d'autres voies de communication, notamment les voies d'eau, ont un tracé identique.

Il y aurait donc intérêt à étudier une coordination des transports telle que certaines voies n'apparaissent pas comme

faisant une sorte de double emploi. Cette étude ferait probablement apparaître également une insuffisance de grandes liaisons avec les réseaux des pays voisins, notamment ceux du Marché commun, tout au moins pour la route. Ce manque d'interpénétration des réseaux européens en ce qui concerne la France devient inquiétant, d'autant plus que la carte des autoroutes européennes figurant en annexe n° 3 du présent rapport montre le maillage de ces voies dans toute la partie centrale de l'Europe et la possibilité de circuler du Nord au Sud, de Hambourg, Ostende, Rotterdam, jusqu'à Naples et au-delà d'une façon très commode, simple, rapide en empruntant même, si besoin en est, les autoroutes latérales.

Se pose également le problème des routes de grandes liaisons évitant Paris, et notamment les transversales.

PREMIERE PARTIE

CREDITS DE FONCTIONNEMENT

Le montant global des crédits de paiement dont le Gouvernement propose l'ouverture au titre du budget des travaux publics et des transports (section 1) s'élève pour 1963 (compte tenu des dépenses sur les ressources affectées) à 3.811,32 millions de F. alors que les crédits accordés pour 1962 atteignaient 3.199,66 millions de F.

D'où une augmentation de 19,2 p. 100, soit 611,66 millions de F.

DESIGNATION	1962	1963			DIFFERENCE
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En millions de francs.)					
<i>Credits de paiement.</i>					
Dépenses ordinaires (titres III et IV). — Moyens des services et interventions publiques.....	2.808,77	3.069,92	248,09	3.318,01	+ 509,24 18,1 %
Dépenses en capital (titres V et VI). — Investissements exécutés par l'Etat et subventions d'investissements.....	324,89	233,01	226,30	459,31	+ 134,42 41,3 %
Dépenses en capital (titre VII). — Réparations de dommages de guerre.....	66	34	»	34	— 32 48,7 %
Totaux pour crédits de paiement.....	3.199,66	3.336,93	474,39	3.811,32	611,66
<i>Autorisations de programme.</i>					
Dépenses en capital (titres V et VI).....	350,2	»	»	523,6	+ 173,4 49,5 %
Dépenses en capital (titre VII).....	»	»	»	»	»

Le tableau ci-dessus analyse ces données générales selon qu'elles concernent les dépenses ordinaires ou les dépenses en capital.

Pour obtenir le détail concernant ces crédits, nous vous invitons à vous reporter au projet de loi de finances pour 1963 (annexes II : Travaux publics et transports), pages 152 et suivantes.

Le budget présenté apparaît donc en augmentation de 19,2 p. 100 par rapport à celui de 1962.

Au titre III. — Moyens des services : la majoration enregistrée ressort à 78,57 millions de francs, soit 7,8 p. 100.

Au titre IV. — Interventions publiques : elle ressort à 430,67 millions de francs, soit 23,9 p. 100.

Cette dernière majoration est particulièrement sensible en ce qui concerne la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

Nous allons examiner successivement les différences constatées pour les différents titres entre les budgets 1962 et 1963.

TITRE III

Moyens des services.

Chapitre 31-01.

Nous soulignerons encore la création de huit nouveaux emplois d'agents contractuels pour les besoins du fonds routier et la création d'un corps de préposés téléphonistes.

Les chapitres 31-02 et 31-01 n'appellent aucune observation particulière.

Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale sont en augmentation de 11,16 p. 100, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

CHAPITRES budgétaires.	CRÉDITS (en francs).		
	1962.	1963.	Différence en plus.
31-01	7.292.325	8.135.850	903.525
31-02	716.315	831.375	85.060
31-01	1.211.213	1.248.813	37.600
Totaux	9.199.853	10.216.038	1.026.155

Cette majoration est sensiblement supérieure à celle enregistrée pour l'ensemble du titre III.

Nous avons déjà indiqué en 1961 et 1962 notre souci de ne pas voir se créer un service parallèle au service des ponts et chaussées.

Chapitre 31-11.

Dans nos avis relatifs aux budgets précédents, nous avons cherché à définir les conséquences administratives et financières de la réforme de structure engagée par le ministère des travaux publics.

Le tableau ci-dessous figure l'évolution des effectifs pour les cadres et le personnel des services extérieurs des ponts et chaussées.

DÉSIGNATION des catégories d'agents.	MODIFICATION DES EFFECTIFS									
	Réforme achevée.		En 1960.		En 1961.		En 1962.		En 1963.	
	En +	En -	En +	En -	En +	En -	En +	En -	En +	En -
Ingénieurs T. P. E. divisionnaires.....	360	»	72	»	72	»	72	»	72	»
Ingénieurs T. P. E.....	»	771	»	120	»	153	»	164	»	167
Chefs de section principaux.....	300	»	60	»	60	»	60	»	60	»
Chefs de section.....	700	»	120	»	160	»	110	»	110	»
Assistants techniques.....	2.000	»	400	»	400	»	1.146	»	138	»
Secrétaires administratifs.....	500	»	100	»	100	»	»	»	34	»
Adjointes techniques.....	»	2.267	»	434	»	453	»	1.146	»	»
Dessinateurs d'études.....	500	»	100	»	100	»	100	»	100	»
Dessinateurs d'exécution.....	700	»	140	»	110	»	140	»	140	»
Commis	»	600	»	100	»	120	»	120	»	134
Conducteurs principaux des T. P. E.....	1.150	»	315	»	205	»	227	»	200	»
Conducteurs des T. P. E.....	4.853	»	5.906	»	»	267	114	262	»	262
Conducteurs de chantiers.....	»	6.315	»	6.315	»	»	»	»	»	»
Agents de travaux brevetés.....	5.700	»	1.000	»	1.400	»	1.300	»	1.000	»
Agents de travaux non brevetés.....	»	10.260	»	1.912	»	2.312	»	2.212	»	1.912
Agents de bureau.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	190
Préposés téléphonistes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	150	»
Totaux	16.763	20.213								

La réforme du service des ponts et chaussées qui s'était harmonieusement poursuivie en 1961 semble avoir été frappée de léthargie en 1962.

Nous voulons bien admettre que le souci primordial de l'administration a été le reclassement des agents rapatriés d'Afrique du Nord, mais il convient maintenant de reprendre la réforme dans l'esprit du mémorandum publié en 1959 par le ministère des travaux publics et avec le souci de faire accepter cette réforme et non de l'imposer.

En l'état actuel, la situation des services extérieurs des ponts et chaussées apparaît comme un non-sens et les différents personnels sont bien fondés à exprimer leur mécontentement.

Au 31 décembre 1962, les adjoints techniques auront été reclassés dans le cadre des techniciens de l'Etat; ainsi une fraction importante des moyens aura été mise à la disposition des ingénieurs des ponts et chaussées pour l'équipement en personnel de leurs bureaux conformément aux dispositions prévues dans les organigrammes présentés par les services.

A compter du 1^{er} janvier 1963, il est prévu de modifier le découpage géographique des départements par réduction du nombre des subdivisions territoriales; cette situation est conforme aux prévisions du mémorandum, mais elle devait s'accompagner d'une augmentation substantielle des moyens d'action mis à la disposition des ingénieurs subdivisionnaires tant en matériel qu'en personnel et d'une promotion sociale à l'intérieur des cadres.

Or il apparaît qu'à ce jour aucune disposition n'a été prise pour déterminer les moyens en personnel à mettre à la disposition des subdivisionnaires, ainsi le déséquilibre apparaît dans la réforme en cours, et ce déséquilibre est susceptible d'avoir de fâcheuses conséquences.

Au nom de la commission, nous invitons M. le ministre des travaux publics à apporter personnellement une attention toute particulière afin que la réforme en cours s'accomplisse harmonieusement et que finalement les agents appelés à représenter le service aux différents échelons de la hiérarchie disposent de moyens suffisants en personnel et matériel pour assumer pleinement leur responsabilité propre.

Nous disons encore que la réforme devait s'accompagner d'une promotion sociale à l'intérieur des cadres.

Or, si à ce jour les ingénieurs T. P. E. ont obtenu la possibilité d'accéder à l'échelon divisionnaire, nous estimons que cette promotion demeurera insuffisante autant qu'elle conservera son caractère fonctionnel, et nous désirons que certains subdivisionnaires territoriaux qui assument des responsabilités particulières tant pour la marche du service des ponts et chaussées que pour l'aménagement du territoire puissent se voir confirmer à leur poste avec rang de divisionnaire.

A notre connaissance, aucune promotion n'est encore intervenue en ce qui concerne les conducteurs des T. P. E. et agents de travaux, ce qui est infiniment regrettable.

Votre commission constate un déséquilibre entre les dispositions budgétaires adoptées et les mesures effectives prises par l'administration.

Des postes de conducteurs principaux des T. P. E. et d'agents de travaux brevetés existent budgétairement depuis 1960, alors qu'aucune nomination ne semble encore avoir été décidée; nous demandons à M. le ministre des travaux publics de présenter à la commission un compte rendu détaillé et chronologique des nominations et promotions intervenues au titre de la réforme en cours.

Il serait désastreux de retarder délibérément l'application des mesures adoptées dans le souci de réaliser des économies budgétaires au détriment du personnel et du bon fonctionnement du service.

La réforme en cours doit être acceptée par tous, elle doit apparaître comme l'évidente conséquence d'une adaptation du service des ponts et chaussées à l'évolution en cours, elle doit constituer une étape vers une adaptation plus profonde.

C'est vers cette adaptation que tendent les propositions de lois présentées au cours de la précédente législature :

- Pour l'organisation des pouvoirs publics et la réforme administrative;
- Pour la création d'un ministère unique technique du génie civil de l'Etat.

Au seuil de la seconde législature, la commission exprime le vœu de voir le Gouvernement étudier très prochainement ces problèmes tendant à l'indispensable adaptation des pouvoirs publics et de l'administration.

Chapitre 31-11.

Nous désirons être informé au sujet des conditions qui permettent le dégagement d'un crédit de 3 millions de francs à l'article premier.

Nous ne saurions admettre que cette « économie » soit la conséquence d'un étalement volontaire de la réforme en cours pour l'octroi des promotions promises et nécessaires.

Chapitre 31-14.

Nous estimons qu'un effort supplémentaire est indispensable aux articles premier et 3 de ce chapitre.

Les conducteurs des T. P. E. et agents de travaux sont conduits à effectuer un travail supplémentaire par suite :

1° De la réduction des effectifs pour une même masse de travail ;

2° De la mécanisation qui oblige le déplacement du personnel d'exécution pour la constitution d'équipes appelées à utiliser les engins mécaniques.

Chapitre 31-41.

Nous demandons à être informés au sujet de la création d'emplois au titre du comité restreint de répartition des tonnages supplémentaires.

La suppression de cet organisme était prévue au budget pour 1962.

Chapitre 33-92.

Nous demandons au ministère de faire connaître à tous les agents des services les possibilités offertes au titre de l'article 5 — Colonies de vacances — pour lequel les crédits sont portés de 140.000 à 243.170 francs.

Chapitre 34-01.

Etant donné la modicité des crédits, nous proposons de différer la dépense supplémentaire de 50.000 francs prévue à l'article 5 pour matériel et frais de fonctionnement.

Chapitre 34-11.

Article 5. — La dotation du fonds routier a déjà été relevée de 400.000 francs en 1962 ; dans le souci d'économie ci-dessus défini, nous proposons de refuser le supplément de 150.000 francs encore demandé pour 1963 et d'inviter l'administration à rechercher une compression des dépenses au titre de cet article pour le budget de 1964.

Article 6. — Etant donné la modicité des moyens dont dispose le ministère des travaux publics, nous aimerions que les frais engagés pour l'examen du permis de conduire soient récupérés lors de la délivrance dudit permis et inscrits à un compte spécial.

Chapitre 34-13.

Pour les raisons énoncées à l'examen de l'article 31-14, nous estimons que les crédits alloués en remboursement de frais aux agents d'exécution des ponts et chaussées doivent être majorés.

Chapitre 34-14.

Article 2. — Vu la pénurie des moyens, nous proposons de différer la dépense supplémentaire de 1.200.000 francs prévue pour le Laboratoire central et de reporter le crédit ainsi dégagé au chapitre 35-21, article 1°.

Article 4. — Nous estimons que l'école d'application des ingénieurs T. P. E. doit devenir une école nationale d'ingénieurs au même titre que l'école nationale des ponts et chaussées et invitons le ministère à présenter à la commission une étude tendant à cette fin.

Chapitre 35-21.

Routes et ponts. — Les crédits prévus sont en augmentation de 12 millions, soit 4,4 p. 100 par rapport à 1962.

Cette augmentation est inférieure à la hausse prévisible des prix de travaux et ainsi la masse des réalisations sera inférieure à celle de 1962.

L'augmentation des dépenses de mécanisation (article 6) est gagée par la réduction du nombre des agents d'exécution.

Dans une pareille pénurie, nous n'estimons pas possible de majorer la dotation prévue à l'article 8 en faveur des laboratoires et nous proposons de virer les millions de francs correspondants à l'article 1°.

En ce qui concerne le strict entretien du réseau routier, il nous apparaît que l'insuffisance budgétaire démontre l'incompréhension de l'Etat dans ce domaine, incompréhension que nous dénonçons depuis longtemps et fait regretter que le pouvoir législatif ne puisse pas modifier les crédits budgétaires proposés par le pouvoir réglementaire.

Nous l'avons dit chaque année et nous le répétons jusqu'à être entendu, quel que soit l'effort engagé par le personnel des ponts et chaussées en collaboration avec les laboratoires pour la mise en œuvre de techniques routières toujours plus économiques, quelle que soit la valeur de cet effort, que je me plais à souligner, la politique financière poursuivie au cours de ces dernières années conduit inexorablement à la ruine de notre réseau routier.

Les travaux d'entretien réalisés chaque année correspondent au quart des besoins et ainsi le retard va croissant.

Il est grand temps que le Gouvernement prenne conscience de ce problème. Il faut qu'il sache que par manque de crédits, il laisse dégrader et ruiner un patrimoine national indispensable à la vie économique. Combien de crédits supplémentaires faudrait-il ensuite pour rétablir la situation ? La carence actuelle entraînera dans l'avenir des dépenses qui auraient pu être évitées si des crédits normaux annuels avaient été octroyés.

Définir une politique routière de 1960 à 1975 à partir de crédits affectés du F. S. I. R. ou d'emprunts est judicieux, mais il n'en demeure pas moins nécessaire et urgent de réaliser les « travaux d'entretien » du réseau existant et la réalisation des programmes d'aménagement ne saurait justifier le désengagement de l'Etat en matière d'entretien.

La commission désire que le montant des crédits figurant au chapitre 35-21, art. 1°, soit porté à 300 millions en 1963 ; cette majoration devant être recherchée par la suppression de toutes les autres dotations envisagées qui n'apparaîtraient pas comme immédiatement indispensables.

Il faut envisager au chapitre 35-21 une dotation globale de l'ordre de 500 millions au budget qui sera présenté pour le prochain exercice.

TITRE IV

Interventions publiques.

Chapitre 41-41.

Nous enregistrons encore une substantielle majoration de la subvention accordée au Méditerranée—Niger pour couverture du déficit d'exploitation. Crédit de 3.320.000 F, soit une augmentation de 43 p. 100 par rapport au budget 1962.

L'importance de la subvention et son accroissement pour 1963 nous paraissent exagérés, d'autant plus que la ligne Méditerranée—Niger ne paraît pas revêtir un caractère essentiel pour l'économie des pays intéressés ; à moins que des accords éventuels antérieurs obligent la France à accorder cette subvention.

Chapitre 44-21.

La participation de l'Etat à l'entretien des chaussées de Paris classées dans la voirie nationale s'élève à 4.720.060 F, soit une augmentation d'un peu plus de 5 p. 100 par rapport au budget 1962.

Etant donné l'insuffisance des moyens mis à la disposition du ministère des travaux publics, le mauvais état des chaussées des routes nationales en rase campagne et le danger qu'elles présentent pour les usagers, cette subvention nous paraît nettement trop importante.

DEUXIEME PARTIE

FONDS SPECIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER

Le projet de loi de finances pour 1963 prévoit l'affectation d'un crédit de 525 millions de francs pour les besoins du fonds spécial d'investissement routier ; à cette somme, il convient d'ajouter 23 millions de francs provenant d'excédents de recettes des années antérieures.

Ces 525 millions de crédits nouveaux correspondent à 7 p. 100 du montant des recettes prévues des taxes intérieures sur les produits pétroliers (7.465 millions de francs).

La situation des autorisations de programme nouvelles et crédits de paiement est comparée dans le tableau ci-dessous pour les exercices 1962 et 1963 (voir également le projet de loi de finances, annexe, comptes spéciaux du Trésor, pages 36 et 37).

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CRÉDITS DE PAIEMENT		
	1962	1963	Différence.	1962	1963	Différence.
	(En millions de francs.)					
Plan national.....	698	565	- 133	440,40	386,40	- 54
Plan départemental.....	44,5	44,5	"	45,13	60,01	+ 14,88
Plan urbain.....	68	68	"	35,1	32,09	- 3,01
Plan communal.....	60	60	"	60,37	67,50	+ 7,13
Frais de fonctionnement.....	"	"	"	2	2	"
Total.....	870,5	737,5	- 133	583	548	- 35

Ces dotations à provenir du S. I. R. seront complétées en autorisations de programme et crédits de paiement par une dotation de 100 millions à provenir du budget général et par une autorisation d'emprunt correspondant à 150 millions d'engagement et 133 millions de crédits.

Pour tenir compte de la nouvelle présentation qui différencie les crédits affectés à la modernisation du réseau existant de ceux affectés à la création d'autoroutes, nous avons résumé la situation financière proposée pour 1963 dans les tableaux suivants :

Autorisations de programme.
(En millions de francs.)

	1962	1963
1° Fonds routier :		(Loi de finances.)
— Tranche nationale :		
— Amélioration routes nationales.....	270	290
— Autoroutes.....	398	250
— Ponts réseau national.....	30	25
— Ponts autres réseaux.....	—	—
— Tranche départementale.....	44,5	44,5
— Tranche urbaine.....	68	68
— Tranche communale.....	60	60
Total.....	870,5	737,5
2° Financement complémentaire des autoroutes :		
— Budget général.....	—	100
— Emprunt.....	100	150
Total.....	100	250
3° Récapitulation des crédits d'investissement :		
— Réseau national et ponts.....	300	315
— Autoroutes.....	498	500
— Réseaux des collectivités et ponts.....	172,5	172,5
Total.....	970,5	987,5

Crédits de paiement.
(En millions de francs.)

	1962	1963
1° Fonds routier :		(Loi de finances.)
— Tranche nationale :		
— Amélioration routes nationales.....	180,4	188,4
— Autoroutes.....	230	187
— Ponts réseau national.....	25,33	31
— Ponts autres réseaux.....	4,67	—
— Tranche départementale.....	45,13	60,01
— Tranche urbaine.....	35,1	32,09
— Tranche communale.....	60,37	67,5
— Frais de fonctionnement.....	2	2
Total.....	583	548
2° Financement complémentaire des autoroutes :		
— Budget général.....	—	100
— Emprunt.....	18	133
Total.....	18	233
3° Récapitulation des crédits d'investissement :		
— Réseau national et ponts.....	205,73	219,4
— Autoroutes.....	248	400
— Réseaux des collectivités et ponts.....	145,27	159,6
Total.....	599	779
Dont sur ressources budgétaires.....	581	646
Dont sur emprunts.....	18	133

Nous pourrions donc partager l'optimisme manifesté dans le rapport économique et financier et constat. globalement que le montant des crédits d'engagement a atteint un rythme de croisière voisin de 1.000 millions et que les crédits de paiement sont régulièrement en augmentation pour atteindre 779 millions en 1963. Mais nous entendons examiner plus en détail la destination de ces crédits et les moyens de financement.

a) RÉPARTITION DES CRÉDITS D'INVESTISSEMENT

L'examen détaillé du projet de budget nous amène à constater que seuls les programmes de construction d'autoroutes sont en notable expansion et, dès lors, nous nous interrogeons au sujet de l'aménagement du réseau existant, aussi nous sommes amenés à formuler encore les observations déjà faites lors de l'examen des crédits d'entretien.

Nous possédons un réseau national d'une convenable densité, un programme d'aménagement a été mis au point en 1960, nous disposons d'un service routier qui doit être en mesure d'étudier et de réaliser ce programme, alors qu'attendent le ministre et le Gouvernement pour engager vraiment ce programme ?

Car il nous faut bien constater que les crédits de paiement demeurent sensiblement ce qu'ils étaient déjà en 1958 et, pendant ce temps, le pourcentage des routes à largeur insuffisante passe de 49 à 59 p. 100 du réseau tandis que le trafic continue à s'accroître.

Les annexes 1 et 2 donnent un aperçu de ces accroissements.

Votre commission de la production et des échanges désire ici demander quelques explications au ministre des travaux publics.

Le mémorandum publié en 1959 pour définir la réforme du service des ponts et chaussées dénonçait la situation fâcheuse des ingénieurs insuffisamment aidés ; à ce jour, aucun remède sérieux n'a été apporté à cette situation ; mais, aujourd'hui, par un processus contraire, nous voyons se créer des services spécialisés pour la construction des autoroutes, largement pourvus en personnel, mais affreusement pauvres en ingénieurs ; cette seconde situation ne nous apparaît pas meilleure que la précédente.

Le Gouvernement est maintenant assuré d'une continuité dans son action ; aussi, la commission de la production et des échanges demande à M. le ministre des travaux publics d'examiner ce problème d'organisation qui lui apparaît sérieux.

Ou bien le service des ponts et chaussées réformé constitue un moyen sérieux pour l'aménagement du réseau routier et des autoroutes, et alors il convient de l'utiliser avant de rechercher l'implantation d'un service parallèle constitué par un recrutement d'agents contractuels.

Ou bien le service des ponts et chaussées est seulement capable d'assurer des travaux d'entretien sur la base de 290 millions l'an et quelques aménagements fractionnaires pour un total annuel voisin de 180 millions et alors il est pléthorique.

b) MOYENS DE FINANCEMENT

1° Dotation à provenir du budget général.

La loi de finances prévoit, pour la première fois, une dotation de 100 millions de francs à provenir du budget général pour compléter la dotation à provenir du pourcentage affecté de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Nous ne comprenons pas l'intérêt de cette opération qui apparaît contraire à l'esprit du fonds routier, lequel tend à indexer les ressources affectées à l'aménagement de voirie sur la consommation des carburants et, en fait, à les soustraire aux impératifs de l'équilibre budgétaire.

Tant que la dotation demeure nettement inférieure au pourcentage légal initial de 22 p. 100 de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, nous estimons qu'elle doit être réalisée par augmentation de ce pourcentage et non par dotation complémentaire à provenir du budget général.

2° Autorisation d'emprunt.

Nous enregistrons avec satisfaction ce premier essai vers un mode de financement qui nous apparaît souhaitable, compte tenu du caractère d'investissement des dépenses à engager et de l'urgence.

Mais...

Nous regrettons d'abord le manque d'ampleur de l'expérience, qui se limite à 151 millions pour l'ensemble des années 1962 et 1963.

Nous déplorons la finalité de cet emprunt qui tend à combler une insuffisance de dotation et non à donner une impulsion nouvelle aux programmes de travaux.

Nous sommes hostiles à l'instauration d'un péage individuel sur les autoroutes de liaison pour assurer le service des emprunts.

Les crédits de paiement accordés en 1963 pour l'aménagement des routes nationales et la création d'autoroutes passent de 410,4 à 455,4 millions en augmentation de 45 millions, soit environ 11 p. 100 par rapport à 1962.

Compte tenu des hausses à prévoir sur le coût des travaux, ces crédits permettront d'engager un programme de même grandeur que le précédent.

Ce qui est insuffisant, vu :

1° L'urgence des travaux à accomplir pour nous permettre de combler une partie du retard que nous avons aujourd'hui sur nos voisins et futurs partenaires européens ;

2° L'importance toujours croissante des charges fiscales spécifiques prélevées sur la circulation routière.

Ainsi de 1962 à 1963 les crédits affectés au réseau routier national n'auront été majorés que de 45 millions tandis que les recettes fiscales spécifiques se seront accrues de 500 millions.

Il apparaît alors que l'emprunt n'est pas envisagé comme un moyen supplémentaire pour l'aménagement du réseau routier mais comme le moyen d'augmenter encore la fiscalité spécifique en faisant supporter par les usagers de la route les péages destinés à l'amortissement des sommes qui devraient être affectées au titre du fonds routier par prélèvement sur la taxe intérieure frappant les produits pétroliers.

Votre commission de la production et des échanges estime que le Gouvernement doit d'abord dégager les crédits nécessaires à la réalisation des programmes définis et qu'il peut le faire compte tenu de l'augmentation constante des recettes fiscales spécifiques frappant la circulation.

Elle propose de donner au fonds routier une personnalité juridique et de lui conserver son autonomie financière en lui permettant ainsi d'émettre des emprunts gagés sur ses recettes propres et destinés à accélérer la réalisation du programme d'aménagement du réseau routier.

Enfin, votre commission de la production et des échanges constate que cette année encore aucune disposition de la loi de finances ne tend à diminuer, conformément aux anciennes promesses des pouvoirs publics, la fiscalité spécifique des carburants routiers, mais qu'au contraire le maintien du prélèvement de 80 millions effectué par l'Etat sur les ressources de soutien aux hydrocarbures équivaut à une majoration de 1 NF sur la taxe intérieure de l'essence. D'autre part il paraît inutile de signaler qu'en France le carburant est à un prix beaucoup plus élevé que dans les autres pays, notamment ceux du Marché commun, les annexes ci-jointes le démontrent clairement.

ANNEXES

Le recensement effectué en 1960 montre l'insuffisance de notre réseau routier national et la nécessité absolue de l'aménager notamment à l'implantation d'un réseau neuf d'autoroutes.

Largueur des routes nationales.	Kilométrage en service.	Kilométrage de largeur insuffisante.
Inférieure à 6 m.....	20.381	15.911
6 m à 6,99 m.....	38.244	26.511
7 m à 8,99 m.....	17.262	1.583
9 m à 10,49.....	2.023	885
10,50 m à 11,99 m.....	326	13
Supérieure à 12 m.....	39	7
Autoroutes	175	17
Total	78.550	44.907

soit 58,6 p. 100.

Cette enquête ne concernait que les routes nationales de rase campagne, il existe en outre 4.237 kilomètres dans les diverses agglomérations, pour lesquels il est probable que le pourcentage des routes de largeur insuffisante est encore supérieur à celui des routes de rase campagne.

Ainsi peut-on dire qu'entre 1955 et 1960 ce pourcentage s'est accru de 49 p. 100 à 59 p. 100.

Le réseau routier français actuel ne répond plus à l'accroissement incessant de la circulation routière. Aussi est-il grand temps de prendre les mesures qui s'imposent, si l'on ne veut pas assister avant peu à une paralysie totale de notre trafic routier.

Il est, d'autre part, reconnu que ce phénomène d'accroissement n'est pas seulement le fait de notre pays, mais semble général dans les pays européens.

Evolution du degré de motorisation en Europe.

(Nombre de véhicules 4 roues par 100 habitants.)

P A Y S	1951	1961	COEFFICIENT de progression géométrique.
Allemagne	26	113	4,4
Autriche	19	101	5,3
Belgique	53	114	2,2
Danemark	41	142	2,9
Espagne	6	"	2,3
France	52	171	3
Grèce	4	"	2,3
Italie	15	60	4
Luxembourg	59	162	2,7
Norvège	39	102	2,6
Pays-Bas	25	68	2,7
Portugal	12	24	2
Royaume-Uni	69	142	2,1
Suède	57	176	3,1
Suisse	44	118	2,7
Turquie	1	3	"
Yougoslavie	1	7	"

Prix du gas-oil dans les pays du Marché commun.

Prix en F par litre.

	Prix de vente.	Dont pourcentage des taxes.
Allemagne	0,672	37,8
France	0,664	36,4
Italie	0,592	68,2
Belgique	0,282	22,7
Luxembourg	0,265	13,0
Pays-Bas	0,223	10,1
Grande-Bretagne	0,681	61,4
Suède	0,572	55,8

Prix de vente et taxation de l'essence en Europe.

Décembre 1962.

(En nouveaux francs par litre.)

	Prix de vente	Montant des taxes (1).	Part des taxes (1), p. 100.
France	0,980	0,736	75
Italie	0,758	0,552	72,7
Suède	0,754	0,448	59,5
Belgique	0,738	0,518	70,2
Allemagne de l'Ouest.....	0,697	0,311	44,6
Grande-Bretagne	0,658	0,418	63,5
Luxembourg	0,652	0,393	60,2
Pays-Bas	0,625	0,373	59,5
Moyenne pondérée du Marché commun (sauf France).....	0,700	0,396	56,6
Pour mémoire, Etats-Unis d'Amérique	0,437	0,143	32,8

(1) Ces chiffres ne comprennent pas les droits de douane lorsqu'il en existe.

TROISIEME PARTIE

MOYENS DE COMMUNICATION

Société nationale des chemins de fer français.

Les chapitres qui, dans le présent budget, traitent de la S. N. C. F. sont les suivants :

DESIGNATION DES CHAPITRES	1962 Crédits votés.	1963		
		Services votés	Mesures nouvelles.	Total.
45-42. — Application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. :				
Art. 1 ^{er} . — Indemnités compensatrices pour non-approbation de majorations de tarif proposées par la S. N. C. F.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
Art. 2. — Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation	97.589.000	205.589.000	+ 137.000.000	342.589.000
Art. 3. — Frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire (art 26 du cahier des charges).....	10.000.000	10.000.000	"	10.000.000
Totaux	107.589.000	215.589.000	+ 137.000.000	352.589.000
45-44. — Application des articles 19, 19 bis et 19 quater de la Convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. :				
Art. 1 ^{er} . — Contribution de l'Etat aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité (art. 19)	730.000.000	761.000.000	"	761.000.000
Art. 2. — Contribution de l'Etat aux frais de gardiennage de certains passages à niveau (art. 19 bis)	10.000.000	10.000.000	"	10.000.000
Art. 3. — Contribution de l'Etat à certaines charges de retraites (art. 19 quater).....	490.000.000	523.000.000	+ 20.000.000	543.000.000
Totaux	1.230.000.000	1.294.000.000	+ 20.000.000	— 1.314.000.000
45-46. — Remboursement à la S. N. C. F. des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation :				
Article unique	8.560.000	8.510.000	"	8.510.000
46-41. — Application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F. :				
Article unique Indemnités compensatrices de réduction imposées à la S. N. C. F.	219.200.000	233.000.000	"	233.000.000
CRÉDITS DE PAIEMENT				
Titre VII. — Réparations des dommages de guerre.				
73-41. — Reconstitution du réseau de la S. N. C. F. :		Volés pour 1962.	Prévus pour 1963.	
Article unique		66.000.000	34.000	

Ils appellent de la part de votre rapporteur les observations suivantes :

Pour les chapitres 45-44 et 46-41, les chiffres proposés dans le budget de 1963 ne paraissent devoir être l'objet d'aucune observation : ils résultent de l'application stricte de formules définies dans les articles 19, 19 bis, 19 quater et 20 bis de la convention du 31 août 1937 liant l'Etat et la S. N. C. F.

En ce qui concerne le chapitre 45-46, le projet de budget qui nous est soumis comprend les charges d'intérêt qui, jusqu'en 1959, étaient remboursées par la dette publique.

Reste le chapitre 45-42 et plus particulièrement les articles 1^{er} et 2 de ce chapitre.

Cependant, avant de discuter de ce chapitre, et tout en restant dans son cadre, il nous paraît nécessaire d'exposer une fois de plus une question irritante :

Dès 1961, la commission de la production et des échanges avait sollicité l'inscription, par lettre rectificative, d'un crédit permettant, en 1961, d'octroyer partiellement les bonifications de campagne simple et de campagne double aux anciens combattants cheminots.

Cette première phase était, dans l'esprit de la commission, l'annonce de la disparition d'une iniquité dont souffrent les anciens combattants cheminots. Les budgets de 1962 et de 1963 complétant cette première mesure, ces anciens combattants

auraient obtenu entièrement satisfaction en 1963 au plus tard et les crédits nécessaires auraient été étalés sur trois ans.

Cette demande était assortie d'un vœu de la commission tendant à ne pas voter le budget des travaux publics de 1962 au cas où il n'aurait pas été accordé une suite favorable à cette demande.

Le budget de 1962 a été déposé et ensuite voté par le Parlement sans que le ministère des finances ait pris en considération la demande rappelée à la tribune de l'Assemblée par votre rapporteur. Pourtant, le ministre des anciens combattants était entièrement favorable à cette mesure puisque, lors de la séance du mercredi 25 octobre 1961, en réponse à une question que nous avons posée, il a indiqué que le ministre des travaux publics, partageant son sentiment favorable au règlement dans le sens positif de cette question, préparait un projet de décret accordant aux anciens combattants cheminots les mêmes avantages que ceux qui ont été reconnus au personnel des services publics, ce décret devant être ensuite soumis au ministère des finances.

Le projet de budget de 1963 ne prévoit toujours rien. Il semble que les anciens combattants cheminots sont victimes d'un ostracisme difficilement explicable et d'autant plus sensible que les cheminots anciens combattants d'Alsace-Lorraine, de Tunisie et du Maroc bénéficient de cette mesure. Cette situation

persistera-t-elle ? Elle paraît d'autant plus injuste que M. le Premier ministre a, à la tribune, mis l'accent sur le côté social de sa politique et que, dans le récent débat de la loi de finances, M. le ministre des finances nous a laissé supposer que les finances de l'Etat pouvaient au moins supporter un accroissement de charge de l'ordre de celui qui est demandé, ce qui permettrait de donner satisfaction.

Tous ces atermoiements peuvent laisser croire à une mauvaise volonté qui ne peut nous laisser insensibles, l'iniquité étant trop criarde.

Il nous paraît nécessaire de prendre aujourd'hui une décision. Elle fait l'objet d'un paragraphe de nos conclusions.

Cette question traitée, il convient d'examiner à la lumière de quelques chiffres la situation financière de la S. N. C. F.

La Société nationale estime que l'insuffisance d'exploitation est de l'ordre de 920 millions de francs. En face, le budget de l'Etat fait apparaître, pour la couverture de cette insuffisance, une somme de 137 millions de francs sous la rubrique « mesures nouvelles », s'ajoutant aux 205.589.000 francs correspondant aux services votés. Entre l'insuffisance de 920 millions de francs que prévoit la S. N. C. F. et le total de crédits de 342.589.000 francs subsiste donc une différence de 577 millions de francs environ, de laquelle il faut déduire une somme de 100 millions environ provenant d'amendements déposés par le Gouvernement.

Pour éponger cette somme, la S. N. C. F. a proposé des augmentations de 11,76 p. 100 sur les tarifs voyageurs, et deux barèmes, soit 5,25 p. 100, sur les tarifs marchandises et ces augmentations, auxquelles on ajoutera les résultats de l'alignement des tarifs S. N. C. F. de banlieue sur les tarifs proposés par la R. A. T. P. représentatif, suivant l'évaluation faite, une somme nette d'environ 400 millions de francs. Il resterait donc à combler au moins une différence de 77 millions de francs. Mais le Gouvernement vient de s'opposer à ce que ces majorations de tarifs soient appliquées, de sorte qu'il manque bien 477 millions de francs pour que l'équilibre recettes dépenses soit réalisé.

Déjà dans notre rapport de l'année dernière, nous avions dénoncé une situation analogue — et qui s'est vérifiée puisque le collectif que nous avons voté porte à l'article 1^{er} du chapitre un crédit de 214 millions de francs et à l'article 2 une augmentation de 82 millions de francs.

Bien entendu, le ministère des finances, pour se rapprocher des prévisions qu'il inscrit dans son budget, impose des économies extraordinaires qui, à la longue, risquent d'avoir des répercussions dangereuses sur la marche de la société.

Si l'année 1961 a vu la S. N. C. F. arriver à un point d'équilibre presque idéal, grâce à une gestion féconde des années précédentes, il semble donc bien qu'à partir de 1962 la situation se détériore.

Et pourtant la S. N. C. F., dans son projet de budget pour 1963, ne sous-estime pas ses recettes. En effet, sur les 9.640 millions de francs environ qu'elle prévoit à ce titre :

— 2.200 millions de francs sont à provenir du trafic voyageurs où l'on attend 36,6 milliards d'unités kilomètres (1961 : 33,6 milliards) ;

— 4.870 millions de francs pour le trafic marchandises pour 63,5 milliards de tonnes-kilomètres (1961 : 58,8 milliards).

Il s'agit donc bien de prévisions valables et qui tiennent compte des augmentations de trafic à escompter de l'accroissement de la production envisagée par le Gouvernement.

Quant aux dépenses, il est à remarquer que par rapport au budget rectifié de 1962, les augmentations résultant des mesures décidées par le Gouvernement sont de 327 millions pour les salaires et 151 millions provenant de l'abaissement à 46 heures de la durée hebdomadaire de travail, soit environ 480 millions de francs et 83 p. 100 de l'accroissement budgétaire total, ce qui ne saurait surprendre étant donné que la S. N. C. F. est essentiellement une industrie de main-d'œuvre. Il faut noter une légère progression des charges de personnel par rapport à l'ensemble des dépenses : 57 p. 100 en 1958, 58 p. 100 en 1962, 58,70 p. 100 en 1963.

Notons aussi des économies substantielles :

Les efforts de modernisation et de rationalisation permettront de supprimer, en 1963, 2.250 postes, soit une économie de 25 millions de francs ;

Les économies d'énergie et de matière se chiffrent à 39 millions de francs.

A une évolution large des recettes vient se poser dans l'autre plateau de la balance 10.560.000 millions de francs de dépenses, qui ont été réduites à l'essentiel, faisant apparaître le déséquilibre de 920 millions, qui aurait été réduit à 77 millions si les hausses du tarif avaient été autorisées.

Ceci confirme les craintes exprimées l'an dernier par votre rapporteur : que 1962 était le commencement d'un retour en arrière des finances de la S. N. C. F. Et pourtant, les statistiques prouvent une constante amélioration du fonctionnement de la société.

Le trafic :

Marchandises :

1958	52,9 milliards de tonnes-kilomètre.
1959	53,4 milliards
1960	56,9 milliards
1961	58,8 milliards

Voyageurs :

1958	32,3 milliards de voyageurs-kilomètre.
1959	32 milliards
1960	32 milliards
1961	33,6 milliards

Pendant ce temps, le personnel est passé de 359.000 en 1959 à 349.800 en 1961 et la productivité de celui-ci, calculée en unités-traffic par heure de travail d'agent, de 110,4 en 1959 à 122,1 en 1961.

La consommation de combustible, de plus de 6 millions de tonnes en équivalent charbon en 1959, est descendue à 5,88 millions de tonnes en 1960 et à 5,62 millions de tonnes en 1961.

Enfin, pendant les mêmes années, le nombre d'engins moteurs a diminué et le chargement moyen du wagon a augmenté. Il est passé de 16,1 tonnes en 1959 à 16,8 tonnes en 1960 et 16,9 tonnes en 1961.

Comme nous l'avons déjà indiqué dans notre rapport l'an dernier, ces résultats sont la conséquence, surtout, de l'effort interne fourni par la S. N. C. F. et de l'application des plans de modernisation et d'équipement.

Ajoutons que, pour un trafic égal, le budget de la S.N.C.F. se serait soldé, en 1958, avec une insuffisance supplémentaire d'exploitation de 158 milliards de francs 1958 si le fonctionnement de la société avait été fait dans les conditions anciennes. C'est dire qu'aujourd'hui les économies réalisées grâce à la modernisation du matériel et des méthodes, dont nous parlerons plus loin, sont particulièrement importantes.

Aussi les résultats financiers peuvent donc paraître difficiles à expliquer.

Mais, comme personne ne peut mettre en doute la capacité, le zèle, le dévouement, la compétence et la bonne gestion des dirigeants et du personnel de la S. N. C. F., qu'au surplus les contrôles de l'Etat sont nombreux, sérieux, variés et permanents, l'effort interne de la S. N. C. F. ne peut être mis en cause. Il s'agit donc de phénomènes externes, sur lesquels la S. N. C. F. n'a aucun pouvoir, qui sont générateurs de l'insuffisance de son compte d'exploitation.

La S. N. C. F. ne peut, en effet, assurer à la fois le service public, subir la concurrence et avoir un budget en équilibre. Satisfaire à deux de ces conditions est possible, mais non à trois.

C'est d'ailleurs ce qui a entraîné un certain nombre de tentatives qui avaient pour objet de maintenir le caractère de service public de l'entreprise et de tendre vers un budget en équilibre, c'est-à-dire diminuer, dans toute la mesure du possible, l'acuité de la concurrence. Coordination réglementaire, coordination fiscale ont été successivement abordées, mais toujours avec timidité et, se superposant, elles ont abouti à un système complexe dont les résultats sont insuffisants. La dernière tentative est la coordination tarifaire, dont nous ferons un bref exposé plus loin.

Un des éléments de base qui devrait être réglé est la prise en compte par l'Etat de la quasi-totalité des charges qu'il impose, car l'équité voudrait que ne soit pas aggravé le handicap vis-à-vis de la concurrence qui affecte la S. N. C. F. du fait des obligations de service public.

Cette mise à jour de la contrepartie financière des obligations imposées par l'Etat aurait dû précéder la récente réforme tarifaire, qui vient d'être mise en application le 1^{er} octobre et qui a pour objet de rapprocher du prix de revient le prix demandé au client pour le service rendu.

Nous avons exposé, dans notre rapport sur le budget de 1962, l'économie de ce projet qui découle, d'ailleurs, de l'application du décret du 14 novembre 1949.

Rappelons brièvement que, jusqu'en 1951, la péréquation entre les différentes lignes était absolue. Pour tenir compte très rapidement des directives du décret précité, une tarification « ponctuelle » avait été instaurée. Elle comportait, pour déterminer les tarifs, l'attribution aux gares d'indices allant de 1 à 6.

La tarification qui vient d'être mise en application, et que l'on peut qualifier de linéaire, consiste à affecter les sections

de lignes de coefficients qui tiennent compte du profil, de façon à différencier le niveau de la taxe selon le prix de revient marginal de circulation.

Ces coefficients varient de 0,8 à 2, sans que la distance nouvelle ainsi établie n'excède 1,30 fois la distance actuelle.

En outre, un basculement de tarif fait payer davantage sur les courtes distances et moins sur les longues.

Cette réforme, qui vient d'entrer en application après des années d'études minutieuses et de travaux difficiles, a déjà été édulcorée par des mesures gouvernementales en faveur, notamment, de la Bretagne. D'autre part, le Massif Central se trouve en dehors de l'application.

Il est bien tôt pour pouvoir avoir des renseignements précis sur les résultats de cette tarification. D'ailleurs, la S. N. C. F. elle-même paraît bien avoir employé l'ancien critère pour déterminer ses prévisions de recettes marchandises. Quoi qu'il en soit, cette nouvelle mesure, qui a soulevé un gros émoi dans les régions sous-développées, n'est, comme tout ce qui a été fait jusqu'à présent, qu'une approche de solution. Les inconvénients pour certaines économies régionales seront-ils compensés par de gains sur l'ensemble du pays ou, en tout cas, par une amélioration des finances de la S. N. C. F. ?

Il serait intéressant que prochainement M. le ministre des travaux publics puisse venir en exposer les résultats devant notre commission.

En tout cas, il serait intéressant pour nous tous que nous ayons au cours de la première session de 1963 un exposé de M. le ministre des travaux publics des prix de revient de chaque transport et pour chacun des pays du Marché commun. Il y aurait là, outre l'intérêt de faire des comparaisons, la possibilité de dégager l'amorce d'une coordination qui n'a jusqu'ici été qu'effleurée.

Or, c'est à notre avis par une coordination efficace et poussée que nous pourrions, dans l'intérêt général du pays, obtenir à la S. N. C. F. une situation financière équilibrée que méritent ses remarquables dirigeants.

Une autre cause de déséquilibre que je ne ferai que mentionner est la restriction apportée dans les crédits d'investissement. Alors que le montant demandé était de 6.909 millions de francs pour le IV^e plan, 5.950 millions ont été seulement accordés. Plus dangereux est encore le retard qui a commencé dès 1962, où 1.410 millions ont été accordés, au lieu de 1.490 millions et, pour 1963, y compris les incidences des hausses, ce serait 1.470 millions qui seraient autorisés.

Or, dans un monde en perpétuel devenir, soumis à la pression de la concurrence et de l'invention technique, le chemin de fer doit évoluer pour épouser son temps.

Il ne peut le faire que si ses crédits d'investissements ne sont pas constamment rognés, car tout retard dans sa modernisation est non seulement préjudiciable à ses finances mais à l'intérêt de la nation.

Une coordination des investissements complétant une coordination efficace des transports est, nous pensons, nécessaire.

Nous avons indiqué plus haut toute l'importance des économies réalisées grâce à la modernisation du matériel et des méthodes de gestion de la S. N. C. F. Il nous apparaît nécessaire d'indiquer succinctement les améliorations faites dans le domaine de la traction. Nous ajouterons quelques exemples de modernisation qui apportent des économies substantielles sans pour cela frapper l'opinion publique. Ensuite, nous vous donnerons l'avis porté par un spécialiste sur la sincérité des projets de la S. N. C. F.

Dès la dernière guerre terminée, une équipe de techniciens de la S. N. C. F. a entrepris l'étude de la traction en courant industriel, c'est-à-dire de 25.000 volts 50 Hz. Celle-ci a été mise au point en 1952. Pendant ce temps, néanmoins, on a électrifié en 1.500 volts continu la ligne de Paris—Lyon, qui a été prolongée jusqu'à Marseille sous la même tension.

Quels sont les avantages de la traction en courant industriel par rapport à celle en courant continu ?

Les économies sont de :

- 60 p. 100 sur les dépenses de ligne à haute tension ;
- 70 p. 100 sur les dépenses de sous-stations ;
- 15 p. 100 sur les dépenses de caténaires.

Aussi, à part la ligne Paris—Marseille, toutes les électrifications faites depuis 1952 l'ont été en courant industriel.

Un autre problème a été posé aux techniciens de la S. N. C. F. : la traction Diesel.

A l'époque de la mise au point de la traction en courant industriel, les locomotives Diesel de fabrication française étaient de faible puissance et, par conséquent, non susceptibles de tirer les lourdes charges sur les lignes à fort trafic.

Aussi les dirigeants de la S. N. C. F. ont-ils procédé très logiquement en électrifiant les lignes à très gros trafic, c'est-

à-dire par le haut en courant industriel, et en diesélisant par le bas, c'est-à-dire les lignes à faible trafic. De sorte qu'à la fin des opérations prévues au IV^e plan, les lignes qui resteront à moderniser seront susceptibles de l'une ou l'autre de ces techniques, et le choix entre ces deux modes de traction sera déterminé, pour chaque ligne, par des bilans très poussés.

Pour ce qui est des travaux d'électrification, nous noterons qu'il y a eu en 1962 : 375 km de lignes électrifiées, portant à 7.570 km la longueur du réseau pourvu en traction électrique, soit 20 p. 100 de la longueur totale des lignes S. N. C. F. qui supportent 63 p. 100 du trafic. Le nombre des locomotives électriques en service à cette même date est de 1.839, et le parc sera augmenté de 127 unités en 1963.

Les travaux terminés en 1962 comportent l'électrification de :

— Château-Thierry à Epernay, soit 95 km (ce qui achève Paris—Strasbourg).

— Epernay à Reims, soit 31 km.

— Fouquereuil—Dunkerque, soit 72 km (ce qui achève Paris—Dunkerque).

— Tergnier—Aulnoye.

— Miramas—Marseille, soit 53 km (ce qui achève Paris—Marseille).

Parmi les travaux commencés en 1962, notons les sections :

— Dijon—Neufchâteau.

— Le Mans—Rennes,

et les travaux qui seront commencés en 1963 comporteront les lignes :

— Paris—Mantes—Rouen.

— Reims—Charleville.

— Marseille—Carnoules.

Enfin, les travaux qui seront terminés en 1963 sont les suivants :

— Aulnoye—Feignies, terminant la section française de Paris—Bruxelles.

— Valenciennes—Lourches—Busigny.

— Aulnay-sous-Bois—Mitry—Verberie.

Pour ce qui est de la diesélisation, son emploi est particulièrement intéressant pour les lignes à faible ou moyen trafic. En effet, contrairement à l'électrification, les frais d'installation sont relativement minimes et si l'entretien des locomotives est plus coûteux que celui des locomotives électriques, il l'est infiniment moins que l'entretien des locomotives vapeur.

Toutefois, ce n'est seulement que tout dernièrement qu'un diesel économique de fabrication français de 2.000 CV est apparu sur le marché.

Dès la fin de la guerre, le diesel a été utilisé de façon intensive pour les manœuvres (on y a employé des locotracteurs et des locomotives de manœuvre). Son emploi également a été généralisé pour l'équipement des autorails. Le parc de ces engins comprenait fin 1962 :

— 900 locotracteurs d'une puissance inférieure à 150 CV.

— 98 locomotives d'une puissance comprise entre 300 et 500 CV.

— 1.101 autorails.

En outre, pour la desserte des petites lignes, il existait à cette date : 864 locomotives diesel d'une puissance supérieure à 500 CV.

En 1963, 146 engins diesel seront mis en circulation ; parmi ceux-ci des diesel de 2.000 CV commenceront à tracter des trains sur les relations Paris—Belfort, Paris—Cherbourg, Rennes—Brest et Paris—Clermont-Ferrand.

Enfin, depuis 1961, 4 locomotives diesel de 4.000 CV sont en construction. Elles seront livrées et soumises aux essais en 1963.

Si l'admirable réussite française qu'est l'électrification avec le courant industriel 25.000 volts 50 Hz est bien connue, si les locomotives diesel de fabrication française commencent à devenir familières aux voyageurs, il est par contre des réalisations nombreuses et variées qui ne prêtent pas à une exposition commode de leurs résultats. Cela provient soit de leur nature, soit du fait que leur implantation les isole du public, et pourtant la plupart de ces réalisations sont des modèles d'ingéniosité et utilisent les toutes dernières inventions.

Aussi, nous pensons qu'il convient d'exposer un peu plus longuement quelques-unes de ces modernisations en soulignant leur intérêt technique et financier.

C'est ainsi par exemple qu'un problème particulier s'est posé aux techniciens de la S. N. C. F. pour la modernisation de la ligne Dole—Vallorbe. Cette ligne est empruntée par les trains qui assurent les relations entre Paris—Dijon, d'une part, et Berne,

Lausanne et Milan, d'autre part. De plus, la ligne Besançon—Lyon est commune avec Dole—Vallorbe entre Mouchard et Arc-et-Senans.

A deux voies avant la dernière guerre, elle ne présente pas de difficultés jusqu'à Mouchard, mais la section de Mouchard à Frasné (45 km) comporte 16 tunnels et présente des rampes de 20 p. 100 (particulièrement importantes pour les chemins de fer) et cela sur une longueur de 30 km ; celle de Frasné—Vallorbe (24 km) comporte 5 tunnels et ne nombreuses courbes à très faible rayon (350 m).

Le trafic y est important et représentait en été 1959 environ 40 relations par jour sur le tronçon Mouchard—Frasné. En 1957, on comptait en tonnes brutes renorquées sur 1 km :

Sur les tronçons de ligne :

Dole—Arc-et-Senans. — 4.100.000 tonnes, dont 1.900.000 tonnes trains voyageurs.

Arc-et-Senans—Mouchard. — 5.800.000 tonnes, dont 3.200.000 tonnes trains voyageurs.

Mouchard—Frasné. — 3.600.000 tonnes, dont 1.800.000 tonnes trains voyageurs.

Frasné—Vallorbe. — 1.800.000 tonnes, dont 1.200.000 tonnes voyageurs.

Frasné—Pontarlier. — 1.800.000 tonnes, dont 600.000 tonnes trains voyageurs.

Si l'on voulait avoir des trains plus lourds et une vitesse plus grande, il convenait donc d'électrifier la ligne. L'électrification adoptée est celle du 25.000 V 50 Hz, bien que Dijon—Dole soit en courant continu de 1.500 V, et qu'à Vallorbe la ligne suisse est sous tension de 15.000 V en 16 2/3 Hz. Aux deux points de jonction surgissait une difficulté née de la nature du courant, mais elle a été facilement résolue ; la véritable difficulté résidait dans le fait qu'une voie avait été déposée pendant la guerre et que rétablir les deux voies c'était, en raison de la présence des tunnels, recourir à des travaux importants et coûteux d'abaissement de voie pour assurer la garde nécessaire au-dessus du pantographe. Par ailleurs, maintenir une seule voie, tout au moins dans la partie de parcours difficile comprenant les tunnels, c'était une entrave à l'accélération des trains, donc perdre une partie du bénéfice de l'électrification.

La solution adoptée a été d'établir une circulation à double voie sur trois sections ne présentant aucune difficulté pour l'installation des caténaires et la circulation à voie unique sur le reste du parcours. Un simple ripage de la voie pour la placer au milieu de la plateforme a permis le franchissement des tunnels et ouvrages d'art sans dépenses supplémentaires.

En même temps qu'était obtenue une économie sensible de l'installation, on réduisait dans l'avenir les dépenses d'entretien.

Mais cette solution n'a été rendue possible, eu égard à la qualité et au trafic de la ligne, qu'en adoptant une signalisation moderne.

Cette signalisation a été établie en plusieurs étapes.

Tout d'abord, le block automatique lumineux de signalisation a été installé sur la ligne : c'est la première ligne à voie unique de France qui ait été équipée d'un tel block. Aux enclenchements qui assurent, comme en double-voie, l'espacement des trains de même sens s'ajoutent des enclenchements s'opposant à l'ouverture des signaux pour deux trains qui s'engageraient en sens inverse sur le même canton. Cet équipement a été terminé en 1957, ainsi que l'installation dans chaque gare d'un poste électrique de commande des aiguillages et des signaux.

Une deuxième étape a conduit à la mise en service, en 1959, du poste de commande centralisée de Mouchard, qui permet de télécommander les installations des gares de Mouchard à Frasné, par l'intermédiaire des postes de ces gares, grâce à des télétransmissions faisant appel aux ressources de l'électronique ; la dernière étape, en janvier 1961, a consisté à étendre le champ d'action de la commande centralisée de Mouchard à la section terminale de Frasné—Vallorbe.

La plus grande originalité de cette réalisation réside dans l'existence, dans la commande centralisée, d'un programmeur. Ce système permet au « régulateur » (l'agent qui commande la commande centralisée) de préparer à l'avance un programme de circulation comprenant jusqu'à quatre itinéraires successifs dans chaque gare. Ce programme est ensuite réalisé automatiquement (signaux et aiguilles enclenchées) au fur et à mesure que les trains se présentent à l'entrée des gares. Bien entendu, le « régulateur » conserve la faculté de commander par priorité des mouvements non prévus, ainsi que de modifier le programme selon les besoins, mais l'automatisme évite les retards que ne manquerait pas d'entraîner, sans elle, la difficulté, pour le « régulateur », de suivre simulta-

nément les divers mouvements de la ligne et l'impossibilité de commander sans délai et à la fois plusieurs changements d'itinéraires.

Cette signalisation, qui fait amplement appel à l'électronique, a permis la mise à voie unique sur un très long parcours d'une ligne à débit important.

Elle a permis l'utilisation maximum de l'électrification avec des dépenses d'installation très réduites malgré la nature des ouvrages d'art rencontrés. De même, et pour l'avenir, le dispositif de signalisation installé, tout en permettant l'utilisation maximum de la ligne, réduit très sensiblement les dépenses d'entretien.

Un autre exemple de l'ingéniosité déployée par les techniciens de la S. N. C. F. est la pose de longs rails soudés.

Depuis l'origine des chemins de fer, les joints des rails ont été considérés comme des défauts dont on devait chercher à réduire les inconvénients, mais sans espérer pouvoir se séparer un jour de ce mal nécessaire ; leur fonction était de permettre la libre dilatation longitudinale des barres, et l'écart du joint devait être d'autant plus grand que les barres étaient plus longues, ce qui imposait *ipso facto* une limitation de longueur.

D'autre part, les divers systèmes de joints imaginés pour en atténuer les défauts (joints à baïonnette, rails coupés en biais à leurs extrémités, etc.) ont peu d'effet pratique, car ils ne s'attaquent pas à l'essentiel qui est le manque de raideur, au joint, de la poutre continue formée par deux rails adjacents ; on n'a pas pu trouver de système assurant à la fois la libre dilatation et, de façon durable, une raideur suffisante du joint pour éviter le battement vertical au passage d'une roue chargée.

Mais l'expérience récente a montré qu'il n'était pas nécessaire de respecter systématiquement le principe de la libre dilatation ; on n'a pas signalé de déformations sinusoïdales de voies en rails soudés de grande longueur, alors qu'on en constate (rarement) avec la pose ordinaire. Mais deux conditions doivent être réalisées : pose de la voie sur attaches élastiques (c'est la technique française moderne) qui permettent un cheminement longitudinal du rail tout en opposant à ce cheminement une résistance régulière, appareils de dilatation spéciaux pour les joints entre longues barres, pour permettre la libre dilatation des extrémités des barres. En pratique, les forces de dilatation sont progressivement absorbées par la résistance des attaches aux traverses, à mesure qu'on s'éloigne du joint et seule une longueur de 80 à 100 mètres à chaque extrémité se dilate tandis que le reste de la voie reste immuable. L'appareil de dilatation adopté, dont le principe repose sur la coupure au biseau des extrémités des rails, permet un mouvement relatif de 180 millimètres. La longueur des longues barres adoptées par la S. N. C. F. est de 800 mètres.

L'utilisation des longues barres soudées présente de nombreux avantages : meilleures qualités de roulement des véhicules (avec augmentation du confort des voyageurs) entraînant une usure moins rapide et, surtout, économie de 45 p. 100 sur les dépenses d'entretien de la voie, car c'est par les joints qui en constituent le point faible que la voie se détériore. Les seules économies d'entretien de la voie amortissent en peu d'années les dépenses de soudure des rails en longueur de 800 mètres.

Toutefois, l'extension de la voie en barres longues est surtout pratiquée à l'occasion des renouvellements normaux de la voie ; tous les renouvellements sont maintenant faits avec cette technique, sauf pour les lignes à courbes de faible rayon (en principe 800 mètres) en raison des risques de déplacement latéral.

La longueur de la voie en barres longues est de 8.000 kilomètres à la fin de 1962. Elle augmente d'environ 800 kilomètres par an.

Une modernisation qui sera particulièrement rentable est sur le point d'être introduite : il s'agit de l'attelage automatique sur le matériel roulant. C'est sans conteste l'un des plus grands progrès techniques qui reste à accomplir dans les chemins de fer européens. Toutefois, ceux-ci doivent adopter une attitude commune en face de ces problèmes en raison des échanges de matériel très intenses qu'ils effectuent entre eux.

Cette situation rend donc particulièrement complexe un problème déjà ardu sur le seul plan technique : c'est sans doute la raison pour laquelle les chemins de fer européens sont encore équipés de l'attelage à tendeur et à vis, alors que d'autres réseaux ou groupes de réseaux à nombre de partenaire limités bénéficient, souvent depuis fort longtemps, de l'attelage automatique : ainsi les chemins de fer de la Chine, du Japon, de l'U. R. S. S., du groupe Mexique, U. S. A., Canada.

Il convient toutefois de signaler que les chemins de fer européens entretenaient entre eux des relations très étroites et très confiantes, en particulier dans le cadre de l'Union internationale des chemins de fer, et que l'introduction de l'attelage automatique a déjà été étudiée à deux reprises dans le passé par cet organisme. Mais on peut estimer *a posteriori* que les époques où ont été effectuées ces études avaient été mal choisies et n'étaient certainement pas favorables à une décision positive. Ce qui doit être retenu aussi comme une explication de leur retard dans ce domaine: la première fois en 1934-1936 l'économie était très déprimée à la suite de la grande crise du début des années 30 et la seconde fois, en 1948-1949, l'Europe avait des charges de reconstruction telles que, quelle que fût la rentabilité de l'opération, il était logique de la remettre à plus tard.

Depuis 1957, l'étude a été reprise à nouveau sur le plan européen par une commission spéciale de l'Union internationale des chemins de fer, qui bénéficie du concours de toutes les administrations intéressées.

Afin de procéder à une étude économique d'ensemble, cette commission a recensé les avantages financiers chiffrables à attendre de l'introduction de l'attelage automatique. Ceux-ci se classent sous trois rubriques:

— Sécurité: élimination des conséquences pécuniaires résultant des accidents d'attelage manuel;

— Frais d'exploitation des gares: économies dans le service des manœuvres;

— Frais d'exploitation des trains: économie dans le service des trains.

Dans les deux dernières rubriques, les économies portent sur les prestations suivantes: heures d'agents, heures de locomotives, heures de train et kilomètres-trains.

La rentabilité de première année, calculée sur le plan européen, serait de 9,3 p. 100 environ. Mais comme 70 p. 100 environ des économies sont liées directement aux dépenses de personnel, cette rentabilité se trouverait nettement accrue et serait de l'ordre de 12 p. 100 en 1975 si l'on admettait que la progression de 3 à 4 p. 100 par an des salaires, constatée actuellement dans la plupart des pays d'Europe, se maintenait jusqu'à cette date.

La commission spéciale d'étude de l'Union internationale des chemins de fer a déjà publié des résultats partiels importants pour ce qui est de passer du système actuel au système automatique. Deux solutions en effet sont possibles: ou bien préparer le plus complètement possible les transformations nécessaires en maintenant jusqu'au dernier moment l'attelage à vis puis, à l'occasion d'une interruption totale de trafic de l'ordre de 24 heures, substituer sur tous les véhicules le nouvel attelage à l'ancien, en mobilisant tous les moyens du réseau. C'est la solution que les chemins de fer japonais ont adoptée pour leur compte en 1925. L'autre formule consiste à choisir un modèle de tête d'attelage automatique tel que son accouplement (à main) avec les attelages à tendeur et à vis soit possible. Dans ce cas, la transformation ne nécessite pas d'arrêt complet de l'exploitation: elle peut être étalée sur une période plus ou moins longue, mais les économies sont évidemment réduites pendant la période transitoire. Les chemins de fer soviétiques, par exemple, ont réalisé leur transformation selon ce schéma.

La S. N. C. F., en ce qui la concerne, participe de très près aux travaux de la commission spéciale. Les investissements en jeu sont indiscutablement importants, de l'ordre de 900 millions de francs, mais elle est persuadée que cette opération est du plus haut intérêt. Indépendamment d'une rentabilité directe substantielle (qui pour elle est légèrement supérieure à la moyenne européenne), la S. N. C. F. en attend en effet un accroissement du débit possible des triages par l'élimination des temps morts nécessaires aux accrochages et décrochages manuels, et même une augmentation de la capacité de transport des lignes dans la mesure où elle pourra mettre à profit l'accroissement de résistance des attelages pour augmenter la charge des trains. En outre, sur le plan social, la S. N. C. F. attache beaucoup d'intérêt à la suppression du métier d'accrocheur particulièrement salissant, pénible et dangereux.

Quoi qu'il en soit, il est encore prématuré d'envisager un calendrier de l'opération; néanmoins, il faut admettre l'éventualité qu'en cas de décision positive dans un délai de l'ordre d'un an, des dépenses pour certaines phases préparatoires de la transformation soient à engager d'ici à 1965. C'est la raison pour laquelle la S. N. C. F. a demandé et obtenu l'inscription au projet du IV^e plan de modernisation et de productivité, valable pour les années 1962 à 1965, d'un crédit de principe destiné à lui permettre de faire face le cas échéant à ces premières dépenses.

La traction, le mouvement et la voie ne sont pas les seuls services sur lesquels la S. N. C. F. fait porter ses efforts de modernisation. L'exploitation, elle aussi, se transforme et veut offrir au public un service adapté aux besoins nouveaux.

Un exemple de cette recherche nous est donné par l'organisation et la mise en service des transports par trains « auto-couchettes ».

Les développements simultanés de la circulation routière et du tourisme ont conduit en effet la S. N. C. F. à créer, en faveur des usagers de l'automobile, de nouveaux services répondant à leurs besoins propres: les trains « auto-couchettes ».

Le train auto-couchettes est un train spécialisé pour le transport simultané des automobilistes et de leur véhicule, il est composé de wagons-lits et de voitures couchettes de 2^e classe pour le transport des voyageurs, de wagons spéciaux à double plancher pour le transport des automobiles, les wagons spéciaux comportent un dispositif permettant le chargement de la rame en bout, avec passage des automobiles d'un wagon à l'autre. Chaque wagon peut transporter 6 voitures moyennes ou 8 petites voitures.

Les trains « auto-couchettes » circulent de nuit sur des relations déterminées. La fréquence des dessertes varie, selon les relations, de l'aller et retour hebdomadaire à l'aller et retour quotidien. La période de fonctionnement s'étend généralement de juin à septembre, sauf pour certains services qui sont assurés également pendant les fêtes de Pâques et de fin d'année.

Tarifification des trains « auto-couchettes »:

a) Automobiles: chaque automobile doit être accompagnée par un voyageur au minimum; elle est taxée comme bagage;

b) Voyageurs: les voyageurs doivent acquitter le prix du transport correspondant au parcours à effectuer dans le train « auto-couchettes », y compris les suppléments pour places couchées. Il n'existe pas de tarification particulière pour ces services, les voyageurs pouvant être munis de billets à prix réduits comme pour les autres trains (billets touristiques, billets de congés populaires...).

Les coefficients moyens d'occupation sont relativement élevés. Le nombre moyen de voyageurs par automobile est voisin de 3.

Pour l'ensemble de ces services, les résultats d'exploitation se sont présentés comme suit:

— Dépenses marginales (dépenses supplémentaires pour la S. N. C. F. entraînées par la création de ces services)	3,3 milliards de francs.
— Recettes	7,1

Résultats (recettes—dépenses) . 3,8 milliards de francs.

Les dépenses totales, qui sont supérieures d'environ 45 p. 100 aux dépenses marginales, sont également couvertes par les recettes.

Les trains « auto-couchettes », qui ont bénéficié d'une grande faveur du public, ont donc constitué une opération très avantageuse pour la S. N. C. F. sur le plan financier.

Ainsi donc, la S. N. C. F. offre un exemple remarquable de jugement dans le choix de ses efforts de modernisation des techniques et des méthodes en ne se fondant pas sur le caractère spectaculaire de ses réalisations mais, au contraire, en prenant comme critère le meilleur service assurant le meilleur rendement de ses investissements.

Nous savons tous que les opérations de modernisation (électrification, création ou transformation de triage) ne sont engagées par la S. N. C. F. qu'après avoir reçu une autorisation gouvernementale, et les propositions présentées sont toujours accompagnées d'un bilan économique indiquant, notamment, le montant des investissements et le taux de rentabilité de l'opération.

Il est à remarquer que la comparaison des dépenses effectives relatives à chacune des opérations et des dépenses dans chaque bilan montre que les évaluations ont toujours été conformes à la réalité.

En effet, citons M. Lesage, expert économique d'Etat au ministère de l'économie nationale, qui a procédé à des comparaisons de cet ordre, notamment pour les électrifications, Paris—Lyon et Valenciennes—Thionville.

Pour Paris—Lyon, M. Lesage a établi qu'en 1952, et compte tenu du trafic en 1951, le bilan était le suivant:

— dépenses réelles: 91.757 millions;
— économies annuelles: 8.610 millions;
— rentabilité: 9,38 p. 100.

Pour le bilan d'électrification Valenciennes—Thionville, ce haut fonctionnaire a effectué la comparaison suivante, en réévaluant les dépenses en prix 1956 :

Installations fixes :	
Dépenses prévues au projet.	21.500 millions
Dépenses réelles	21.800 —
Variation	+ 300 millions (+ 1,4 %).
Locomotives électriques :	
Dépenses prévues au projet (105 locos).....	14.035 millions
Dépenses réelles (85 locos).....	11.113 —
Variation	— 2.922 millions (— 21 %),

et il ajoutait dans son rapport de 1959 de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques (fascicule n° 10. — Equipement) :

« Dans tous les cas où un contrôle *a posteriori* a été fait de la rentabilité effective des électrifications, il a été trouvé qu'elle était supérieure à la rentabilité présentée dans les projets. »

Par ailleurs, un article paru dans la revue des ingénieurs civils de France (novembre-décembre 1956) établissait *a posteriori* le bilan d'électrification de Valenciennes—Thionville, qui conduisait à une rentabilité de 22 p. 100 au lieu de 14 p. 100 prévus dans le bilan joint au projet adressé au ministère des travaux publics.

Pour l'électrification Bâle—Reding, les dépenses réelles effectuées de 1954 à 1958 ont été de 13.767 millions, soit 11.920 millions en prix 1954. Le montant du projet en prix 1954 était de 12.359 millions, d'où une réduction de 439 millions (— 3,5 p. 100).

Pour l'électrification Lyon—Nîmes, les dépenses réelles ont été de 22.083 millions (exécution de 1956 à 1960), soit 16.770 millions en prix 1954.

Le montant du projet en prix 1954 était de 17.630 millions, d'où une réduction de 760 millions (— 4,3 p. 100).

Nous constatons donc que l'effort interne de la S. N. C. F. réalisé dans tous les domaines de son activité en vue d'obtenir de meilleures conditions financières et techniques de son exploitation est judicieux et que ses bilans et prévisions sont sincères. Il est donc bien certain que l'insuffisance d'exploitation qui est cette année importante est due à des phénomènes extérieurs.

Notre examen ne serait pas complet si nous n'abordions pas deux aspects très différents du caractère social de la S. N. C. F. : l'un qui intéresse notamment les habitants des régions sous-développées, l'autre le travailleur du rail.

Il nous faut insister une fois encore sur la nécessité de maintenir l'exploitation des petites lignes. La vie de nombreuses campagnes en dépend. Nul doute qu'il est possible de les exploiter sous une forme allégée. Les supprimer par quelque moyen que ce soit, sous prétexte qu'elles sont déficitaires, serait une injustice dont souffriraient les populations de nos campagnes car ces lignes ne sont pas les seules à présenter une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses. Nous ne voulons prendre comme exemple que l'exploitation de la banlieue parisienne sans pour autant nier le caractère social de cette desserte aux larifs qui y sont pratiqués.

La S. N. C. F. exploite dans la région parisienne 950 km de lignes de banlieue sur lesquelles 318 millions de voyageurs ont été transportés en 1960, soit 4,53 milliards de voyageurs-kilomètres, sur un total de 32 milliards de voyageurs-kilomètres pour l'ensemble de la S. N. C. F. en 1960.

L'exécution du service banlieue nécessite un matériel roulant très important (plus de 200 locomotives à vapeur ou Diesel, 400 automotrices ou locomotives électriques, 1.600 voitures-voyageurs ou remorques d'automotrices) par suite de la répartition très inégale du trafic pendant les heures de la journée : dans chaque sens de circulation, plus d'un tiers de l'ensemble des voyageurs doit être transporté pendant les heures de pointe.

Cette caractéristique du trafic banlieue, entraînant les dépenses de matériel anormalement élevées, ainsi que l'application d'une tarification réduite à certaines catégories d'usagers, qui représentent près de 70 p. 100 des voyageurs de banlieue, mesure imposée par des considérations sociales, entraîne chaque année un déficit considérable dans les comptes du trafic voyageurs banlieue : en 1960, les dépenses totales de 339 millions de francs ont excédé les recettes tarifaires de 182 millions, c'est-à-dire que 54 p. 100 des dépenses totales n'ont pas pu être couvertes par les recettes provenant de la vente des titres de transport.

Or, depuis 1953, par suite de l'accroissement rapide de la population au voisinage des voies ferrées de banlieue, des difficultés de circulation routière et de la qualité du service assuré par le chemin de fer, le trafic ne cesse de croître de 3 à 4 p. 100 par an et, d'après les projets de construction de

logements en étude, on doit s'attendre d'ici à 1970 à des augmentations beaucoup plus fortes sur certaines lignes, notamment les lignes de la région Nord et certaines lignes de la région Ouest. Un tel développement pose à la S. N. C. F. des problèmes difficiles. Sur certaines lignes, les installations presque à la limite de capacité, ne peuvent absorber des augmentations de trafic de cet ordre sans des travaux coûteux. Le financement de ces travaux cause à la S. N. C. F. de graves préoccupations. Sans doute, sont-ils indispensables sur le plan social mais, compte tenu des résultats financiers de l'exploitation de la banlieue, ils apparaissent sans aucune justification sur le plan économique pour la S. N. C. F.

Les capitaux dont la S. N. C. F. peut disposer pour ses investissements suffisent à peine à la réalisation des opérations strictement indispensables pour faire face à la progression du trafic grandes lignes et des opérations hautement productives telles que la modernisation de la traction et des triages. On conçoit qu'il ne saurait être question dans ces conditions de prélever sur ces capitaux les sommes nécessaires à l'augmentation de la capacité des lignes de banlieue.

L'équité voudrait que, pour les investissements de banlieue, soient prévus des crédits spéciaux. En effet, sans que soit mis en cause, nous le répétons, la nature sociale des besoins de desserte de la banlieue parisienne, il n'en reste pas moins qu'il est anormal de frustrer l'ensemble des habitants du pays des réalisations nécessaires au développement des transports, qui conditionne leurs moyens d'existence.

Et, revenant aux petites lignes si nécessaires à la vie, surtout, du monde paysan, nous tenons à préciser que la fermeture effectuée des 12.000 à 13.000 km de voies ferrées, ne représente, chaque année, que 8 milliards environ d'anciens francs d'économie, soit à peine 1 p. 100 du chiffre des recettes de l'année 1961.

Nous ne pensons pas, si nous comparons ces « économies » à l'effort nécessaire et indispensable réclamé par la desserte de la banlieue parisienne, que le sacrifice imposé aux habitants des régions déshéritées ait été équitable.

Pour ce qui concerne directement les cheminots, notre attention a été portée sur la question du salaire et de ses annexes et sur un certain nombre de réalisations sociales intéressant ce personnel.

Le salaire et ses annexes font l'objet des principales revendications des cheminots, qui portent sur :

- la majoration des salaires et retraites ;
- le relèvement des prestations familiales ;
- la réduction de la durée du travail et l'aménagement des horaires.

Salaires :

Les organisations syndicales demandent que les salaires des cheminots suivent l'augmentation du coût de la vie et l'évolution des salaires industriels et qu'ils rattrapent progressivement leur retard par rapport à ceux d'autres secteurs.

Un effort salarial important a été réalisé pendant l'exercice 1962, au cours duquel les rémunérations ont été relevées, en trois étapes, de 9,3 p. 100 en moyenne, par augmentation du salaire de base et poursuite de la réforme de structure des rémunérations amorcée en 1960. A ces augmentations sont venus s'ajouter, le 15 novembre 1962, un paiement exceptionnel représentant 9 p. 100 d'une mensualité et un rappel de productivité de 0,77 p. 100, et, le 31 décembre, une prime a été allouée, à l'occasion du 25^e anniversaire de la S. N. C. F., variant de 30 à 120 F, suivant l'ancienneté.

Enfin, il a été décidé de majorer le salaire de base de 4,50 p. 100 au 1^{er} janvier 1963 et de payer une prime de productivité de 0,77 p. 100.

Si l'on se fonde sur les variations au cours des douze derniers mois connus (30 novembre 1961 au 30 novembre 1962) des indices du coût de la vie, lesquels ont augmenté de 4,4 p. 100 (1) pour l'indice des 250 articles et 4,2 p. 100 (2) pour l'indice des 179 articles, on peut conclure que le pouvoir d'achat des cheminots a été relevé assez sensiblement au cours de cette période. Mais il en a été de même pour les différentes autres catégories de salariés, en particulier ceux du secteur privé, dont les rémunérations ont été augmentées — d'après l'indice des salaires horaires France entières toutes activités — pendant les quatre derniers trimestres connus (octobre 1961 à octobre 1962), de 9,2 p. 100, de sorte que les organisations syndicales, sans contester l'importance des mesures prises, font valoir que celle-ci n'ont pas permis de réduire l'écart entre les salaires des cheminots et ceux de l'industrie.

(1) 143,9 — 138,7.

138,7

(2) 133,07 — 127,74.

127,74

S'il est difficile d'apprécier d'une façon globale l'écart entre les salaires de différentes branches d'activité, les emplois et les structures de rémunération étant, en général, difficilement comparables, il est admis que pour les emplois S. N. C. F. ayant leur exact correspondant dans le secteur privé, les salaires des cheminots sont inférieurs à ceux de leurs homologues de l'industrie. Par ailleurs, on nous a affirmé qu'au cours des dernières années l'évolution des rémunérations a été favorable au secteur privé et que les améliorations successives apportées dans celui-ci aux régimes de retraite, aux allocations de chômage, aux régimes de congé, etc., réduisent progressivement l'intérêt du statut particulier des cheminots, rendant ainsi le recrutement plus difficile.

Néanmoins, les augmentations de janvier 1963 permettront un léger redressement de la situation.

Avec leurs centrales syndicales, les fédérations de cheminots demandent la suppression des abattements de zone. A la suite de la limitation à 6 p. 100 de l'abattement du S. M. I. G., la S. N. C. F. va prendre une mesure analogue, comme dans la fonction publique.

Retraites :

Au cours de la dernière décennie, les pensions des cheminots ont été progressivement dévaluées par rapport aux salaires d'activité par suite de l'introduction dans la rémunération d'éléments n'entrant pas dans l'assiette du calcul des pensions. Les organisations syndicales mènent une campagne permanente pour obtenir que cette situation soit redressée.

La réforme de structure des rémunérations de 1960 a permis, comme dans la fonction publique, d'intégrer progressivement, dans le traitement — assiette des pensions — l'indemnité dégressive qui était payée aux petites échelles et par suite de relever les plus petites pensions. Il n'a été possible, depuis, que de maintenir sans plus la réalité existant entre les pensions et les salaires d'activité.

Un relèvement supplémentaire des pensions semble donc souhaitable, le rapport des pensions aux salaires étant à la S. N. C. F. nettement plus faible que dans les autres secteurs publics ou parapublics, mais ceci nécessiterait des crédits importants et ne pourrait être réalisé que progressivement.

Une mesure particulière pourrait être examinée d'urgence : elle concerne le minimum de pension qui intéresse les petits retraités. Ce minimum fixé à 90 p. 100 du traitement de base en 1957, et qui était ainsi maintenu comme par le passé, légèrement au-dessus de celui de la fonction publique, lui est maintenant très inférieur, les valeurs respectives étant au 1^{er} janvier 1963 de 3.137,20 F à la S. N. C. F. et 3.830 F dans la fonction publique. Les organisations syndicales demandent que le minimum soit porté à 100 p. 100 des éléments du salaire de base soumis à retenue pour la retraite comme pour les fonctionnaires.

Allocations familiales :

Les cheminots bénéficient des prestations familiales du régime général. A l'instar de leurs centrales, les fédérations de cheminots demandent un relèvement substantiel de ces prestations. On peut rappeler que les allocations familiales ont été relevées au cours de l'année 1962 en trois étapes d'environ 13 p. 100 et que divers aménagements sont intervenus au 1^{er} janvier 1963.

Par ailleurs, les cheminots reçoivent, au même titre que le personnel d'E. G. F. un supplément familial analogue à celui de la fonction publique.

L'étape de la réforme des rémunérations de la fonction publique, intervenue le 1^{er} décembre 1962, a été accompagnée d'une modification du mode de calcul du supplément familial.

Il semble qu'il y aurait lieu d'appliquer une mesure analogue pour l'allocation familiale supplémentaire des cheminots afin de maintenir le parallélisme et d'éviter de dévaluer cette allocation à caractère social.

Durée du travail et aménagement des horaires :

Les organisations syndicales ne cessent de réclamer la réduction de la durée hebdomadaire de travail et l'aménagement des horaires.

M. le ministre des travaux publics a décidé de ramener de 48 heures à 46 heures la durée hebdomadaire de travail à partir du 1^{er} octobre 1962. A cette occasion la semaine anglaise et la semaine de 5 jours ont été généralisées dans tous les services ne nécessitant pas une présence continue du personnel. Ces mesures entraînent l'embauchage d'environ 8.000 agents supplémentaires et le report de certains travaux sur l'industrie privée.

D'autre part, le personnel cheminot des services actifs doit accepter les sujétions qu'impose l'exploitation continue du chemin de fer et les horaires de travail qui en découlent.

En contrepartie de ces sujétions, certaines indemnités sont allouées aux agents qui les subissent, notamment pour le travail de nuit et également, depuis novembre 1960, pour le travail du dimanche et jours de fête.

Les prestations sociales les plus importantes sont examinées ci-après :

Logement :

L'effort accompli par la S. N. C. F. dans le domaine du logement est particulièrement important.

Depuis la fin des hostilités :

— 14.500 logements environ (dont 544 en 1962) ont été construits ou reconstruits directement par la S. N. C. F. ;

— 17.500 logements (dont 1.486 en 1962) ont été mis à la disposition des cheminots par la Société immobilière des chemins de fer, filiale de la S. N. C. F. qui coiffe 14 sociétés H. L. M. ;

— 9.100 logements (dont 929 en 1962) ont été obtenus en contrepartie de subventions ou de participations financières à différents organismes de construction.

Soit au total 41.100 logements qui, ajoutés aux logements dont la S. N. C. F. disposait déjà, portent à environ 108.000 le nombre des logements qu'elle met à la disposition de son personnel.

Il convient de signaler en particulier l'effort accompli pour le logement des agents célibataires, rendu nécessaire par le recrutement de jeunes gens en provenance de résidences souvent très éloignées de leur lieu de travail : 1.250 chambres construites au 1^{er} janvier 1963 et 5.000 chambres environ prévues à construire au cours des trois années à venir.

Il faut également noter l'important problème des cheminots rapatriés d'Algérie : sur 4.000 agents actuellement rapatriés, la S. N. C. F. a pu elle-même en reloger 900. Toutefois, ces rapatriés n'ont pu être logés qu'au détriment des agents de la métropole et toutes les ressources en logements sont maintenant épuisées. Comme la S. N. C. F. doit recevoir encore quelque 3.000 rapatriés, elle a absolument besoin de l'aide des pouvoirs publics à ce sujet. La question est particulièrement critique dans la région parisienne.

En ce qui concerne l'accession à la propriété, des facilités sont accordées au personnel, soit directement par la S. N. C. F. sur ses fonds propres, soit plus généralement par des organismes de crédit, en contrepartie de sa caution assortie de bonifications.

Au cours des années 1960, 1961 et 1962 :

— 9.300 agents ont obtenu des prêts destinés à l'acquisition ou la réparation de logements anciens ;

— 8.750 agents environ ont obtenu des prêts à la construction.

Activités sociales diverses :

— modernisation et aménagement des cantines pour faire face aux besoins nouveaux qui résultent du recrutement assez important de jeunes agents de régions éloignées et vivant en célibataire ainsi que de la tendance progressive à la réduction de la coupure de midi.

Un programme quinquennal de modernisation des cantines couvrant les années 1961 à 1965 a été établi en 1960. Les dépenses faites à ce titre se sont élevées à 800.000 F en 1961 et atteignent environ 1.345.000 F en 1962. Les prévisions pour 1963 se montent à 2.362.000 F et des sommes de même ordre sont à prévoir pour 1964 et 1965. Encore n'est-il pas fait état dans ces prévisions de l'installation envisagée d'une cantine de 1.150 places pouvant recevoir 5.800 convives des services de la direction générale où le régime de la coupure courte tend à se développer.

— développement des activités en faveur de la jeunesse :

Centres de jeunesse :

Ces centres fonctionnent le jeudi pendant l'année scolaire (13.000 participants) et pendant la période des grandes vacances (présence moyenne journalière de plus de 18.000 enfants dont 1.800 de moins de six ans).

Il est prévu de développer les centres de jeunesse situés dans les grandes agglomérations.

Colonies de vacances :

En 1962, 56.200 séjours ont été organisés dans 162 colonies de vacances de la S. N. C. F.

En 1960, en raison de la diminution de la durée des grandes vacances scolaires, la S. N. C. F. a dû réduire à vingt-trois jours la durée de chaque séjour. Elle a ensuite été amenée à réaliser progressivement une organisation comportant deux périodes de trente jours au lieu de trois de vingt-trois jours.

Cette transformation conduit à augmenter de 50 p. 100 le nombre des places.

En 1962, plus de la moitié des séjours ont été de trente jours.

Conseils et aides aux familles pour l'orientation professionnelle des enfants et les soins aux enfants infirmes ou inadaptés :

La S. N. C. F. possède six centres d'orientation professionnelle et neuf consultations médico-pédagogiques.

Les centres d'orientation professionnelle ont procédé en 1962 à 670 examens d'orientation scolaire de dix à douze ans, à près de 500 examens de préorientation pour les enfants âgés de treize ans, à plus de 2.000 examens d'orientation professionnelle proprement dits pour les enfants de quatorze à quinze ans ainsi qu'à plus de 1.000 examens de réorientation d'adolescents et d'adultes. L'examen des enfants de quatorze à quinze ans et des adolescents est l'un des aspects les plus intéressants de leur activité, car ces catégories ne sont pas toujours examinées systématiquement dans les centres publics.

Mais les conseillères ne se bornent pas à donner des conseils d'orientation proprement dits ; elles sont aussi appelées à donner des avis psychologiques et pédagogiques.

Les médecins psychiatres chargés des consultations médico-pédagogiques et les psychologues qui y sont attachées examinent les enfants après avoir pris contact avec la famille. Une assistante sociale, également attachée à la consultation, participe ensuite au placement des enfants qui sont justiciables d'un traitement en établissement.

Les consultations groupent en outre des activités telles que : psychothérapie, rééducation motrice, gymnastique rythmique, rééducation du langage, etc.

Près de 7.000 examens psychologiques et médicaux y ont été effectués en 1962 et plus de 700 placements réalisés.

Le cas échéant, les placements ont lieu dans les propres établissements médico-pédagogiques de la S. N. C. F. situés à Sermaise (Loiret) pour les garçons de 7 à 14 ans, à Saint-Mandrier (Var) pour les garçons de 6 à 12 ans et à Sassenage (Isère) pour les filles de 8 à 17 ans.

Lorsque les enfants sont placés en dehors de la S. N. C. F., la famille est aidée, lorsqu'elle ne peut bénéficier d'une prise en charge par la Sécurité sociale ou l'Aide sociale.

R. A. T. P.

La régie autonome des transports parisiens, avec l'exercice 1961, termine sa troisième année de régime établi par « l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne », financièrement équilibré.

Le trafic des réseaux qui depuis 1953 s'était progressivement accru semble se stabiliser et la régression du trafic qui s'était manifesté en 1960 semble se confirmer en particulier sur le réseau routier ; cette baisse de trafic paraît principalement imputable à l'encombrement croissant de la voie publique, ainsi qu'à la diminution du trafic durant les périodes creuses.

En 1961, les réseaux de la régie ont transporté 1.995 millions de voyageurs. Le nombre de voyageurs par voiture-kilomètre est passé de 7 à 6,7 sur le réseau du métropolitain, de 8,30 à 7,9 sur la ligne de Sceaux et de 7,1 à 6,8 sur le réseau routier, soit une diminution de 4 p. 100 sur le réseau ferré et de 6 p. 100 sur le réseau routier.

Les effectifs sont restés sensiblement les mêmes qu'en 1960 : 35.382 contre 35.391 en 1960.

L'année 1961 a vu le démarrage d'un programme important de développement des transports publics parisiens : il s'agit en fait de la constitution d'un réseau de lignes ferroviaires à grand débit complétant les lignes de la S. N. C. F. pour réunir de façon plus intime Paris à sa banlieue. En 1966, la ligne de métro régional souterraine la Folie—la Défense—Etoile permettra la desserte du nouveau quartier de la défense ; cette ligne sera la suite prolongée à l'Est par la ligne de Vincennes, qui sera électrifiée, modernisée et aménagée en une ligne de banlieue à gros débit. D'autre part la modernisation de la ligne n° 1 Château de Vincennes—Pont de Neuilly sera terminée fin 1963, allongement des anciennes stations pour permettre le trafic avec 6 voitures et mise en service des rames sur pneumatiques. Ce procédé, qui a fait ses preuves sur la ligne Mairie-des-Lilas—Châtelet, permettra l'accélération du trafic et apportera un plus grand confort aux voyageurs.

Le développement du trafic de la ligne de Sceaux a conduit à augmenter la composition des trains, portée de 2 à 3 voitures à 6 aux heures d'affluence. Cette innovation a nécessité l'allongement des quais d'un certain nombre de stations.

Afin de permettre, malgré l'allongement des trains, la surveillance de la montée et de la descente des voyageurs dans les stations en courbe, un équipement de télévision a été installé dans 12 d'entre elles. Le chef de train voit ainsi sur l'écran d'un appareil récepteur l'image des parties du convoi qu'il ne peut surveiller directement.

Pour le réseau routier, la régie a poursuivi la mise au point du prototype de l'autobus standard. Ce nouveau type d'autobus est caractérisé par sa polyvalence d'emploi (service à deux agents ou à un agent) ses possibilités de forte capacité, l'aménagement rationnel de son plan de circulation et de ses accès.

Des travaux portant sur la modernisation des aménagements des terminus routiers sont en cours ou projetés à la porte des Lilas, au pont de Neuilly et au pont de Sèvres, pour faciliter le transit des voyageurs entre ces derniers et les rames du métropolitain.

Enfin, des travaux importants de modernisation des dépôts d'autobus sont en cours dans cinq d'entre eux.

Malgré l'effort de modernisation entrepris par la R. A. T. P. le déficit d'exploitation s'accroît. La subvention d'Etat passe de 145.200.000 F en 1962 à 257.200.000 F en 1963, soit une augmentation de l'ordre de 78 p. 100.

Conclusion.

La commission de la production et des échanges,

Invite le ministre des travaux publics à rechercher une meilleure harmonisation dans le déroulement de la réforme en cours, conformément aux indications du memorandum publié en 1959.

Dit que cette réforme doit respecter les situations personnellement acquises, déterminer une promotion sociale, équiper comme il convient les services extérieurs et notamment les subdivisions afin de leur permettre de répondre aux besoins.

Souhaite que cette réforme soit l'amorce d'une autre, plus importante, intéressant l'ensemble des ministères et des services techniques dans l'esprit et le cadre des propositions de loi déposées à ce sujet.

S'élève avec vigueur contre l'insuffisance des crédits de strict entretien (chapitre 35-21, article 1^{er}) ce en dépit de ses avis formulés chaque année ; en conséquence, invite le Gouvernement à différer toute dépense non indispensable de manière à porter le crédit de 230 à 300 millions en 1963 et à 500 millions en 1964.

Souhaite un effort supplémentaire important pour l'aménagement et la réfection du réseau routier national existant (routes nationales importantes classées en 1^{re} et 2^e catégorie).

Insiste pour que le Gouvernement dégage les moyens de financement nécessaires à la réalisation des programmes d'autoroutes par une affectation raisonnable des fonds provenant de la taxe intérieure sur les carburants conformément à l'esprit du Fonds routier.

Estime que l'emprunt doit rester un moyen mis à la disposition du Fonds routier pour une accélération souhaitable des programmes engagés et que l'amortissement de cet emprunt ne doit pas être une nouvelle manière d'accroître la charge spécifique frappant la circulation.

Sollicite un additif au plan quinquennal afin de prévoir de grandes liaisons routières évitant la région parisienne et notamment de grandes routes transversales reliant directement les régions de l'Ouest aux pays de l'Europe centrale.

Confirme sa position des années antérieures en ce qui concerne une coordination des transports valable et complète, la réforme tarifaire n'étant qu'une amorce palliative de cette coordination.

Souhaite qu'un débat ait lieu assez rapidement à la commission en présence de M. le ministre des travaux publics et des transports sur la déperdition des tarifs de la S. N. C. F. afin de connaître les résultats découlant de l'application de cette mesure.

Confirme la position prise lors de la discussion du budget 1961 et 1962 en ce qui concerne l'octroi du bénéfice des campagnes simples et des campagnes doubles aux anciens combattants cheminots, sollicite l'ouverture d'un crédit immédiat au budget 1963 de l'ordre de 30 millions de francs pour satisfaire dans la proportion d'un tiers environ cette mesure dont l'application serait ainsi étalée sur trois ans.

Approuve la modernisation de la S. N. C. F. entraînant un accroissement de productivité très sensible.

Sous réserve de ces observations, la commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption du budget des travaux publics et des transports.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1963 publiés en annexe au compte rendu intégral
en application de la décision communiquée à l'Assemblée nationale le 3 janvier 1963.

(Suite.)

ANNEXE N° 57

AVIS présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22), par M. Duchesne, député.

TOME II

XIV. — VOIES NAVIGABLES ET PORTS

Mesdames, messieurs, votre commission de la production et des échanges se propose d'examiner les différents chapitres du budget des travaux publics et des transports qui concernent les voies navigables et les ports, de vous faire part des observations qu'ils suscitent de sa part et de vous indiquer, dans sa conclusion, les améliorations qu'elle souhaiterait voir apporter au budget de l'année 1964.

PREMIERE PARTIE

DEPENSES ORDINAIRES

TITRE III. — Moyens des services.

Dans sa première partie, ce titre traite des différentes rémunérations du personnel.

Peu de choses à dire sur ce titre si ce n'est qu'au chapitre 31-31 le crédit était en 1962 de 16.688.059 F et passe en 1963 à 18.910.704 F. Au chapitre 31-32 : en 1962, 2.494.724 F ; en 1963, 3.129.756. Comme vous le voyez, l'augmentation d'une année à l'autre est d'environ 12 p. 100. Votre commission espère que cette dotation suffira et ne devra pas être augmentée en cours d'exercice.

La cinquième partie du titre III concerne les travaux d'entretien et les chapitres 35-31 et 35-32 se rapportant respectivement aux voies de navigation intérieures et aux ports maritimes.

Pour les voies de navigation intérieures (chap. 35-31), les crédits pour 1963 sont inchangés par rapport à ceux de 1962, soit pour 1963, 63.422.960 F au lieu de 64.448.018 F en 1962.

Il n'y aurait donc apparemment rien à dire pour ce chapitre. Malheureusement, en raison de la hausse d'environ 5 p. 100 d'une année à l'autre (tant sur les salaires que sur les fournitures), il faudra réduire de 5 p. 100 des travaux d'entretien normaux, ce qui aura pour conséquence dans l'avenir d'accumuler des travaux qui devraient être effectués au fur et à mesure de leur nécessité.

Pour les travaux d'entretien des ports maritimes (chap. 35-32), la situation est beaucoup plus grave.

En effet, les crédits accordés à ce chapitre sont sensiblement les mêmes qu'au budget de 1962 et s'élèvent à 38.778.520 F au lieu de 38.250.590 F. Par analogie avec ce qui a été dit ci-dessus pour les voies navigables, ces crédits sont inférieurs de 5 à 6 p. 100 à ce qu'ils devraient être, mais ce pourcentage est nettement au-dessous de la réalité. En effet, si l'on tient compte des hausses de traitement et autres charges concernant les inscrits maritimes qui sont utilisés sur les engins de dragage, l'incidence de ces charges apporte un supplément de réduction d'environ 2 p. 100 sur le montant des crédits de ce chapitre.

Et si l'on ajoute enfin les dépenses que l'administration des Ponts et chaussées doit faire pour l'entretien des ouvrages nouveaux, on arrive à penser qu'il eut fallu à ce chapitre un crédit d'environ 45 millions de francs au lieu de 38 millions de francs.

Pour remédier à ce budget de misère, l'administration des Ponts et chaussées s'est efforcée, depuis plusieurs années, d'obtenir de nombreuses chambres de commerce gestionnaires des ports, un fonds de concours. Plusieurs chambres ont refusé, mais d'autres, craignant de voir les accès de leur port s'ensabler par suite d'un dragage insuffisant, ont accepté une participation dans les frais de dragage qui, selon l'importance des ports, varie de 30.000 à un million de francs par an, cette participation étant prise sur les péages de ces ports.

Il apparaît absolument anormal que de tels errements se poursuivent. Tous les ports sans exception doivent subir le même sort, les mêmes charges et, dans le budget de 1964, le Gouvernement devrait tenir compte de cette observation et prévoir les dotations nécessaires pour faire cesser la perception des fonds de concours demandés à certaines chambres de commerce.

Les crédits affectés au fonctionnement, à l'entretien et aux réparations des établissements de signalisation maritime (chap. 35-33) sont maintenus au même niveau qu'en 1962, soit 12.510.720 F.

TITRE IV. — Interventions publiques.

Au chapitre 44-31, sont inscrites les subventions aux ports autonomes dont les crédits, pour 1963, sont légèrement augmentés et passent de 6.362.618 F en 1962 à 6.453.520 F cette année.

A propos de ce chapitre, il y a lieu de rappeler au Gouvernement qu'en 1923, après avis de commissions interministérielles, un accord avait été conclu fixant ces subventions pour l'entretien des accès, pour deux ports pris en exemple, respectivement à :

1.150.000 F pour le futur port autonome de Bordeaux,
et à 4.370.000 F pour le futur port autonome du Havre.

Depuis cette date, notre monnaie a subi les dépréciations que vous savez et par surcroît, les travaux d'entretien des accès se sont accrues du fait de l'accroissement des navires qui fréquentent nos ports autonomes.

Le coefficient 117 entre 1923 et 1963 est donc très loin de la réalité et l'accord qui avait été conclu en 1923 n'a donc point été respecté.

Le chapitre 44-32 : subventions aux signalisations maritimes dans les territoires d'outre-mer est maintenu à 432.000 F.

Les subventions allouées à la batellerie pour lui permettre de faire face à ses difficultés d'exploitation figurent au chapitre 45-31 qui prévoit pour 1963 des crédits de 13.500.000 F au lieu de 10 millions en 1962.

Le taux de l'aide ainsi accordée est d'environ 4 p. 100.

Elle a été attribuée en octobre 1962 à la suite de l'augmentation des tarifs ferroviaires. Ceux-ci ayant été bloqués depuis décembre 1960, la batellerie n'avait pu obtenir de revalorisation de ses frêts depuis cette date.

Il est certain que lorsque nos voies navigables permettront à des automoteurs ou péniches de gros tonnage d'être en service sur des canaux plus larges et plus profonds et compte tenu d'une modernisation indispensable de notre flotte de bateaux fluviaux, ce chapitre devrait progressivement disparaître du budget.

DEUXIEME PARTIE

DEPENSES EN CAPITAL

Les autorisations de programme atteignent, pour le budget de 1963, 185 millions de francs. A ces crédits d'Etat s'ajoutent des ressources supplémentaires d'un montant de 30 millions de francs provenant de contributions de la profession et de fonds de concours de collectivités locales.

Ces crédits sont quelque peu inférieurs aux prévisions annuelles du IV^e Plan. Le total pour 1962 et 1963 n'atteignant que 326 millions de francs, il sera nécessaire d'obtenir en 1964 et 1965 des crédits plus importants indispensables à la réalisation des travaux prévus dans la tranche ferme du IV^e Plan.

TITRE V. — Investissements.

Les crédits pour les opérations nouvelles concernant l'équipement des voies navigables, inscrits au chapitre 53-30, s'élèvent à 185 millions de francs, en augmentation sensible sur 1962 (130 millions). Les fonds de concours sont prévus pour 30 millions 650.000 F.

L'année 1963 marquera une étape importante du IV^e Plan. Tous les chantiers des écluses et dérivations de la liaison Dunkerque-Valenciennes sont ouverts ou seront lancés dans le courant de l'année. L'achèvement des travaux essentiels est prévu pour la fin 1965, date à laquelle les unités poussées devront circuler de Denain à Dunkerque.

Les dernières tranches de travaux pour l'achèvement du canal du Nord seront lancées en 1963, afin que les 100 km de cette voie nouvelle soient ouverts au trafic vers la fin de 1964.

Sur la haute et la basse Seine, le programme des travaux se poursuit conformément aux prévisions, ce qui permet de penser que les objectifs du IV^e Plan seront atteints. La navigation à grand gabarit pourrait donc s'effectuer en 1965 depuis l'embouchure jusqu'à Montereau. Il faut noter cependant que la reconstruction du barrage de la Cave a subi des retards importants : deux solutions techniques ont été envisagées. Il conviendrait, si la solution préconisée par les représentants des riverains était adoptée, de prévoir l'ouverture de crédits supplémentaires que rendrait indispensable la mise en œuvre de ce projet, qui apparaît plus coûteux que celui proposé initialement par les ponts et chaussées.

L'accélération des travaux de construction des barrages et des écluses sur le Rhône permettra, en 1972, la navigation à grand gabarit depuis l'embouchure jusqu'à Lyon.

Les travaux de canalisation de la Moselle se poursuivent de façon satisfaisante, aussi bien sur la partie internationale de Coblence à Thionville que sur la section Thionville-Metz. Il faut cependant regretter que les coûts de réalisation soient fort éloignés des prévisions, surtout à cause des indemnités d'expropriation des terrains.

Au terme du IV^e Plan, les convois poussés pourront atteindre Metz. Il faudra attendre 1967 pour que la navigation à grand gabarit s'effectue jusqu'à Frouard, point de jonction avec le canal de la Marne au Rhin, dont la mise à 2,20 mètres se poursuit jusqu'à Strasbourg.

Le rythme des travaux de mise à grand gabarit de la section de canal qui relie les faubourgs de Mulhouse au grand canal d'Alsace à Niffer se poursuit selon le programme prévu. Cette tranche de travaux devrait être achevée au cours de 1963.

Enfin, sont également poussés activement les travaux de mise à 2,20 mètres du canal du Rhône au Rhin, entre Strasbourg et Neuf-Brisach, point de raccordement avec le grand canal d'Alsace.

Le chapitre 53-34 concerne les opérations nouvelles pour les ports de commerce. De 123 millions (part de l'Etat) en 1962, ce chapitre passe à 136 millions en 1963 (la moyenne du plan est de 141 millions), auxquels s'ajoutent 97 millions de fonds de concours, soit au total environ 233 millions. C'est certes un progrès sensible, mais qui ne permet pas de rattraper le retard acquis dans l'exécution du plan.

Les tranches les plus importantes de ce budget affectent principalement nos grands ports. C'est ainsi que le Havre reçoit 40.400.00 F pour son extension, dont le but principal est de desservir une très grande zone industrielle en cours de réalisation.

Par un décret du 22 novembre 1962, le port autonome du Havre est autorisé à exécuter des travaux d'extension comportant notamment :

— la construction d'une digue prolongeant vers l'Est, sur une longueur de 4 kilomètres environ, la digue Charles-Laroche ;

— la construction d'une digue de fermeture reliant l'extrémité de la digue précédente au rivage ;

— l'aménagement d'un nouveau bassin de marée formant extension de la darse sud du bassin Théophile-Ducrocq ;

— l'aménagement d'un bassin à niveau constant dit « bassin Sud-Est » et d'un canal maritime de jonction reliant ce bassin au bassin de lancement et au canal de Tancarville ;

— la construction de deux écluses à sas reliant entre eux le nouveau bassin de marée et le bassin sud-est et des ouvrages de rétablissement des circulations routières et ferroviaires au droit de ces écluses ;

— la construction d'un ouvrage mobile de franchissement du canal maritime de jonction dans le prolongement de l'avenue du 16^e-Port.

Sont également autorisés les travaux annexes nécessaires à la mise en service des deux bassins projetés et, notamment, la démolition de la digue de l'Est.

Marseille, pour la construction d'un môle, de postes pétroliers, d'un chemin de littoral, etc., reçoit 28.250.000 francs.

Dunkerque, pour extension des installations ferroviaires, de construction d'un quai et travaux divers, se voit allouer environ 11 millions.

Calais, pour la poursuite de la reconstruction d'un quai sud du bassin de l'Ouest, obtient 6.500.000 francs.

Cherbourg, pour la reconstruction de son quai de Normandie, bénéficie d'un crédit de 4.750.000 francs.

Parmi les autres opérations moins importantes à réaliser dans les ports de Bordeaux, Rouen, Sète, Nantes, etc., il y a lieu de signaler :

1^o Un crédit de 900.000 francs pour des travaux préparatoires à l'allongement du môle d'escale à la Rochelle, ce qui laisse prévoir par la suite la réalisation de ce projet indispensable au développement du port de la Rochelle.

2^o Un projet de construction de nouveau port pétrolier à Antibes de 5.100.000 F qui ne sera vraisemblablement pas réalisé par suite des protestations des riverains et qui sera peut-être reporté à Nice.

Les ports moyens et les petits ports participent pour très peu à ces opérations nouvelles et il leur a été seulement réservé, à la disposition du ministre du budget, 14.765.000 F qui d'ailleurs ne seront pas uniquement destinés à ces petits ports, mais porteront, du moins votre commission l'espère, en partie sur des travaux à effectuer dans de nombreux petits ports bretons dont certains équipements pourraient être remis en état à peu de frais.

Sur toutes ces opérations nouvelles, une observation doit être faite. Le IV^e Plan prévoyait la réalisation de tous les travaux visés ci-dessus sur quatre années. Or, compte tenu du retard pris en 1962 dans les réalisations, retard que le Gouvernement doit combler dans les deux prochaines années — et nous sommes persuadés qu'il le fera — le coût des travaux ayant entre temps augmenté, l'ensemble des projets ne sera certainement pas réalisé.

Une deuxième observation a trait à la durée de remboursement des prêts assurés sur fonds de concours. Votre commission demande instamment que les délais soient allongés et portés au minimum à vingt-cinq ans.

Au sujet de toutes ces opérations nouvelles, votre commission de la production et des échanges doit être tenue au courant des usages en vigueur concernant les taux de participation financière demandés sous forme de fonds de concours aux différents ports maritimes.

La fixation de ces taux remonte à une circulaire du conseil supérieur des ports du 9 février 1918 : elle indique que la part de l'Etat dans les travaux neufs pourra aller jusqu'à 50 p. 100 pour les ports dits de première importance, seulement jusqu'à 33 p. 100 pour ceux dits de moyenne importance, et enfin jusqu'à 75 p. 100 pour les ports de faible importance. La circulaire ne définit d'ailleurs pas les limites plaçant ces ports dans une des trois catégories ci-dessus.

Il y a là une injustice qui devrait être réparée dans l'avenir. Etant donné que la participation de 75 p. 100 pour les petits ports n'est pratiquement jamais appliquée, votre commission souhaite que le taux de participation financière de l'Etat soit unifié pour tous les ports à 50 p. 100. Il en coûterait d'ailleurs

peu au budget, le volume des travaux neufs dans les ports moyens étant faible comparé à celui des grands ports. Ce taux de participation permettrait aux ports moyens faisant preuve de dynamisme et pouvant, par leur extension, utiliser une desserte de marchandises sur tout le territoire, et non seulement dans leurs régions, d'accroître leur trafic. Les services qu'ils assureraient, contrairement à ce que beaucoup pensent, seront bien souvent moins onéreux que dans les grands ports et ils réaliseraient ainsi une décentralisation souhaitable pour de multiples raisons.

Telles sont, mes chers collègues, les observations et les suggestions qu'a inspiré à votre commission l'examen des crédits de 1963 pour les voies navigables et les ports. Elle ne souhaitait pas, enfin, évoquer dans ce rapport le projet de réforme d'exploitation des six grands ports français, mais la commission finances en ayant parlé dans son rapport, votre rapporteur tient à rappeler que le texte de ce projet n'est pas encore connu et qu'il est en conséquence prématuré d'émettre un avis à ce sujet.

Nous croyons cependant savoir que, dans le désir de placer dans une meilleure position de compétition dans le Marché commun les six grands ports français par rapport à leurs redoutables concurrents — Rotterdam, Anvers, Hambourg et Gênes — l'administration proposerait une réforme dont les grandes lignes seraient :

a) La prise en charge en totalité par l'Etat de l'entretien des accès et des profondeurs d'eau dans les bassins de ces ports ;

b) La prise en charge totale des travaux d'infrastructure de base (digues, chenaux, écluses) ;

c) La prise en charge, à concurrence de 50 p. 100, de la construction des quais.

Ces six grands ports deviendraient des ports autonomes gérés par un conseil où siègeraient à la fois des représentants de l'administration et des collectivités intéressées. Les droits de péage et droits de quai seraient fondus en un droit unique dit « droit de port ».

Il en résulterait, selon les services ministériels, une économie certaine ; mais la question est controversée et l'Union des chambres de commerce maritime et l'Association des grands ports français semblent, jusqu'à présent tout au moins, ne pas être absolument convaincues de la nécessité de cette réforme.

Mais, quoi qu'il en soit, un fait demeure acquis : la nécessité pour l'Etat d'augmenter considérablement sa participation dans l'entretien des accès des ports, comme cela est le cas dans les grands ports voisins, et, concernant ce projet de réforme, notre commission souhaite qu'aucune décision ne soit prise sans l'avis de l'Assemblée.

En conclusion de ses observations, votre commission de la production et des échanges espère qu'il sera tenu compte, lors de l'élaboration du prochain budget, de ses recommandations et suggestions, sous le bénéfice desquelles elle donne un avis favorable à l'adoption des crédits réservés aux ports et voies navigables dans le budget des travaux publics et des transports.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances du mardi 15 janvier 1963 ainsi que les rapports et avis annexés.

1^{re} séance : page 817. — 2^e séance : page 831 — 3^e séance : page 846.
Rapports et avis : page 862

PRIX : 0,75 F