

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

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

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION  
26, RUE DESAIX, PARIS 15<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

### 2<sup>e</sup> Législature

#### 1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

#### COMPTE RENDU INTEGRAL — 42<sup>e</sup> SEANCE

#### 1<sup>re</sup> Séance du Jeudi 5 Novembre 1964.

##### SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1965 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4664).

##### Travaux publics et transports (suite).

MM. le président, Macquet, Regaudie, Jacquet, ministre des travaux publics et des transports ; Philibert, Fanton, Boulay, Gasparini, Bleuse, Bertrand Denis.

M. le ministre des travaux publics et des transports.

Etat B.

Titre III.

M. Carlier.

Adoption des crédits.

Titre IV. — Adoption des crédits.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption des crédits.

Etat D.

Titre III. — Adoption des crédits.

2. — Rappel au règlement (p. 4674).

MM. Cassagne, le président.

3. — Loi de finances pour 1965 (deuxième partie). — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 4674).

##### Agriculture, F. O. R. M. A. et budget annexe des prestations sociales agricoles.

MM. Rivalin, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour l'agriculture ; Le Bault de la Morinière, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'agriculture ; Fourmond, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour l'enseignement agricole ; Godefroy, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour le F. O. R. M. A. ; Bertrand Denis, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le F. O. R. M. A.

Renvoi de la suite du débat.

4. — Ordre du jour (r. 4680).

##### PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## LOI DE FINANCES POUR 1965 (DEUXIEME PARTIE)

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

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087, 1106).

Cette nuit, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits sur le budget des travaux publics et des transports.

Je rappelle les chiffres des états B, C et D :

## TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

## I. — Travaux publics et transports.

## ETAT B

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

- « Titre III : + 29.453.393 francs ;
- « Titre IV : + 168.067.300 francs. »

## ETAT C

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

## TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisation de programme, 542.100.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 243.700.000 francs. »

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

- « Autorisation de programme, 134.900.000 francs ;
- « Crédit de paiement, 21.980.000 francs. »

## ETAT D

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1966.

## TITRE III

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations : 15 millions de francs. »

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

- Gouvernement, 45 minutes ;
- Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 1 heure 5 minutes ;
- Groupe socialiste, 10 minutes ;
- Groupe du centre démocratique, 5 minutes ;
- Groupe des républicains indépendants, 15 minutes ;
- Isolés, 5 minutes.

Les groupes communiste et du rassemblement démocratique ont épuisé leur temps de parole.

J'indique à l'Assemblée que la conférence des présidents, qui s'est réunie hier soir, s'est trouvée aux prises avec des difficultés horaires pour l'achèvement de la discussion budgétaire dans les délais constitutionnels.

Elle a donc décidé que les présidents de séance devraient faire respecter rigoureusement les temps de parole. Je le dis notamment à l'intention des rapporteurs du budget de l'agriculture dont le temps de parole a été réduit à dix minutes.

Si donc les rapporteurs du budget de l'agriculture n'ont pas encore été informés, qu'on veuille bien les prévenir.

Il s'agit, je le précise, d'une décision unanime de la conférence des présidents.

En ce qui concerne la discussion du budget des travaux publics que nous allons poursuivre, j'invite les orateurs inscrits à respecter leur temps de parole, sinon je serai dans l'obligation absolue de leur rappeler de la manière la plus désagréable pour eux et pour moi-même.

La parole est à M. Macquet, pour huit minutes.

**M. Benoît Macquet.** Monsieur le ministre, mon propos n'est pas de critiquer systématiquement vos efforts mais d'essayer d'orienter votre action en attirant votre attention sur certains points et de vous suggérer quelques idées.

Vous devez, monsieur le ministre, répondre au développement de la circulation automobile qui va presque quadrupler en vingt ans. Vous vous trouvez devant le vaste problème de l'adaptation de l'infrastructure routière au développement du trafic automobile car, d'ici à vingt ans, il faudrait construire 6.000 kilomètres d'autoroutes, dont 2.000 kilomètres de dégagement pour la sortie des villes et 4.500 kilomètres de voies urbaines rapides. Cela vous conduit, monsieur le ministre, à établir, en priorité, un programme d'autoroutes dites de liaison puis un programme d'autoroutes dites de dégagement.

Présentement il convient d'abandonner l'idée de faire converger obligatoirement toutes les autoroutes vers Paris. Avec juste raison le Gouvernement a compris qu'il était nécessaire de décongestionner la capitale, d'où le titre, pour certaines villes, de « métropoles d'équilibre ».

Il importe donc, en priorité, que les autoroutes de dégagement tissent leur toile autour de ces villes. La liaison entre ces villes et la capitale doit s'établir, en attendant la possibilité de construire des autoroutes, par l'amélioration et la modernisation des grandes routes nationales existantes en prévoyant des chaussées à quatre voies avec bande cyclable.

En tant que représentant d'une région que vous connaissez bien, monsieur le ministre, j'attire votre attention sur la nécessité de créer l'axe routier partant de l'Atlantique et permettant d'atteindre l'Est, les grands axes et le Marché commun, sur la nécessité aussi d'améliorer les liaisons Nord-Ouest, Sud-Ouest permettant, en particulier de réorienter l'économie de la région vers sa façade maritime.

Les voies d'accès pour une métropole sont vitales car elles représentent le point de départ de son développement économique pouvant faciliter l'expansion et la décentralisation. Il est évident que, partout où peuvent arriver facilement les matières premières et les produits manufacturés, l'économie se développe par la force des choses, surtout quand le sol est fertile et la population laborieuse.

Bien entendu, vous me direz que les moyens financiers sont limités. Je le comprends et rends hommage à votre ténacité pour essayer à chaque budget d'améliorer vos possibilités.

Toutefois, monsieur le ministre, je me permettrai de vous rappeler à toutes fins utiles la proposition de loi de notre collègue M. Tomasini et du groupe U. N. R.-U. D. T. Il l'a lui-même soutenue hier soir et je n'y reviendrai pas.

Mais il est une autre solution qui doit faire réaliser d'importantes économies. Il s'agit de la nécessité de coordonner les travaux. Il est indispensable de prendre d'urgence les mesures qui s'imposent, de façon que cesse le plus tôt possible ce que l'on peut appeler « l'anarchie dans la passation chronologique des travaux ».

De même, il est urgent que l'on se penche sur le plan d'aménagement de la Loire, ce fleuve royal admirablement placé au centre de la France, dans cette vallée qui constitue une voie naturelle et géographique servant de liaison entre l'Atlantique et l'Europe centrale.

Vous avez déjà pris des mesures importantes pour la Basse-Loire mais, dès maintenant, il faut prévoir la deuxième étape et prendre les dispositions pour que la Loire soit navigable jusqu'à Tours, puis poursuivre pour que se fasse le raccordement à la voie Rhône-Rhin. A partir de cet élément, les voies affluentes seront alors faciles à remettre en état.

Je dois vous dire qu'il n'y a aucune espèce de raison pour condamner la navigation fluviale dans l'Ouest comme elle paraît l'être, alors que, partout ailleurs, elle est en nette progression, ni de faire attendre la réalisation certainement lente de l'axe ligérien à des professions et à des forces économiques qui ne demandent qu'à se manifester pour le grand bien de tous.

Mon propos ne serait pas complet si je ne parlais pas des transports ferroviaires. Il est question de « diéséliser » la ligne Le Mans-Nantes, alors que nous espérons l'électrification. Vous me direz que cela ne l'empêchera pas pour l'avenir, mais nous continuons à penser qu'à ces villes qui ont mission d'être

des métropoles, il est indispensables de donner dès le départ tous les atouts et toutes les possibilités.

Nous espérons donc, monsieur le ministre, et nous souhaitons que vous puissiez reviser votre position à ce sujet.

Nantes, métropole de l'Ouest, tête de pont de dix-sept départements du Val de Loire, plaque tournante de la navigation aérienne, demain aérodrome international, doit voir ses communications ferroviaires transversales qui sont particulièrement médiocres nettement améliorées vers le Nord-Est, le Nord, le Sud-Est, le Sud-Ouest et même l'Est.

En un mot, monsieur le ministre, il nous faut réveiller une région qui est en léthargie depuis des dizaines d'années.

Voilà pourquoi il nous faut construire l'infrastructure énergétique, routière, aérienne, navigable et ferrée à l'image de nos besoins et de nos espoirs.

Soyez bien persuadé que ce qui aujourd'hui peut paraître audacieux se trouvera largement dépassé demain et que l'aide momentanée que vous nous apporterez vous sera rendue, monsieur le ministre, au centuple. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. le président.** Je n'ai pas à prendre parti sur le fond mais je félicite M. Macquet d'être resté dans les limites de son temps de parole.

La parole est à M. Regaudie, pour six minutes.

**M. René Regaudie.** Monsieur le ministre, personne ne doute de votre volonté de veiller aux intérêts qui dépendent de votre département ministériel et de les bien servir.

Hélas ! le budget que vous nous présentez ne répond sans doute pas à toutes les aspirations et il a provoqué bien des déceptions ici et dans l'opinion publique.

C'est qu'un certain nombre de problèmes semblent demeurer sans solution et que, de ce fait, beaucoup d'incertitudes subsistent encore.

Au cours de la dernière séance, monsieur le ministre, vous nous avez entretenus de la coordination. Or, ce n'est pas un des points qui nous préoccupent le moins.

En effet, vous avez rappelé l'attribution aux transporteurs routiers de contingents supplémentaires de tonnages. Certaines informations que nous recueillons nous permettent de penser que la profession de transporteur routier n'est pas particulièrement en expansion et qu'elle risque même de connaître une certaine récession, ce qui nous incite à penser qu'une prudence élémentaire voudrait quelque modération dans ces attributions.

Or vous avez accordé aux réfugiés, notamment d'Algérie, un contingent spécial à titre d'indemnisation. Mais ce sont les transporteurs routiers d'abord qui en ont fait les frais et la S. N. C. F. ensuite.

**M. Marc Jacquet,** ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Regaudie, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. René Regaudie.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports, avec l'autorisation de l'orateur, en précisant que la durée de son intervention sera imputée sur le temps de parole du Gouvernement.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Monsieur Regaudie, vous adressez au ministre des travaux publics un reproche qui n'est vraiment pas justifié.

Il est évident que l'arrivée en France des rapatriés d'Algérie a posé un problème. Il fallait leur donner du travail. Je l'ai fait, je crois, dans les plus strictes limites. Comment le reste de la communauté française pourrait-elle être mécontente des mesures qui ont été prises et qui ne lui portent pas préjudice puisque l'expansion dans ce domaine est certaine ? (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. René Regaudie.** Monsieur le ministre, il n'est pas dans mon intention de contester le droit à indemnisation des réfugiés. J'estime même que ceux-ci n'ont pas été suffisamment ni assez vite indemnisés. Ce que je conteste, c'est l'attribution d'un contingent dans les conditions économiques générales alors qu'il eût été plus normal, me semble-t-il, d'accorder une priorité sans prélever sur l'ensemble de la profession une attribution qui, en fait, revient à déplacer l'indemnisation et la charge

financière. Je ne peux malheureusement pas ouvrir une discussion sur ce sujet, mon temps de parole étant particulièrement limité.

Vous avez rappelé hier soir, monsieur le ministre, qu'il est nécessaire d'établir entre les modes de transport une véritable coopération, une association même. La S. N. C. F. a lancé dans ce sens l'opération des « wagons kangourous », qui semble avoir obtenu un réel succès.

D'après les indications que nous avons pu recueillir, il serait actuellement procédé, à l'étranger, à des essais en vue de transférer de la route sur des wagons plats les carrosseries de camions gros porteurs et d'éviter ainsi des ruptures de charge très préjudiciables, puisque aussi bien le système des « wagons kangourous » n'a pas permis de satisfaire aux exigences des gros porteurs routiers.

Monsieur le ministre, il nous serait très agréable de savoir si cette expérience est actuellement tentée en France, quels sont les résultats obtenus et les espoirs que nous pouvons escompter.

En fait, comme l'a souligné fort judicieusement M. Catalifaud dans son rapport, il faut décongestionner la route qui supporte actuellement un trafic très important dans des conditions déplorables.

En effet qu'est-il fait pour la route ?

Les efforts consentis dans ce domaine devraient répondre à la sauvegarde des investissements qui furent faits dans le passé, à la sécurité des usagers et à l'intérêt économique général.

Que constatons-nous sur le million de kilomètres de routes existant en France et se répartissant en routes nationales — 83.000 kilomètres — en chemins départementaux et communaux ?

Si ce réseau est dense, il n'est plus conforme aux besoins de l'époque actuelle. Les collectivités locales ont répondu à la demande en entretenant au prix d'efforts gigantesques leur propre réseau. L'appoint du fonds spécial d'investissement routier leur a donné, et leur donnerait, une aide extrêmement utile.

Or nous sommes quelque peu inquiets de remarquer que le budget 1965 fait précisément ressortir une diminution des crédits de paiement qui leur sont accordés à ce titre. Les ressources des collectivités locales, loin d'augmenter, sont diminuées, et c'est là une politique qui nous semble contraire à l'intérêt bien compris du pays.

**M. le président.** Monsieur Regaudie, vous avez épuisé votre temps de parole.

**M. René Regaudie.** Vous avez fait allusion au cours de votre propos, monsieur le ministre, aux routes nationales secondaires, suggérant que celles-ci soient prises en charge non seulement par l'Etat mais aussi par les collectivités locales.

Il s'agit donc d'un transfert de charge à rebours de celui qui avait été annoncé par le Gouvernement et qui aboutirait à l'augmentation des dépenses des collectivités locales. Je crois pouvoir le dire tout net, ce serait à tous points de vue absolument inadmissible.

L'état du réseau national est loin d'être satisfaisant. Alors que le confort et la sécurité doivent répondre à une augmentation constante du trafic, que constatons-nous ?

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur Regaudie, veuillez conclure.

**M. René Regaudie.** Je veux bien, monsieur le président, mais, comme vous avez pu le constater, je ne suis pas responsable de cette perte de temps.

Le trafic automobile augmente sans cesse. Il en résulte des recettes fiscales extrêmement importantes, lesquelles devraient entraîner une augmentation proportionnelle, automatique même, des crédits affectés à ce secteur. Mais il n'en est rien et nous le déplorons. Nous le regrettons d'autant plus que les dommages causés chaque année par l'hiver nécessitent des réparations nombreuses ; ces charges permanentes créent ainsi des difficultés de circulation. De ce fait, notre pays ne se trouve pas au niveau que nous souhaiterions pour lui.

En vérité, aujourd'hui, la plupart de nos routes nationales ne sont pas adaptées à la vie moderne. Elles ne répondent plus aux besoins de la circulation, mais seulement à ceux de la promenade. Or, les Français paient très cher le droit de posséder une voiture ; ils désirent utiliser à leur gré ce moyen de travail, d'indépendance et d'agrément.

Le moment est venu de choisir. Il faut prendre des mesures restrictives, désagréables et impopulaires.

**M. le président.** Voilà où l'en suis réduit à votre égard, monsieur Regaudie.

**M. René Regaudie.** Il faut faire des routes, ou se résigner à l'hécatombe.

Monsieur le ministre, tel est l'appel que je me permets de vous lancer. Puisque je ne puis développer mon propos, je vous demande instamment de penser à l'avenir et non pas seulement au présent, de ne pas vous laisser entraîner dès lors par des considérations financières étriquées et erronées.

Je me permettrai, en Limousin que je suis, de vous rappeler un exemple illustre, celui de l'intendant Turgot qui s'est assuré une popularité impérissable de novateur et de bienfaiteur. En construisant des routes, il a su apporter à une province pauvre, richesse, activité et prospérité.

Construisez des routes, monsieur le ministre, comme vous voulez le faire. Ne subissez pas les règles draconiennes et aveugles de l'administration des finances et vous pourrez être, vous, le Turgot de la route française. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** Je remercie M. Regaudie d'avoir fait un bel effort de concision. Je regrette de le lui avoir demandé, mais j'y étais contraint.

La parole est à M. Philibert, pour quatre minutes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Louis Philibert.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, une fois encore nous constatons en étudiant les propositions budgétaires pour 1965 que presque rien ne sera fait en faveur des personnels d'exécution dont la situation bien modeste aurait dû être améliorée depuis fort longtemps.

En effet, les auxiliaires routiers, les agents de travaux des ponts et chaussées et les conducteurs des travaux publics de l'Etat n'ont jamais considéré la réforme qui a pris effet au 1<sup>er</sup> janvier 1960 comme une solution logique au reclassement des agents fonctionnaires.

Ils ne l'ont également pas considérée comme une mesure ayant procuré à l'ensemble du personnel la situation qu'il devrait normalement avoir, compte tenu de la nature et de l'importance des fonctions exercées. Certes, vous allez peut-être nous dire, monsieur le ministre, que vos services ont tiré des enseignements de la réforme et que vraisemblablement de nouvelles propositions seront faites pour améliorer la situation de ces personnels.

Ces perspectives lointaines ne sauraient nous satisfaire, pas plus qu'elles ne sauraient donner satisfaction au personnel. Pour y parvenir il faudrait, en effet, ouvrir au budget un crédit « heures d'auxiliaires » sur lequel seraient prélevés les salaires des auxiliaires routiers indispensables à une bonne marche du service, puisque la plupart d'entre eux sont employés de façon permanente depuis cinq, dix, quinze ou même vingt ans ; classer les agents des travaux des ponts et chaussées dans l'échelle ES 2 actuelle ; créer le grade d'agent de travaux spécialisé et le placer, suivant les spécialisations, dans les échelles ES 3 ou ES 4 actuelles ; classer les agents de travaux brevetés qui sont en réalité des chefs d'équipe, dans l'échelle ME 1 actuelle ; classer les conducteurs des travaux publics de l'Etat dans la catégorie B des agents de la fonction publique et faire en sorte que le grade de conducteur principal devienne la fin de carrière normale du conducteur des travaux publics.

Toutes ces mesures pourraient intervenir immédiatement. Il suffirait de quelques dizaines de millions supplémentaires qu'on pourrait prélever sur les taxes frappant les carburants. Voilà la solution logique que les personnels attendent.

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour y parvenir ? Nous voudrions connaître votre réponse.

Maïs venons-en à vos propositions budgétaires pour 1965. Elles appellent plusieurs observations importantes.

Tout d'abord, nous constatons qu'au chapitre 31-13 vous faites état d'une économie de treize millions de francs réalisable parce que l'effectif des agents de travaux en service est inférieur à l'effectif budgétaire. Nous ne pouvons admettre cette mesure qui empêche la titularisation de vingt mille auxiliaires routiers environ.

Nous vous demandons de donner des instructions impératives pour que tous les postes budgétaires soient pourvus.

Une diminution de 600.000 francs est prévue au chapitre 34-13, article 1<sup>er</sup>, relatif au remboursement des indemnités pour usage de bicyclette, vélomoteur et motocyclette. Vous justifiez cette économie en disant que des véhicules plus nombreux seront mis à la disposition du personnel.

Celui-ci et nous-mêmes ne croyons pas à cette promesse. En effet, les crédits prévus pour l'achat et l'entretien de matériel sont identiques à ceux de 1964, alors que le prix des véhicules a augmenté et que la plupart des véhicules en service sont déjà anciens et exigeront des dépenses importantes d'entretien.

Nous disons, quant à nous, que les crédits auraient dû, au contraire, être augmentés, car nous savons que d'importants remboursements de frais ne sont pas effectués.

Il en est de même en ce qui concerne le paiement des heures supplémentaires. La situation sera encore plus grave en 1965. Des comptages manuels de la circulation sont prévus, mais nous ne notons aucun crédit supplémentaire.

Nous relevons, en revanche, une mesure souhaitée depuis plusieurs années. Il s'agit de l'octroi d'une prime de rendement aux conducteurs de travaux publics de l'Etat. Taux et crédit nous semblent néanmoins nettement insuffisants. En outre, la mesure est incomplète. La prime de rendement doit être aussi et immédiatement attribuée aux agents de travaux.

Si nous examinons maintenant vos propositions budgétaires concernant les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées, nous constatons que rien n'est fait pour améliorer la situation de cette catégorie de personnel.

**M. le président.** Abrégez, monsieur Philibert. *(Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Louis Philibert.** Je suis d'accord avec vous, monsieur le président. Mais je vous rappelle que M. Catalifaud qui a présenté le rapport a parlé pendant une demi-heure.

**M. le président.** La décision de la conférence des présidents date d'hier soir. Vous en êtes la première victime, mon cher collègue, et j'en suis désolé.

**M. René Regaudie.** Avant la décision de la conférence des présidents, certains membres de la majorité ont plus que doublé leur temps de parole.

**M. le président.** Je suis ici pour faire respecter les décisions de la conférence des présidents. Je le fais dans un esprit compréhensif.

**M. Louis Philibert.** Je vais bientôt conclure.

**M. le président.** Concluez. Je vous fais confiance.

**M. René Regaudie.** Il vaudrait mieux supprimer la discussion budgétaire !

**M. le président.** Surtout pas ! *(Sourires.)*

**M. Louis Philibert.** Tout d'abord, nous savons que des études ont été faites sur l'effectif des ouvriers permanents. Aucune suite ne leur a été donnée, alors qu'il faudrait augmenter immédiatement et très sensiblement le nombre de ces agents.

Rien n'est prévu pour revaloriser leurs salaires, lesquels devraient — toutes les organisations syndicales le demandent — être majorés d'au moins 15 p. 100.

Enfin, nous vous demandons d'appliquer très rapidement le nouveau statut tel qu'il a été discuté avec les représentants du personnel.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que j'ai tenu à vous présenter en faveur des catégories les plus modestes de votre personnel. Je souhaite qu'il vous soit possible, malgré les insuffisances de votre budget, de nous donner satisfaction. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Fanton, pour quinze minutes. *(Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)*

**M. André Fanton.** Je voudrais, monsieur le ministre, attirer votre attention sur deux points très particuliers.

Le premier concerne la réponse que vous avez faite à une question écrite que je vous avais posée, réponse dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle ne paraît pas très satisfaisante.

Je voudrais insister devant l'Assemblée sur l'intérêt qu'il y aurait, me semble-t-il, à faire participer à des travaux relevant du ministère des travaux publics, certaines unités de l'armée, lesquelles ont récemment démontré — en particulier à Paris, lors du dégagement de la colonnade du Louvre — qu'on pouvait les utiliser à bon escient.

Dans la perspective de la réforme du service militaire, pourquoi ne pas faire appel à l'armée, aux unités du génie, par exemple, afin de donner à nos jeunes gens le sentiment qu'ils peuvent rendre des services évidents à la collectivité nationale ?

Les travaux pratiques accomplis par certaines unités sont quelquefois inutiles. Vous m'avez, certes, répondu que la participation de militaires à l'exécution de certains travaux publics n'était pas exclue, notamment en cas d'opérations urgentes. Mais cette réponse ne me satisfait nullement. Je ne dis pas du tout que la participation de ces unités pourrait résoudre totalement les problèmes du ministère des travaux publics. Ce n'est pas mon sentiment, mais je crois qu'il serait bon, malgré l'esprit de corps qui anime certains fonctionnaires de votre ministère, qu'on puisse faire appel davantage à l'armée.

Le deuxième point de mon exposé concerne les transports dans la région parisienne.

Vous avez hier, dans votre discours, fait état d'un certain nombre de projets de votre ministère à l'égard de la régie autonome des transports parisiens. Je m'en félicite, mais je veux surtout exprimer la satisfaction de la plupart des élus de la région parisienne devant les changements qui ont été apportés à la tête de cette régie autonome. En effet, il faut bien le dire, les dirigeants précédents ne faisaient pas preuve du dynamisme souhaitable et la R. A. T. P. s'était endormie depuis de bien longues années.

Grâce aux changements intervenus, on peut dire qu'un effort d'imagination commence à être accompli.

Vous avez annoncé que le projet de métro suspendu allait enfin être réalisé. Ni vous, ni l'équipe en place n'êtes totalement responsables de ce retard. Je me borne donc à constater que c'est aujourd'hui seulement qu'on parle enfin sérieusement d'un projet à l'étude depuis si longtemps.

Je me félicite de cette décision, espérant toutefois que la réalisation ne tardera pas trop. C'est là une expérience qu'on pourrait tenter rapidement pour améliorer les voies de transport de la banlieue parisienne, si mal desservie, et faciliter ainsi la vie de ses habitants placés dans une situation difficile.

Vous avez également annoncé — et, là aussi, je me félicite de cette innovation — que la régie autonome des transports parisiens essaierait enfin les autobus à impériale que toutes les directions précédentes avaient refusé d'envisager parce que, traditionnellement, cela ne s'était pas fait.

Je voudrais maintenant vous poser une question plus précise sur l'avancement des travaux du métro express régional. Vous avez hier évoqué d'un mot ce problème. D'après le déroulement des travaux et compte tenu des disponibilités budgétaires, peut-on dès maintenant fixer un calendrier précis ?

Vous n'ignorez pas, en effet, que le début des travaux a été décevant pour ceux qui croyaient à une réalisation beaucoup plus rapide.

Pourriez-vous nous dire à quelle date il est possible d'espérer l'achèvement de ce programme ?

Peut-être faudrait-il aussi que la R. A. T. P. fasse un effort supplémentaire en ce qui concerne l'automatisation. J'ai le plus grand respect pour les employés qui font des trous dans les billets, mais je ne suis pas sûr que ce soit là une solution d'avenir.

Il s'agit là, certes, d'un problème difficile et d'autant plus délicat que des tarifs différents sont accordés à telle ou telle catégorie de voyageurs. Mais je pense qu'un effort doit être fait dans ce domaine et je suis sûr que, grâce à votre appui et au dynamisme des nouveaux dirigeants de cette entreprise, on arrivera à une solution.

J'en arrive à ma conclusion, ayant ainsi économisé quelques minutes de mon temps de parole. Elles pourront être attribuées, si M. le président y consent, à un collègue qui me l'a demandé.

Au-delà du problème particulier de la R. A. T. P., il y a le problème de la coordination des transports de banlieue dans la région parisienne. J'entends bien qu'il existe pour cela le syndicat des transports. Mais quel sera, monsieur le ministre, l'avenir de ce syndicat ?

La réorganisation de la région de Paris va transformer, vous le savez, la physionomie administrative de cette région. Dans cette perspective, que va devenir le syndicat des transports ? Son efficacité sera-t-elle accrue ? Sans doute, il contrôle la R. A. T. P. et vraisemblablement aussi les transports privés, mais je ne suis pas tout à fait certain qu'il exerce la même autorité sur la S. N. C. F. Or, une coordination des transports de banlieue de la région parisienne est absolument indispensable. Il me paraît donc utile de réorganiser assez profondément cet organisme pour que cette coordination soit vraiment assurée.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais présenter. Je m'excuse d'avoir appelé votre attention sur un problème qui n'est peut-être pas d'un intérêt strictement national, mais comme de moins en moins nombreux sont les Français qui ne viennent à Paris au moins une fois dans l'année, c'est finalement un problème qui intéresse huit millions de nos concitoyens et qui, peu ou prou, intéressera, un jour ou l'autre, l'ensemble des Français.

C'est pourquoi j'aimerais, monsieur le ministre, que vous me fournissiez les précisions que je vous ai demandées. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. le président.** Bravo, monsieur Fanton : bien discipliné. (Rires.)

**M. André Fanton.** Comme toujours, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. Boulay.

**M. Arsène Boulay.** Monsieur le président, intervenant pour la première fois dans cette Assemblée, j'ai peur de dépasser le temps de parole qui m'est imparti.

**M. le président.** N'ayez pas peur, mais ne dépassez pas ! (Sourires.)

**M. Arsène Boulay.** Je vous demande donc d'être indulgent. A l'occasion de la discussion du budget des travaux publics et des transports, je voudrais me permettre d'appeler l'attention de l'Assemblée sur deux points.

Tout d'abord, j'ai été frappé — en prenant connaissance du fascicule bleu annexé au projet de loi de finances pour 1965 — du caractère insolite de la rubrique 02-1-08 figurant au titre des mesures nouvelles, page 42, celle-ci étant liée à une modification de l'activité ou de l'organisation des services et plus particulièrement au « renforcement des moyens en personnel mis à la disposition du fonds spécial d'investissement routier pour l'exécution des nouveaux programmes de construction d'autoroutes ».

Cette mesure, en effet, porte création de 40 emplois, ventilés en quatre catégories différentes. Je ne trouve rien à redire à cela, mais je suis surpris que, s'agissant du service des ponts et chaussées, qui compte à tous les niveaux un personnel titulaire particulièrement compétent auquel on se plaît à rendre fréquemment un hommage mérité, la mesure nouvelle ne prévienne pas l'utilisation de ce personnel compétent et fasse appel à des agents contractuels.

Je ne veux pas y voir une atteinte au statut de la fonction publique. Cette disposition doit sans doute être motivée par une raison impérieuse. Si j'avais appartenu à la commission de la production et des échanges, je me serais contenté d'intervenir devant la commission. Mais, affecté par la loi du hasard à une autre commission et n'ayant trouvé aucun apaisement dans le rapport de M. Catalifaud, que j'ai lu attentivement, je me permets, monsieur le ministre, de soulever cette question devant l'Assemblée.

Je le répète, je ne doute pas de l'existence d'une raison péremptoire ayant imposé le choix d'une mesure qui m'a étonné. Mais au risque d'être confondu pour avoir montré une déconscience naïveté, je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous vouliez bien nous donner quelques précisions sur ce point.

**M. le président.** Monsieur Boulay, votre propos, très littéraire, est excellent, mais croyez-moi vous auriez pu le condenser en utilisant le quart des mots dont vous vous êtes servi.

**M. Arsène Boulay.** Je manque d'habitude, monsieur le président.

**M. le président.** Comme c'est votre premier discours, je consens à vous laisser la parole, si M. Fanton qui a abandonné trois minutes à M. Gasparini veut bien vous en céder trois autres.

**M. André Fanton.** Très volontiers !

**M. le président.** Alors veuillez terminer votre exposé, mais en trois minutes.

**M. Arsène Boulay.** J'aborde le deuxième sujet de mon intervention.

J'ai bien lu, dans le rapport de M. Catalifaud, l'avis de la commission en ce qui concerne le personnel des services extérieurs des ponts et chaussées et la réforme.

Je compatis aussi sincèrement — si ce n'est plus — que quinconque en cette Assemblée aux aspirations et aux doléances des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs des T. P. E., des conducteurs de chantiers et des agents.

Cependant, j'appelle l'attention de mes collègues sur une catégorie de fonctionnaires des ponts et chaussées qui est souvent oubliée parce qu'elle ne joue pas un rôle de premier plan et un peu aussi — c'est le handicap des minorités dans le jeu des institutions démocratiques — parce qu'elle groupe un petit nombre d'individus. Je veux parler des anciens adjoints techniques qui, avant la réforme, étaient au nombre de 2.267.

Je dois dire que le rapport de M. Catalifaud reprend une erreur lorsqu'il déclare que « les ingénieurs des T. P. E. ont vu des techniciens placés par la réforme, comme eux, à la tête de subdivisions ».

Je peux donner l'assurance, fondée sur l'expérience personnelle de trente-quatre années de vie professionnelle, que ces subdivisions dévolues aux techniciens par la réforme, comme vous vous en doutez certainement, sont excentriques, très souvent de haute montagne où les hivers sont longs et rigoureux, aux moyens financiers limités à l'extrême et où le représentant des ponts et chaussées doit être un architecte et un conseiller technique des communes, dans un rayon qui atteint parfois de quinze à vingt kilomètres.

Que l'on n'aille surtout pas déclarer que c'est la réforme qui a donné ces subdivisions aux techniciens.

Comme beaucoup de réformes ou de révolutions, celle-ci a seulement consacré un état de fait ; elle a régularisé la situation d'une catégorie qui assurait une fonction, à la satisfaction générale, là où il était difficile de maintenir des ingénieurs T. P. E.

Ces fonctionnaires ont toujours été les auxiliaires directs des ingénieurs et déjà, au 31 décembre 1959, certains d'entre eux, choisis parmi les plus expérimentés, occupaient des postes de responsabilités importantes, non seulement de chefs de subdivision territoriale...

**M. le président.** Monsieur Boulay, vous avez dit l'essentiel. Passez ce paragraphe qui n'ajoute rien.

**M. Arsène Boulay.** Vous avouerez, monsieur le président, qu'il est difficile d'intervenir dans ces conditions !

Considérant que la réforme accusée de nombreuses insuffisances, je demande simplement — ce sera ma conclusion — que l'extension de cette réforme soit envisagée. Cela permettrait non seulement d'examiner les revendications justifiées qui ont trait à l'échelonnement indiciaire et à l'avancement, mais de reprendre les propositions initiales du ministère des travaux publics, lesquelles concernent encore des techniciens.

Il avait été prévu un effectif de 1.200 chefs de secteur au lieu de 700, de 600 chefs de section principaux au lieu de 300.

En reprenant ces chiffres, il s'agit, certes, de défendre un corps de fonctionnaires que je connais bien et qui m'est cher, mais aussi et surtout de mieux armer, face aux tâches accrues ou nouvelles qui s'ouvrent à son activité, un des services essentiels de la nation. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gasparini, pour six minutes.

**M. Jean-Louis Gasparini.** Au terme — ou presque — de ce marathon budgétaire, vous me permettez, monsieur le ministre, d'être le porte-parole d'une population inquiète d'un état de fait et anxieuse quant aux perspectives d'un futur immédiat.

Je ne critique pas, bien au contraire, l'action clairvoyante et énergique que vous menez à la tête de votre ministère dans le domaine des réalisations routières, mais vous conviendrez avec moi que si, dans le département de la Moselle, de fort belles choses ont déjà été réalisées, il reste encore beaucoup à faire et c'est normal.

Ce qui est moins normal, me semble-t-il, c'est le hiatus constaté dans la finition de l'autoroute Metz—Thionville.

Dans les deux arrondissements de Thionville, les 150 kilomètres de routes nationales, les 476 km mètres de routes départementales, les 560 kilomètres de voies communales ne suffisent plus pour assurer convenablement un trafic qui s'accroît chaque jour.

Ce réseau, doublé par l'autoroute non achevée Metz—Thionville et Metz—Hayange, avec bretelle à Uckange, pouvait se suffire à lui-même.

Mais si le tronçon Metz—Uckange — d'une longueur de vingt kilomètres — a été livré à la circulation en novembre dernier, si un prolongement Uckange—Florange — de 5 kilomètres 400 — doit être terminé le mois prochain, il n'en est pas de même de la deuxième branche en Y, Uckange—Thionville, dont l'achèvement — il reste cinq kilomètres à construire — n'interviendra pas, nous dit-on, avant 1967, voire avant 1968.

C'est grave, monsieur le ministre, surtout lorsqu'on sait que sur la route existante on enregistrait au total 6.900 passages par jour en 1961, qu'il en est enregistré près du triple aujourd'hui, avec une proportion de véhicules lourds dépassant de 20 p. 100 la moyenne nationale, et que ce trafic s'est accru de 35 p. 100 de 1961 à 1964.

Cela me paraît surtout grave quand on nous dit, bien que deux plans aient été élaborés et votés par le conseil général et qu'un troisième plan quinquennal soit en préparation, qu'un seul petit tronçon sera prochainement achevé, mais qu'il n'est pas question d'atteindre Thionville avant trois ans.

Les crédits accordés pour 1964 ont été très limités. Certains travaux prévus par le fonds spécial d'investissement routier n'ont pu être menés à bonne fin.

Il est regrettable que ne soient pas achevés des travaux — déjà fort avancés — qui avaient si bien commencé et dont l'exécution avait été si rondement menée grâce à l'action énergique et conjuguée de l'administration et de ses services, d'une part, du conseil général d'autre part, grâce aussi à l'importante participation financière des collectivités intéressées.

Les travaux qui font l'objet d'un projet — y compris la poursuite de la construction de l'autoroute en direction de Luxembourg — n'ont pas encore reçu de solution financière. C'est angoissant.

Sur un axe où l'on enregistre jusqu'à 18.000 passages par jour, où la population est de plus en plus dense, où les embouteillages sont presque constants et les accidents, mortels ou non, sans cesse plus nombreux, il importe que les travaux soient rapidement achevés.

L'idée de capitale régionale est un non-sens si elle n'a pas pour corollaire la réalisation rapide d'un réseau routier en fonction des besoins actuels et futurs.

Il faut de toute urgence accorder les crédits nécessaires, monsieur le ministre. Il importe en effet que la région de Thionville, métropole du fer, qualifiée injustement de Colorado, mais qui se trouve aux portes même du Marché commun, soit demain à la hauteur de sa tâche et de sa mission qui sont celles d'un partenaire à part entière dans tous les domaines, particulièrement dans celui des axes routiers. *(Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bleuse, pour quatre minutes.

**M. Raoul Bleuse.** Monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur le caractère d'extrême urgence qui s'attache au règlement du problème de la circulation et des transports dans l'agglomération parisienne en général et au carrefour d'Alfort en particulier.

Ce carrefour est le point de jonction des grandes artères qui se dirigent vers Paris, vers les communes suburbaines de la rive gauche de la Seine, vers les communes de l'Est du département. Il est notamment le point de départ des grandes routes nationales n<sup>os</sup> 5 et 19 et de l'autoroute de l'Est, qui conduisent respectivement vers Fontainebleau, Troyes et Nancy.

Le nombre des véhicules qui empruntent le carrefour d'Alfort est tel que la circulation des automobiles et des piétons y devient pratiquement impossible aux heures de pointe.

Certains soirs, une heure est nécessaire pour se rendre en automobile du pont d'Ivry au pont de Charenton, distants l'un de l'autre de trois kilomètres environ. Le pont de Charenton, véritable goulot d'étranglement, ne répond plus à l'intérêt du

trafic et les malheureux utilisateurs des transports publics sont soumis à d'interminables attentes aux points d'arrêt.

Il serait vain de chercher à résoudre le problème par l'augmentation du nombre des véhicules du réseau de surface de la R. A. T. P. Le remède, en effet, serait pire que le mal.

La seule solution valable consiste à prolonger la ligne n° 8 du métropolitain jusqu'au carrefour d'Alfort, par tronçon suspendu. Cette solution serait doublement avantageuse : elle permettrait le déplacement rapide des utilisateurs de transports publics et entraînerait une réduction sensible du nombre des véhicules du réseau de surface de la R. A. T. P., réduction qui aurait pour effet de faciliter la circulation sur le pont de Charenton.

Je ne méconnais pas, monsieur le ministre, l'intérêt que vous attachez au règlement du problème des transports et de la circulation. Je n'ignore pas l'importance considérable des travaux à entreprendre afin de résoudre ce problème.

Je sais que la réalisation et le financement de grands travaux sont nécessairement étalés sur plusieurs années mais, dans ce domaine comme en bien d'autres, un ordre d'urgence doit être établi.

J'insiste, monsieur le ministre, pour que le prolongement de la ligne n° 8 du métropolitain jusqu'au carrefour d'Alfort figure au premier plan des grands travaux à réaliser.

La région parisienne est menacée d'asphyxie. A l'appui de cette affirmation, mieux que de vains discours, des chiffres absolument irréfutables mettent en relief le problème de la circulation et des transports.

En 1962, plus de 241.976 nouveaux véhicules automobiles ont été mis en circulation dans le département de la Seine et l'on constate qu'en dix ans le nombre des véhicules qui y circulent a doublé. Il est certain que cette progression s'est déjà accentuée et qu'elle s'accroîtra encore dans les années prochaines.

Parallèlement, une récente étude du comité d'action pour le développement de la région Est de Paris nous livre les chiffres suivants :

Le total des échanges journaliers de travailleurs Paris-banlieue est actuellement de 1 million, soit en augmentation de 200.000 par rapport à 1954.

60 p. 100 des utilisateurs de transports en commun consacrent de trente minutes à une heure trente de leur temps pour se rendre à leur lieu de travail, 14 p. 100 y passent plus de deux heures.

Les trois quarts des personnes qui, domiciliées en banlieue, viennent travailler à Paris doivent utiliser successivement deux moyens de transport, chemin de fer, autobus ou métro. Quelques-unes d'entre elles doivent même recourir à trois moyens de transport.

Le temps perdu en déplacements atteint en moyenne 16 p. 100 du temps consacré au travail.

Ces chiffres incitent à la méditation.

Le problème de l'époque est posé. Il appelle une solution urgente, spécialement dans la région Sud-Est de Paris, région que vous connaissez particulièrement bien, monsieur le ministre, et je ne doute pas que les questions qui s'y rattachent retiendront toute votre attention. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Denis, pour sept minutes.

**M. Bertrand Denis.** Au point où nous en sommes de l'étude de ce budget, je me garderai de reprendre tous les arguments qui ont été invoqués.

Je vous demande simplement, monsieur le ministre, au nom de mon groupe, quelques minutes d'attention sur le problème particulièrement important des liaisons routières.

Vous avez déclaré hier soir que la construction de 300 kilomètres d'autoroutes par an représentait un idéal.

Nous nous inquiétons de cette restriction !

Des personnes autorisées ont affirmé qu'il fallait construire 500 kilomètres d'autoroutes par an.

Vous prétendez, bien sûr, que les dégagements coûtent très cher. Mais puisque vous avez un programme en cette matière, respectez-le et appuyez sur l'accélérateur afin de réaliser le programme des autoroutes de liaison.

Vous objecterez également que vous devez tenir compte de certains impératifs. Certes, mais il est deux points sur lesquels nous appelons votre attention.

D'une part, les entrepreneurs de travaux publics prétendent qu'ils ne travaillent qu'à 60 p. 100 de leur capacité.

Or, compte tenu de la mécanisation actuelle, les difficultés de recrutement de la main-d'œuvre ne seraient pas telles qu'il serait impossible à ces entrepreneurs de travailler à pleine capacité.

D'autre part, M. Massé a déclaré hier, dans le remarquable exposé qu'il a présenté devant la commission de la production et des échanges, que les objectifs du IV<sup>e</sup> Plan n'avaient pas été pleinement atteints. Il reste donc encore un pourcentage inutilisé.

Monsieur le ministre, je vous demande donc de faire quelque chose en faveur des autoroutes.

Il y a quinze jours ont été évoquées ici les difficultés que notre industrie automobile est appelée à connaître. Il y aura bientôt deux fois plus de véhicules en circulation.

Pensez-vous à ce qu'il en résultera du point de vue de l'état de nos routes ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** J'y pense, monsieur Denis, j'y pense !

**M. Bertrand Denis.** Quand on sait quel effort a été réalisé par les générations précédentes à l'égard de nos routes nationales — que nous admirons encore — et pour nos voies ferrées, on se demande pour quelles raisons notre pays ne réussit pas à construire davantage d'autoroutes. Est-il besoin, à ce sujet, de comparer ce qui existe en France à ce que l'Italie, qui n'a pourtant pas une situation financière comparable à la nôtre, a su réaliser ?

Monsieur le ministre, je n'insiste pas sur ce point.

M. le ministre des finances a déclaré qu'un recours à l'emprunt n'était pas exclu pour l'année prochaine.

Nous vous demandons d'être prêt, de votre côté, à utiliser la formule de nouveaux emprunts, afin de réaliser non pas 300 kilomètres, mais 500 kilomètres d'autoroutes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)*

**M. le président.** Monsieur Denis, vous avez circulé assez rapidement *(Sourires)*, ce dont je vous remercie.

Mes chers collègues, nous avons épuisé la liste des orateurs inscrits dans la discussion.

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

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Pour combien de temps, monsieur le président ?

**M. le président.** Je m'en remets à votre esprit de rapidité, monsieur le ministre. *(Sourires.)*

Pendant, puisque vous me posez la question, je précise que le Gouvernement dispose encore de quarante-cinq minutes.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Mesdames, messieurs, j'ai entendu, exposées par les uns et par les autres, beaucoup de choses que moi-même je pense.

Bon nombre de questions soulevées ont été analysées, élucidées, explicitées dans les trois rapports des commissions compétentes.

En réalité, un problème domine ce débat qui s'est instauré à propos du budget des travaux publics : celui du financement des investissements publics.

Dans l'exposé que j'ai présenté la nuit dernière, j'ai pris la précaution de vous bien montrer quelles étaient, hélas ! en ce domaine les limites de mon action. Si vous me le permettez, je ne répondrai donc plus aux questions que vous m'avez posées dans cet ordre de considérations.

Je voudrais maintenant évoquer des questions particulières et répondre, dans la mesure du possible, à la plupart des orateurs qui sont intervenus dans le débat.

Je parlerai d'abord — puisque de nombreuses questions ont été posées à cet égard, notamment par MM. Ruais, Catalifaud, Peronnet, Philibert et Roucaute — de la situation des conducteurs de travaux publics et de leur rattachement au personnel traditionnel des ponts et chaussées.

La modification du régime des indemnités perçues par les conducteurs de travaux publics de l'Etat au titre des concours qu'ils apportent aux communes a soulevé une vive émotion parmi les intéressés.

Cette modification a permis, sur le plan général, une remise en ordre qui se révélait opportune mais elle a naturellement perturbé certaines situations individuelles.

Les conducteurs de travaux publics de l'Etat sont désormais intégrés au système général des rémunérations accessoires du personnel des ponts et chaussées, ce qui consolide sérieusement leur position.

La part qui leur est faite au départ n'est certes pas aussi importante qu'il eût été souhaitable, j'en suis bien conscient, mais elle constitue déjà une contribution importante de la part des autres catégories de personnels.

Je suis persuadé que les conducteurs de travaux publics de l'Etat n'ont qu'à gagner à cette assimilation plus complète à l'ensemble du personnel des ponts et chaussées, assimilation qui s'est réalisée progressivement depuis l'époque où ils ont acquis la qualité de fonctionnaire.

C'est dans cet esprit que le budget de 1965 prévoit le transfert des dépenses afférentes aux conducteurs de travaux publics de l'Etat au chapitre des rémunérations et indemnités des ponts et chaussées.

A cette occasion, sera octroyé aux intéressés le régime de la prime de rendement qui remplacera l'ancienne prime pour services rendus, avec une augmentation de 50 p. 100 du crédit correspondant.

Dans d'autres domaines également, des améliorations ont été apportées à l'exercice des fonctions des conducteurs de travaux publics de l'Etat.

La fourniture de fourgonnettes aux conducteurs, au titre de la mécanisation, se poursuit activement. Indépendamment des 1.150 agents qui sont autorisés à utiliser leur voiture personnelle pour les besoins du service, 3.750 véhicules ont été attribués jusqu'à présent et cet effort sera poursuivi en 1965.

Quant à la situation indiciaire des conducteurs de travaux publics de l'Etat, elle a été améliorée à diverses reprises au cours des dernières années.

Un glissement vers l'échelle supérieure a été accordé pour 25 p. 100 d'entre eux mais, bien entendu, ce pourcentage est fixé pour l'ensemble des catégories C et D et il ne pourra être revu que dans le cadre d'une mesure générale intéressant la fonction publique, de sorte que je suis assez désarmé dans ce domaine.

Dans le cadre de la réforme des services des ponts et chaussées ont été créés les grades d'agents de travaux brevetés, pour 5.700 emplois, et de conducteurs principaux, pour 1.150 emplois.

Certes, la mécanisation continue de l'institution et de l'entretien routier conduit à améliorer la qualification professionnelle de nos agents des routes et à accroître la proportion de ceux à qui sont confiées des fonctions plus importantes.

Les conséquences de cette situation seront examinées — j'en ai fait la promesse aux syndicats — à l'occasion de la deuxième étape de la réforme des services.

Quant aux auxiliaires routiers, il est normal que leur nombre varie en fonction des besoins. D'autre part, la qualité de fonctionnaire doit de plus en plus être réservée à des agents vraiment qualifiés.

D'ailleurs, il n'est pas question de réduire le recrutement des agents de travaux.

L'abattement de treize millions de francs sur les crédits du chapitre 31-13 du budget dont il a été question constitue une simple mesure d'ordre. Les intéressés ne doivent pas non plus souffrir de la réduction de 600.000 francs des crédits relatifs aux frais de déplacement, cet ajustement résultant essentiellement de l'organisation du travail par équipes et du nouveau régime des déplacements qui découlera de cette nouvelle organisation.

Le projet de statut des ouvriers des parcs dont m'ont parlé les mêmes orateurs ainsi que MM. Schaff et Hinsberger est actuellement soumis au ministre des finances et fait l'objet de discussions entre ses services et les miens. Ce projet présente un caractère novateur sur des points importants, ce qui rend nécessaire une mise au point délicate, mais j'ai bon espoir que les discussions aboutiront dans un délai raisonnable.

Toujours au sujet des ouvriers des parcs, je répondrais à M. Catalifaud et à M. Philibert que des discussions sont engagées avec le ministre des finances en vue d'obtenir l'augmentation de leurs effectifs par la voie de fonds de concours des départements, procédure sur laquelle, d'ailleurs, le ministère de l'intérieur a déjà donné son accord. Là aussi, j'ai bon espoir d'aboutir à une solution.

M. Ruais m'a parlé de la révision indiciaire des salaires des agents du corps autonome des travaux publics. Cette mesure, comme d'autres, ne peut être prise que dans le cadre général des dispositions relatives aux agents de la fonction publique. Sur ce point encore, je suis désarmé, mais, bien entendu, j'ai posé le problème dans le sens indiqué par M. Ruais.

En ce qui concerne les bonifications de campagnes des cheminots anciens combattants, je suis désolé de ne pas être d'accord avec tous les orateurs. Des engagements ont été pris l'année dernière ; vous avez été très satisfaits — excusez-moi de le rappeler — de la mesure qui a été prise à l'époque. Les engagements ont été tenus.

Vous demandez actuellement une révision du rythme des échéances. C'est votre droit, mais vous ne pouvez pas reprocher au Gouvernement de ne pas avoir tenu ses promesses. Je suis moi-même très attaché au règlement de cette question et je crois m'être montré très combatif l'année dernière pour y parvenir. Je continuerai ce combat. Mais je vous demande de ne pas en faire à nouveau un cheval de bataille.

Je répondrai maintenant aux orateurs qui sont intervenus sur le problème de la rémunération des cheminots et des agents de la R. A. T. P., et notamment à M. Dumortier, concernant les procédures Toutée-Grégoire. Je suis au regret de le contredire : contrairement à ce qu'il a dit, le pouvoir d'achat de ces agents n'a pas été réduit. Je conteste formellement l'utilisation qu'il a faite des chiffres qu'il a cités et que j'ai d'ailleurs retrouvés dans toutes les interventions. Manifestement, ces chiffres sont ceux qui ont été donnés par les syndicats.

Des conversations sont actuellement engagées entre les organisations syndicales et les autorités de tutelle. Je souhaite que la mise en œuvre des nouvelles procédures permette une appréciation plus objective des faits, cela dans l'intérêt de tous. En tout cas, l'intention formelle du Gouvernement est d'aboutir à ce résultat.

Aux travaux de ces commissions participent des fonctionnaires, des statisticiens dont on ne peut suspecter l'objectivité.

Je signale à M. Dumortier que *Le Monde* a publié hier soir un tableau qui fait apparaître que de 1963 à 1964 la masse salariale globale des cheminots s'est accrue de 11,34 p. 100 — je sais que cette évaluation est contestée par les syndicats — tandis que le pourcentage d'augmentation de l'indice des 259 articles de 1962 à 1963, a été de 4,62.

A M. Baudis, je répondrai que les commissions Grégoire sont des commissions dites « de constatation » et ne constituent, en réalité, qu'un premier temps de la discussion.

Pour le moment, je ne peux rien dire afin de ne pas compromettre l'issue d'un dialogue que je souhaite franc et loyal.

Nous serons avertis dans quelques semaines des résultats de ces travaux, et je souhaite que chacun fasse preuve d'objectivité en ces matières.

Telles sont les brèves observations que je voulais présenter sur les questions sociales proprement dites.

Vous voudrez bien m'excuser de ne pas répondre aux questions posées par M. Schaff, notamment, sur le personnel des voies navigables, par M. Roucaute, sur la situation du personnel de bureau et des techniciens des ponts et chaussées ; il sagit là de questions très particulières auxquelles je répondrai par écrit si les orateurs le désirent.

J'aborde maintenant des questions d'ordre plus technique, en ouvrant quelques dossiers, et d'abord celui de la R. A. T. P. ; au sujet de laquelle M. Fanton m'a posé quelques questions fort pertinentes.

Il s'interroge notamment sur la date de réalisation du réseau express régional. Au rythme actuel et sauf retard technique semblable à celui qu'il a signalé et que nous avons, sinon entièrement rattrapé, du moins en partie comblé grâce au rythme que nous avons adopté pour le percement du tunnel de la Défense, les travaux de la branche Est, Boissy-Saint-Léger — gare de Lyon, et de la branche Ouest, Saint-Germain-Auber, doivent être terminés dans le courant de l'année 1969. Il y a donc un léger retard — de cinq à six mois — sur les prévisions.

M. Fanton m'a également posé une question concernant le syndicat des transports parisiens. Jusqu'à présent — ce n'est

pas la faute des hommes mais plutôt la faute de l'articulation même de cet organisme — ce syndicat n'a pas joué un rôle très actif dans la réorganisation de la région parisienne. Il subsistera cependant et sera placé, par la force même des choses, sous les ordres directs du préfet coordonnateur qui remplacera, si l'orientation n'est pas modifiée, le délégué général du district.

**M. André Fanton.** Hélas !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Par conséquent, la coordination sera, au moins sur ce point, plus claire et plus nette et, à mon avis, le syndicat des transports parisiens devrait retrouver une activité tout à fait nécessaire dans l'économie des transports de la région parisienne.

Je crois avoir ainsi répondu aux trois principales questions que m'avait posées M. Fanton.

Du même dossier je tirerai ma réponse à M. Bleuse au sujet de la circulation au pont de Charenton. Je connais bien ces difficultés. Elles ne sont pas contestables. Mais il serait vain d'essayer de les pallier par le développement du réseau de surface de la R. A. T. P. dans l'état actuel de l'infrastructure.

Le prolongement de certaines lignes du métropolitain vers la banlieue a été examiné lors de la préparation du programme quinquennal d'équipement 1964-1975 du district. Les études sont orientées vers le recours à des techniques nouvelles, vers le métro suspendu en particulier, et le délégué général du district de Paris a soumis récemment à mon ministère les premiers résultats de ces études.

Il est envisagé — je le rappelle — de construire, au cours des prochaines années, une ligne expérimentale dans la banlieue Est de Paris. Par contre, il est dès maintenant certain que la mise en service du réseau express régional et de l'autoroute Sud-Est permettra d'obtenir l'amélioration de la circulation dans la zone du carrefour d'Alfort.

L'autoroute réalisera la déviation des courants routiers vers l'amont de la Marne. Les services d'autobus de rabattement sur la branche Est du réseau express régional qui pourront être créés, allégeront notablement la charge des lignes de surface qui empruntent actuellement le pont de Charenton. C'est un problème que je connais bien et auquel j'attache une grande importance. Telles sont les réponses que je tenais à faire aux questions relatives à la R. A. T. P.

Je veux répondre brièvement à M. Denvers, mais aussi à tous les orateurs et à tous les députés qui se préoccupent de la situation des ports. Pour vous montrer que la part des crédits réservés aux ports moyens et secondaires ne sera pas affectée par le projet de réforme des grands ports, je vous rappelle, mesdames, messieurs, que 45.300.000 francs d'autorisations de programme sur un total de 141.500.000 francs, soit 32 p. 100 contre 27 p. 100 en 1964, leur seront alloués. Il y a donc augmentation et non diminution des dotations.

M. Denvers m'a également demandé de tenir compte, dans cette proportion, des fonds de concours des collectivités qui viennent s'ajouter aux autorisations budgétaires. On peut, dans ce cas, avec une bonne approximation, estimer la part des ports moyens et secondaires, en 1965, à 29 p. 100.

La proportion des moyens financiers attribués aux ports moyens et secondaires sera donc, en 1965, comme elle l'a été depuis 1962, supérieure à celle du trafic, car ces ports n'assurent que 20 p. 100 du trafic total.

Rappellerai-je également le programme en cours d'exécution à Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, la Rochelle, Lorient, Bayonne, le plus important qui ait été entrepris dans les ports moyens depuis des décennies ?

Je ne puis dès maintenant donner aucune garantie quant à l'inscription au V<sup>e</sup> Plan des liaisons fluviales souhaitées par M. Denvers, mais je puis dire que certaines d'entre elles dont Bauvin-Lille jouissent d'un préjugé favorable de la part de mes services et de moi-même. J'ai l'intention de les proposer en première ligne dans le V<sup>e</sup> Plan.

Si vous voulez bien transmettre cette réponse à M. Denvers, j'en serai très heureux.

M. Peronnet a évoqué la question du tunnel sous la Manche. Il m'a reproché de ne pas avoir saisi le Parlement de ce projet.

Or je répète qu'il s'agit là d'une mesure d'ordre gouvernemental, que le Parlement n'en est saisi qu'au moment du vote des crédits, et ce moment est venu. Mais je m'expliquerai très volontiers sur les raisons du choix du tunnel ferroviaire que certains nous reprochent assez véhémentement.

D'abord, nous ne sommes pas seuls dans cette affaire ; nous avons un partenaire qui est le Gouvernement britannique. Or ce Gouvernement s'est contamment refusé à ce que quelque infrastructure que ce soit apparaisse dans la Manche ; on pouvait craindre en effet que cela ne pose pour la navigation des problèmes insolubles.

Quand a été présenté le projet de pont, le nombre de piles était évidemment un élément très défavorable et M. Jules Moch, qui a défendu ce projet avec beaucoup de vigueur, en sait quelque chose.

Le deuxième projet possible était celui d'un tunnel routier. Mais un tunnel routier implique la mise en œuvre de techniques de ventilation qui conduisent à l'installation dans la Manche d'îles de respiration et l'obstacle était le même que pour le pont.

Le tunnel ferroviaire n'a évidemment pas l'inconvénient d'exiger de semblables installations de ventilation, puisque les voitures n'y rouleront pas et qu'il n'y aura donc pas émission de gaz.

De plus les progrès de l'automation et de l'électrification font que la sécurité de cette technique est absolue.

D'autre part, il ne faut pas croire à la création de goulots, comme on l'a prétendu. On a parlé de l'obligation pour la S. N. C. F. de construire un ouvrage de transbordement pour faire passer ses wagons dans le tunnel. Cela va de soit, et l'ouvrage est conçu de manière à n'occasionner aucun retard. La formule actuellement proposée permettra l'écoulement de trois milles véhicules à l'heure, ce qui constitue une capacité extrêmement importante.

Enfin le tunnel ferroviaire avait cet avantage qu'il était considérablement moins coûteux que toutes les autres formes de liaison.

Telles sont les raisons pour lesquelles, après de longs débats, après un examen très attentif de tous les projets, le choix du tunnel ferroviaire a été fait, bien que certains eussent préféré, en restant au volant de leur voiture, passer la Manche sur un pont. Mais cela n'aurait pas été très raisonnable, car il y a annuellement 200 jours de brume sur la Manche ; l'automobiliste serait resté très exactement, entre mer et ciel, sur un ouvrage, extérieur sans doute, mais dont l'utilisation l'aurait placé psychologiquement dans une situation insupportable.

C'est après qu'aient été pesés tous ces arguments que la construction d'un tunnel ferroviaire a été décidée.

Quelle sera — et je me tourne vers cette partie de l'Assemblée (les socialistes) — la politique future du Gouvernement travailliste devant ce projet ? Je ne le sais pas encore avec précision. (*Interruptions sur les bancs du groupe socialiste et sur divers autres bancs.*)

Je répondrai à une interruption que je viens d'entendre.

Si le problème du Concorde est d'une actualité brûlante, c'est parce qu'il ne peut être résolu que par la voie budgétaire. En revanche, pour la construction du tunnel, le Gouvernement français et les experts ont toujours proposé jusqu'à présent un financement par capitaux privés. Pour le tunnel le problème ne ne pose donc pas du tout dans les mêmes termes que pour le Concorde au Gouvernement britannique, et je serais heureux, pour ma part, si cette considération pouvait encourager le Gouvernement britannique à poursuivre l'œuvre projetée en commun. Nous aurons sans doute l'occasion de parler dans quelques semaines du problème de Concorde à propos de questions orales et notamment de celle qu'a posée M. Germain.

Je répondrai brièvement à quelques questions particulières posées au sujet de la S. N. C. F.

J'avais moi-même fait la liste qui a été donnée hier par M. Dumortier. Ce dernier a traduit en termes financiers le programme physique du plan. A aucun moment je n'ai dit autre chose et j'ai toujours seulement déclaré que l'objectif du plan avait été largement atteint dans les limites financières prévues.

M. Macquet a parlé de l'électrification de la ligne le Mans-Nantes. J'ai déjà répondu à une question écrite sur ce problème.

Compte tenu des urgences actuelles de la S. N. C. F., qui portent essentiellement sur le prix de wagons, l'électrification de la ligne le Mans-Nantes a été reportée dans le temps, mais nous assurerons la « dieselisation » de ce parcours et j'ai dit à M. Macquet depuis bien longtemps que cela n'impliquait pas que nous renoncions à l'électrification. Au fur et à mesure de nos progrès, nous libérerons des crédits et, tout naturellement, nous ferons circuler les machines Diesel ailleurs et songerons, le moment venu, à électrifier la ligne le Mans-Nantes. La seule chose que je ne puis préciser, c'est la date.

M. Couillet a parlé des tarifs trop faibles des transports S. N. C. F. par wagons complets.

Je sais bien que c'est là un des chevaux de bataille du parti communiste. Malheureusement pour M. Couillet, cette assertion est fautive. Le seul trafic qui rapporte à la S. N. C. F. et dont le bilan soit positif est celui des transports par wagons complets.

Certains syndicats de mineurs de fer que vous connaissez bien, monsieur Couillet, viennent encore de protester contre le niveau trop élevé des tarifs demandés par la S. N. C. F. pour le transport par wagons complets du minerai de fer. Si c'est cela que vous appelez faire le jeu des trusts et des dirigeants de monopole, eh bien merci, messieurs les communistes, vous m'y aidez !

**M. Roger Roucaute.** Nous vous poserons une question écrite.

Nous verrons si vous nous communiquerez tous les chiffres.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** D'accord.

Je parlerai maintenant des routes.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt — comme toujours — l'intervention de M. Tomasini. C'est là un sujet sur lequel nous avons depuis longtemps l'occasion d'échanger nos vues et dont nous avons particulièrement débattu à la fin de la dernière session au cours de la discussion de questions orales consacrées à ce problème.

Je suis, moi aussi, tout à fait partisan des routes à quatre voies. C'est une évidence. Mais si nous réalisons des routes à trois voies — ce qu'on nous reproche — c'est parce que nous ne disposons pas des crédits nécessaires pour passer directement aux quatre voies. Je puis vous assurer que, chaque fois que nous réalisons une route à trois voies, la quatrième voie est déjà prévue. Il n'y a là, je le répète, qu'un problème de crédits.

Cela dit, la route à trois voies, dit-on, pose un problème de sécurité. Eh bien ! les statistiques sont formelles sur ce point : le nombre d'accidents sur les routes à deux voies est supérieur à celui des accidents sur les routes à trois voies. On pense généralement le contraire. Je voudrais que l'on renonce à cette idée. Bien sûr, les accidents sont plus spectaculaires ; ce sont des heurts de plein front et l'on pense immédiatement que la route est responsable. Au vrai, la plupart du temps, la faute est imputable au conducteur.

Qu'il me soit permis de rectifier, à ce propos, une autre erreur. Certes, l'état de la route est à prendre en considération lorsqu'on établit des statistiques sur les accidents, mais ces statistiques, là encore, sont formelles : dans 80 p. 100 des accidents, on relève que la cause en est la non-observation du code de la route. Cela, il faut qu'on le dise. Le fléau qu'est l'accident de la route est proportionnel — j'ose même dire plus que proportionnel, à partir d'un certain niveau — à l'augmentation du nombre des automobilistes sur les routes. Il y a de plus en plus d'automobilistes, mais aussi de plus en plus d'imprudents, de plus en plus de rêveurs, de plus en plus de gens qui ne connaissent pas le code de la route ou qui, l'ayant appris jadis, négligent de se tenir au courant ou se laissent surprendre par des dispositions nouvelles. Voilà la cause profonde de l'augmentation des accidents. Sur le réseau américain, pourtant beaucoup plus riche que le nôtre en autoroutes, le pourcentage des accidents est plus fort qu'en France. C'est là un phénomène social. En fait, il n'y a que deux moyens de lutter contre ce fléau.

Il faut aggraver les sanctions et je viens de donner, en accord avec M. le ministre de l'intérieur, des instructions aux préfets pour agir dans ce sens ; la sanction la plus efficace est le retrait du permis de conduire. Si, dans ce domaine, les préfets interviennent avec la sévérité nécessaire, les accidents diminueront très fortement.

Le second moyen — je sais qu'on en rit parfois et qu'on le considère souvent comme fantaisiste — c'est la prévention routière. Tous, tant que vous êtes, dans vos départements, vous devez accorder votre concours aux organismes de prévention routière. Il s'agit d'un travail en profondeur auquel on ne peut que gagner.

Voilà ce que je voulais dire à M. Hinsberger, à M. Catalifaud et à M. Tomasini sur les routes à quatre voies.

Je veux répondre maintenant à M. Catalifaud sur les autoroutes à péage. Je vais vous citer des chiffres, monsieur le rapporteur pour avis.

La moyenne du mois d'août 1964 pour l'autoroute Estérel-Côte d'Azur a été de 16.500 véhicules par jour ; pour l'autoroute de Mantes : 11.200 ; pour Auxerre-Avallon — sur une section non terminée — 7.000 ; sur celle de Vienne — où la circulation est très gênée par des travaux en cours — 11.200.

La proportion du trafic de transit passant par l'autoroute dépasse 70 p. 100 du total — autoroutes plus anciennes routes — et sur l'autoroute de l'Estérel elle est de plus de 90 p. 100. Je suis comme vous : chaque fois que je vais sur la Côte d'Azur, je suis frappé du vide de l'autoroute Côte d'Azur. Vous avez dit, monsieur le rapporteur : Je ne « vois » pas de véhicules. Eh bien, je crois que, sans vouloir plaisanter en aucune façon, nous devons tenir compte, sur ce parcours, d'un effet d'optique : l'autoroute Estérel-Côte d'Azur donne une impression de vide, mais ce n'est qu'une impression, due, comme dans les autres cas à la fluidité du trafic. Les chiffres sont là pour le démontrer et les résultats financiers de la société vont s'améliorer encore dans les années qui viennent.

Je demande à M. Tomasini de considérer que je lui ai suffisamment répondu sur la sécurité routière car je voudrais répondre à l'invitation de M. le président.

**M. le président.** Monsieur le ministre, vous pouvez encore parler pendant douze minutes. (Sourires.)

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Monsieur Hinsberger, vous m'avez posé une question concernant l'autoroute Metz-Sarrebrück.

Dans la région lorraine, on a déjà réalisé la majeure partie de l'autoroute Metz-Thionville.

Sur cette liaison, il a toujours été prévu, monsieur Gasparini, une étape intermédiaire entre Uckange et Thionville, une liaison à une seule chaussée entre Illange et le chemin départemental n° 1. Elle sera terminée l'an prochain.

Quant à la liaison entièrement autoroutière, elle sera très vraisemblablement inscrite au V<sup>e</sup> Plan.

On commencera l'autoroute Nancy-Metz l'année prochaine. Les études de l'autoroute Metz-Sarrebrück sont poursuivies ; la mise en chantier est envisagée, dans le V<sup>e</sup> Plan, au voisinage de Saint-Avold-Forbach, étant entendu que le raccordement à l'autoroute allemande sera réalisé dès que les Allemands auront lancé la déviation de Sarrebrück.

Quelques mots maintenant pour M. Péronnet sur l'aménagement de la route nationale n° 7 entre Paris et le Massif Central.

Les routes nationales 7 et 9 sont inscrites comme liaisons de premier ordre au plan directeur 1960-1975. Donc, elles doivent être aménagées sur trois voies au minimum. Un certain nombre d'opérations sont d'ores et déjà réalisées ou en cours de réalisation. La liaison autoroutière entre Paris et Nemours sera terminée l'an prochain. Les déviations de Montargis, de Nogent et de Nevers, divers aménagements intéressant le département de l'Ailier, la mise à quatre voies de la route nationale n° 9 entre Lyon et Clermont-Ferrand, toutes ces opérations seront poursuivies en application du V<sup>e</sup> Plan.

Un nouveau plan directeur 1970-1985 est à l'étude. Cette étude nous amènera à choisir, pour la liaison Paris-Auvergne, entre l'élargissement progressif à quatre voies de la route nationale 7 et la construction d'une autoroute. Ce choix ne pourra être fait qu'à la suite d'études approfondies qui sont en cours.

Je serais personnellement tout disposé — je crois répondre ainsi au vœu exprimé par M. Catalifaud — à poursuivre l'aménagement à quatre voies car la réalisation en serait sans aucun doute plus rapide.

Je ne répondrai pas longuement à la question que m'a posée M. Cazenave à propos des pistes cyclables.

**M. Lucien Neuwirth.** C'est dommage !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** J'y réponds en effet chaque année.

J'indique simplement à M. Cazenave que nous affectons quelques crédits à la construction de pistes cyclables — environ cent kilomètres par an — de la même façon que nous consacrons des crédits — et nous y consacrerons cette année 20 millions de francs — au problème des points noirs.

Je n'ignore pas, s'agissant des pistes cyclables et surtout des points noirs, que ces crédits sont insuffisants. Il n'est d'ailleurs pas facile — vous le savez, monsieur Cazenave — de résoudre le problème posé par les pistes cyclables, dont l'utilité se fait justement sentir dans des endroits où leur réalisation s'avère matériellement impossible, c'est-à-dire dans les banlieues très urbanisées et dans les localités à très forte densité urbaine. La réalisation de pistes cyclables dans ces conditions soulève des difficultés financières insurmontables.

Néanmoins, toute voirie nouvelle, celle qui desservira, par exemple, certains grands ensembles isolés par rapport au centre des villes, comportera des pistes cyclables. Je ne peux pas en dire davantage.

En ce qui concerne les points noirs, leur suppression est incontestablement liée à celle des accidents. Nous en sommes tous convaincus. Depuis un certain temps, nous consacrons chaque année un crédit à ce problème. Il est insuffisant. La table ronde des assurances avait fait naître un grand espoir — M. Tomasini et les membres de son groupe le savent mieux que personne — à savoir que nous pourrions affecter une somme beaucoup plus considérable à la résorption des points noirs.

Ce problème est évidemment lié aux dépenses que les compagnies d'assurances assument pour la couverture des accidents dont le plus grand nombre se produit précisément aux points noirs. Le débat est ouvert. Pour l'instant, le Gouvernement n'est pas partisan de la collaboration des compagnies d'assurances mais je souhaite que l'affaire soit reprise et, dans ce but, la proposition de loi que vous avez déposée ne pourra que m'aider.

M. Schaff a évoqué la reconstruction des ouvrages d'art. Il le sait ainsi que tous les parlementaires de l'Est : il importe de distinguer entre les ponts de la voirie nationale et les ponts de la voirie départementale.

En ce qui concerne les ponts des routes nationales, j'arrive à la fin de mon calvaire. En effet, sur 2.000 ouvrages détruits, 76 seulement n'ont pas encore été rétablis, mais la construction de 24 d'entre eux est commencée et grâce aux vingt millions d'autorisation de programme figurant dans le présent budget l'effort sera poursuivi, de telle sorte que le réseau national ne comportera plus qu'une trentaine d'ouvrages provisoires en 1966.

Voilà pour le programme dont je suis responsable.

En ce qui concerne les ponts de la voirie départementale, 650 restent encore à reconstruire et vous pourrez de nouveau poser le problème à M. le ministre de l'intérieur.

Je suis gré à M. Max Lejeune d'avoir bien voulu me remercier. Je suis très conscient des problèmes posés, par la création du tunnel sous la Manche, à toutes les régions intéressées par la liaison entre Dunkerque, Calais et la région parisienne.

Nous étudions cette affaire de très près et les positions ne sont pas encore complètement arrêtées. Il est certain, cependant, que la route nationale n° 1, qui vous intéresse plus particulièrement, monsieur Max Lejeune, est un des axes qui seront remis en question par cette opération.

Je ne puis vous en dire davantage pour le moment. Ce serait prématuré.

A M. Regaudie, j'ai répondu assez largement dans mon exposé d'ensemble. Il me semble, cependant, qu'il m'a interrogé sur un problème tout à fait particulier. Pouvez-vous me le rappeler, monsieur Regaudie ?

**M. le président.** Il ne vous reste que trois minutes, monsieur le ministre !

La parole est à M. Regaudie.

**M. René Regaudie.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'accorder cette attention.

Je vous ai posé, notamment, une question concernant la coordination et je vous ai suggéré de parvenir à la progressivité des crédits routiers en fonction de l'augmentation des plus-values fiscales de l'automobile.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** J'en ai parlé dans mon exposé d'ensemble. Je vous demande de vous y référer.

J'en ai terminé avec les réponses que je voulais faire à l'Assemblée.

Souvent, grâce à vous, nous avons avancé. Je vous demande de continuer à m'exposer vos problèmes, à appeler mon attention sur les questions de détail dont, malheureusement, le ministre n'est pas toujours averti. Je vous demande de continuer à m'écrire. Je crois avoir toujours répondu le plus rapidement possible et avec le maximum de précision. Grâce à vous, dis-je, grâce à mon administration des ponts et chaussées, très convaincue elle aussi de l'importance du problème des autoroutes, nous avançons, je le répète, et beaucoup plus vite qu'on

ne le croit. Le rythme de construction des autoroutes, par exemple, est actuellement identique en France et en Allemagne. Personne ne le sait. C'est pourtant la vérité. Bien entendu, ce n'est pas pour nous, en chiffres absolus, un motif de réjouissance, car nous avons un immense retard. Toutefois, quand j'entendais, cette nuit, les orateurs comparer notre réseau à celui des Allemands et même des Italiens, je n'oubliais pas que les Allemands ont commencé de construire leur réseau autoroutier en 1934 dans des circonstances que nous préférons croire tout à fait révolues. Les Italiens ont également commencé beaucoup plus tôt que nous. Mais pourquoi ? Parce qu'ils n'avaient pas de routes comparables à notre réseau routier et que, pour créer, ils ont opté pour les techniques nouvelles et non, bien entendu, pour celles de grand-père !

**M. René Tomasini.** Très bien !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** C'est pourquoi, en Allemagne et en Italie, l'avance est considérable. En fait, mis à part le tronçon de l'autoroute de l'Ouest construit avant la guerre, nous n'avons commencé à faire de l'autoroute en France qu'à partir de 1956. Je ne veux pas en faire une affaire politique. Mais ayez un peu de modestie dans vos critiques, messieurs, sinon je serais très à l'aise pour vous dire : qu'avez-vous fait dans le passé ?

Mais je ne le dis pas ! (Rires.)

Je pense que la responsabilité appartient à la fois aux hommes politiques et — je le dis pour une fois — aux techniciens. C'est la responsabilité du pays.

Je vous demande de comprendre que, dans le cadre des possibilités financières, nous faisons tout ce que nous pouvons.

Bien sûr, on me dit à tout moment et moi-même je le dis au ministre des finances : empruntez !

Il est vrai qu'on pourrait emprunter facilement en France sur le thème de l'autoroute. Mais ce serait faire appel au marché financier dont une des plus impérieuses priorités est d'assurer le rééquipement industriel du pays, ce qui conduit le ministre des finances à considérer que la part du marché financier qu'il est possible d'affecter à la route correspond précisément au volume de mon budget routier.

Je discute pied à pied avec lui sur ce point, mais vous devez comprendre que si d'autres secteurs se trouvaient par là délaissés, vous seriez les premiers à protester.

Il y a un équilibre d'ensemble à respecter, qui est le budget de la France. Il y a un équilibre financier, qui est la part d'emprunt qu'on nous donne.

Ce que je souhaite, c'est que le ministère des finances comprenne que l'autoroute doit être financée non par les seuls contribuables actuels, c'est-à-dire uniquement par le budget, mais par une ou plusieurs générations.

Si je parviens à faire comprendre cela au ministère des finances (Sourires), vous comme moi nous aurons gagné la partie. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T., du groupe des républicains indépendants et sur divers bancs.)

**M. le président.** Nous arrivons à l'examen des crédits.

Sur le titre III, la parole est à M. Carlier, pour une minute.

**M. Edouard Carlier.** Monsieur le ministre, les retraités de la S. N. C. F. subissent plus encore que le personnel actif les effets de la hausse des prix et des loyers, dont le Gouvernement est responsable. Par suite du maintien à un niveau inchangé de l'abattement à la base, leurs impôts sur le revenu se sont accrus de 200 à 300 francs, et plus dans certains cas. Les faibles augmentations qui leur sont accordées de temps à autre sont loin de couvrir ces charges supplémentaires.

Ils sont alors contraints de chercher à compenser ce décalage entre leur retraite et l'augmentation du coût de la vie en prenant un nouvel emploi au lieu de se reposer après une carrière bien remplie.

Mais les dispositions de la loi de finances de 1963, applicables au 1<sup>er</sup> avril 1964, entraînent la suppression de la retraite s'ils sont âgés de moins de soixante ans et occupent un emploi dans l'un des établissements mentionnés dans une liste qui serait trop longue à énumérer et si la rémunération mensuelle est supérieure à 351,40 francs.

Les cheminots retraités ne sont pas dupes. Ils interprètent votre loi de finances comme la quasi-obligation de travailler

jusqu'à soixante ans, ce qui équivaut à revenir plus de cinquante ans en arrière et constitue une grave atteinte à leur règlement de retraite de 1911.

Ils demandent en outre que soient prises en considération leurs principales revendications (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), au chiffre de 29.453.393 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), au chiffre de 168.067.300 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**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), l'autorisation de programme au chiffre de 542.100.000 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 243.700.000 francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI 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 134.900.000 francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI 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 21.980.000 francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix le titre III de l'état D (chapitre 35-21) concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), au chiffre de 15 millions de francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits concernant les travaux publics et les transports.

— 2 —

#### RAPPEL AU REGLEMENT

**M. le président.** La parole est à M. Cassagne, pour un rappel au règlement.

**M. René Cassagne.** Monsieur le président, il semble que, dans le débat qui vient de se dérouler comme dans celui qui va s'instaurer maintenant, le règlement soit appliqué à la lettre mais non dans son esprit.

L'esprit du règlement, en effet, veut que les débats soient rapportés de manière objective. C'est en tout cas ce que nous désirons les uns et les autres, ceux qui représentent la majorité aujourd'hui et qui seront sûrement la minorité demain, comme nous qui sommes la minorité aujourd'hui et serons sûrement la majorité demain. (*Rires et exclamations sur de nombreux bancs.*)

Or l'organisation de nos débats ne permet pas d'en donner une relation équitable. Je m'explique: la répartition du temps de parole, qui devrait exprimer la justice intégrale, aboutit à une véritable injustice. Alors que l'opposition souffre d'un

manque de temps qui l'empêche de traiter les problèmes à fond, la majorité, en particulier l'U. N. R., par la prise quasi totale de tous les rapports, par le fait qu'une répartition proportionnelle du temps lui donne en chaque occasion, pour traiter le même sujet, au moins quatre fois plus de temps qu'aux autres groupes les mieux partagés, crée la fausse impression qu'elle seule peut aborder et traiter les différents budgets, cependant que la minorité est constamment invitée à réduire ses interventions et à conclure, ce qui la met dans l'impossibilité de participer à part entière aux débats.

Le *Journal officiel* est ainsi devenu un organe où les deux tiers des interventions ou des rapports sont le fait de membres de l'U. N. R., sans compter les discours de MM. les ministres, dont M. l'abbé Laudrin, orfèvre en la matière, nous disait il y a quelques jours qu'ils parlaient aussi au nom de l'U. N. R.

Le libéralisme de la présidence, dans ces conditions, ne peut plus suffire.

Aussi, au nom de mon groupe, j'élève une protestation contre une telle organisation des débats. Pour la dignité de cette Assemblée, pour une meilleure information du peuple de France, il est grand temps que des mesures soient prises afin de donner à chaque famille politique le droit de s'exprimer sans restriction. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et sur quelques bancs du rassemblement démocratique et du centre démocratique.*)

**M. le président.** Mon cher collègue, je vous remercie pour la référence que vous avez bien voulu faire au libéralisme de la présidence, qui s'efforce effectivement de se montrer libérale, quoique la rigueur soit parfois nécessaire.

Si le règlement est souvent appliqué, comme vous venez de le dire, à la lettre, c'est qu'il est le règlement, fondé très largement sur des appréciations et des calculs numériques qui ne dépendent pas du président de l'Assemblée.

Cela étant, je vous donne acte de votre rappel au règlement et j'en ferai part aux instances qualifiées pour en connaître.

— 3 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1965 (DEUXIEME PARTIE)

##### Reprise de la discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1965.

Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'agriculture, du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles et du budget annexe des prestations sociales agricoles.

#### AGRICULTURE ET F. O. R. M. A.

##### ETAT B

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

« Titre III : + 33.508.958 francs ;

« Titre IV : + 312.901.602 francs ».

##### ETAT C

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

##### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 325.440.000 francs ;

« Crédit de paiement, 98.805.000 francs ».

##### TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 1.179.260.000 francs ;

« Crédit de paiement, 307.701.000 francs ».

## ETAT D

*Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1966.*

## TITRE III

« Chapitre 34.26. — Service des haras. — Matériel: 4.094.000 francs. »

Ce débat a été organisé sur neuf heures ainsi réparties :  
Gouvernement, 2 heures 15 minutes ;  
Commissions, 10 minutes par rapporteur ;  
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 2 heures 15 minutes ;  
Groupe socialiste, 40 minutes ;  
Groupe du centre démocratique, 35 minutes ;  
Groupe communiste, 25 minutes ;  
Groupe du rassemblement démocratique, 25 minutes ;  
Groupe des républicains indépendants, 20 minutes ;  
Isolés, 5 minutes.

J'indique à MM. les rapporteurs que, en dépit de l'ennui que j'en aurai, j'appliquerai strictement la décision que la conférence des présidents, unanime, a prise hier soir devant l'imminence, si je puis dire, du péril horaire. (*Sourires.*)

La parole est à M. Rivain, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour l'agriculture, pour dix minutes. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

**M. Philippe Rivain, rapporteur spécial.** Essayons !

**M. le président.** Réussissons ! (*Sourires.*)

**M. Philippe Rivain, rapporteur spécial.** Le budget de l'agriculture réserve une place réduite, sauf peut-être pour la forêt française, aux interventions de nature proprement économique.

Notre analyse porte donc sur l'ensemble des actions gouvernementales en matière de protection sociale, d'instruction et d'équipement du monde rural ; elle s'étend aussi à l'effort entrepris pour remettre en état un sol, délaissé hélas ! depuis plusieurs générations, ainsi que pour améliorer la qualité et la commercialisation des produits de la terre. Cette tâche immense est souvent mal comprise par les intéressés eux-mêmes ; elle ne prête pas à la publicité et exige à la fois la modestie dans les propos et une ténacité à l'image des vertus traditionnelles de notre paysannerie.

Si l'ensemble du budget de la nation croît cette année de 6,9 p. 100, le budget de l'agriculture fait apparaître une augmentation comptable de 9,5 p. 100, à laquelle il convient d'ajouter l'ensemble des autorisations de dépenses prévues aux titres V, VI, VII et VIII, tant pour les dépenses ordinaires que pour les programmes. On obtient ainsi un coefficient d'augmentation de 12,8 p. 100.

Sans reprendre les chiffres dont le détail figure dans le rapport écrit, je signale que les renseignements fournis font état d'importants crédits de report. Ce phénomène s'explique sans doute par la progression des autorisations de programme accordées les années précédentes pour l'équipement agricole. On peut admettre que certains moyens financiers dépassaient les possibilités normales d'utilisation, mais il est juste aussi de reconnaître que les mesures prises dans le cadre du plan de stabilisation pour régulariser le rythme de consommation des crédits d'équipement ont eu un effet de freinage.

Votre commission a déploré que certains blocages, systématiquement décidés de Paris, aient été appliqués avec une brutalité excessive, sans tenir compte des cas fréquents où des travaux auraient pu être réalisés à l'échelon local sans provoquer de hausses de prix.

Cette remarque étant faite, constatons que certains secteurs reconnus prioritaires ont été, par rapport à l'an dernier, l'objet d'augmentations sensibles : c'est le cas des prestations sociales, dont nous avons déjà parlé, et du crédit provisionnel de 35 millions de francs affecté à l'application de la loi du 10 juillet 1964 créant un fonds national de garantie contre les calamités agricoles. L'innovation est importante et mérite d'être relevée avec satisfaction.

L'enseignement a été aussi retenu comme action prioritaire ; le rapporteur spécial en parlera tout à l'heure.

La seconde priorité reconnue par le ministère de l'agriculture concerne les crédits d'aménagement des structures. Le fonds d'action sociale et d'aménagement des structures agri-

coles — F. A. S. A. S. A. — en est le principal bénéficiaire puisque le crédit global qui lui est consacré est environ doublé par rapport à 1964.

Le problème de l'indemnité viagère, qui constitue le plus important des chapitres du F. A. S. A. S. A., reste posé dans son principe. Il est difficile de faire admettre aux intéressés — 1.676 demandes ont seulement été reconnues valables au 1<sup>er</sup> août 1964 — que l'attribution de cette indemnité viagère soit subordonnée à des conditions dogmatiques. Je sais bien que, dans certains départements, le succès du F. A. S. A. S. A. a été très rapide. Le doit-on à la tolérance des autorités locales ? Je ne me permets pas d'en juger, mais je constate que, du point de vue psychologique, le F. A. S. A. S. A. a créé un malaise dans certains départements où peu de candidats — et même parfois aucun — ont été admis à en bénéficier alors qu'une propagande assez insistante leur avait fait penser qu'ils pouvaient y prétendre.

Il est possible que le souci d'égalité préoccupe exagérément les vieux cultivateurs, mais c'est un fait dont il faut tenir compte ; la procédure doit donc être rendue plus facilement accessible.

Le remembrement a fait aussi l'objet d'une priorité et c'est fort bien. Vous pouvez, sur ce point, vous reporter à nos commentaires figurant dans le rapport écrit.

Le dernier chapitre des actions sur les structures concerne les sociétés d'aménagement foncier et de remembrement, les S. A. F. E. R. Ici, nous avouons avoir été quelque peu surpris : alors qu'en 1964 une augmentation de programme de 25 millions de francs était prévue, aucun crédit d'investissement n'est inscrit pour 1965.

Quelle en est la justification ?

Le Gouvernement a constaté que les crédits accordés se sont élevés, depuis 1960, à 68.500.000 francs. Les premières S. A. F. E. R. n'ont été créées qu'en avril 1962, les premiers travaux n'ont commencé qu'au début de 1963, de sorte que, à la fin de 1964, il restera un crédit de 35 millions dont le report en 1965 suffira aux besoins propres de cette année.

S'il nous fallait porter un jugement sur cette institution, il devrait en tout cas être fort mesuré ; il semble, en effet, contrairement aux craintes exprimées, que les méthodes employées l'aient été avec discernement, mais il apparaît également qu'à ce jour le développement des opérations a été limité. La plupart des terrains achetés ont servi à l'agrandissement d'exploitations existantes, mais 300 exploitations nouvelles seulement ont été créées, dont 200 ont été attribuées à des rapatriés.

Le chapitre des équipements collectifs et individuels mérite une attention exceptionnelle puisqu'il intéresse la vie quotidienne du monde rural : voirie, habitat rural, hydraulique, adduction d'eau, électrification sont en effet des équipements indispensables aux cultivateurs. Il est juste de dire que ceux-ci ne sont pas les seuls intéressés.

Pour fixer les urgences, le ministre de l'agriculture s'est référé aux conclusions des commissions de coordination interdépartementales, dont il a dû lui-même, d'ailleurs, corriger certaines appréciations.

Votre commission des finances n'est pas sûre que de tels organismes purement administratifs soient vraiment qualifiés pour juger des priorités. Ils ont souvent tendance à s'intéresser plus aux investissements spectaculaires qu'aux ingrates réalisations à caractère social et humain.

Cette réflexion s'applique sans aucun doute aux grands projets d'aménagement régional. Le Gouvernement s'est lui-même rendu compte qu'il n'était pas possible de réaliser et de développer des investissements de cette importance sans une étude d'ensemble qu'il vient de prescrire et dont il tirera lui-même la conclusion.

A ce propos, notre commission souhaite soumettre à vos réflexions le fait suivant : certaines réalisations grandioses ont été entreprises dans des régions inhabitées où il sera nécessaire d'installer — mais à quel prix ? — de véritables colons tandis que l'on n'a pas osé les entreprendre dans des régions rurales encore très habitées où elles auraient été, où elles seraient un remède précieux au désolant exode rural. Quoi qu'il en soit, les conférences de coordination interdépartementales ont sacrifié l'habitat rural, la voirie et l'électrification.

Les raisons données ne sont pas toujours bonnes. On a dit que dans certaines régions riches des crédits destinés à l'habitat rural n'avaient pas été utilisés. C'est sans doute qu'ils n'avaient pas été bien répartis.

Je ne crois pas non plus que les crédits du budget de la construction soient en mesure de prendre le relais des crédits qui figurent dans ce budget au titre de l'habitat rural et qui ne sont que la reconduction de ceux de 1964.

Je manquerais à mes devoirs si je ne rappelais, surtout à l'attention de nos collègues urbains, que, sur cent logements ruraux, quatre-vingt-trois n'ont pas d'installation sanitaire, que quarante-deux n'ont pas d'eau courante et qu'il y a 32 p. 100 de taudis à la campagne contre 14 p. 100 dans les villes.

En matière d'adduction d'eau et malgré l'importance de l'effort qui reste à accomplir, il est juste de reconnaître que les autorisations budgétaires accordées depuis 1962 sont supérieures aux prévisions du IV<sup>e</sup> plan. Nous verrons tout à l'heure, lorsque nous aborderons ce chapitre, les recommandations que nous adressons au Gouvernement à ce sujet.

L'hydraulique a heureusement fait l'objet d'une augmentation de crédits importante. Nous devons nous en réjouir.

Afin de respecter le temps de parole qui m'a été imparti, je signalerai brièvement que le programme forestier fait l'objet d'une prédilection qui mérite nos louanges. Nous travaillons ici pour les générations à venir et nous dépassons considérablement les objectifs du IV<sup>e</sup> plan. L'honneur vous revient, monsieur le ministre, d'en avoir pris l'initiative et je n'entends pas vous mesurer nos remerciements.

Je n'ai aucune observation particulière à présenter en ce qui concerne l'administration centrale, dont la réforme est terminée, tandis que celle des services extérieurs est encore à l'étude et nécessite une mise au point laborieuse si l'on veut sauvegarder les droits légitimes des différents corps traditionnels, des ingénieurs des services agricoles notamment.

Sans sous-estimer la qualité de l'effort financier que traduit le budget de l'agriculture, la commission des finances a cependant tenu à formuler certaines remarques de principe.

Nous voulons d'abord vous mettre en garde, monsieur le ministre, contre la fièvre de la réglementation. Lorsque vos services ont rédigé, de Paris, des textes compliqués, ils semblent parfois en perdre si bien le fil qu'ils ne sont pas capables d'opérer les redressements qui se révèlent indispensables. Ce travers est encore plus regrettable lorsque c'est le Parlement lui-même qui vous a invité à corriger les textes et que vous nous avez promis de le faire.

Je ne reviens pas sur le décret de mai 1963 sur le crédit agricole. Quelques apaisements nous ont déjà été donnés, mais il nous sera agréable de les entendre confirmer.

Je dois également signaler que le décret d'application de la loi sur les retraites des cadres agricoles d'Algérie n'a pas encore été pris, de sorte que mille sept cents de nos compatriotes rapatriés ne touchent pas encore la retraite à laquelle ils ont droit. En vous marquant notre réprobation à ce sujet, la commission des finances et moi-même estimons exercer ainsi un très légitime droit de contrôle.

J'en viens maintenant à la tentation que vous pourriez avoir d'aménager certaines dispositions sur lesquelles notre commission des finances m'a prié de vous faire connaître son opinion.

Le budget qui nous est proposé prévoit une augmentation des crédits destinés au paiement de la ristourne sur le matériel agricole, mais nous savons qu'il a été envisagé d'apporter certaines modifications à l'attribution de cette ristourne; elles auraient pratiquement pour effet d'en diminuer le montant pour le matériel jugé superflu. Nous ne croyons ni possible ni souhaitable d'introduire dans ce domaine des discriminations. Nous estimons que les procédures envisagées pour distinguer entre elles les différentes demandes aboutiraient à une extrême confusion et sans doute à beaucoup d'injustice.

Ajouterai-je, monsieur le ministre, que tant que vous n'aurez pas abouti dans les négociations européennes sur les prix, il ne serait pas sage d'envisager même l'altération d'un avantage auquel les cultivateurs attachent une valeur symbolique?

Enfin la commission des finances a voté la suppression du crédit destiné à la formation des identificateurs de viandes. Elle entendait ainsi marquer son hésitation à souscrire aux projets qui vous sont prêtés en matière d'abattoirs.

Sous réserve de ces différentes observations, votre commission des finances vous invite, mesdames, messieurs, à adopter le budget de l'agriculture. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. le président.** La parole est à M. Le Bault de la Morinière, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour l'agriculture, pour dix minutes. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. René Le Bault de La Morinière, rapporteur pour avis.** Mesdames, messieurs, le projet de budget pour 1965 traduit une double préoccupation qui recèle néanmoins, peut-être, une certaine contradiction. Il vise en effet, d'une part, à garantir les objectifs essentiels de la politique agricole; d'autre part, à respecter les impératifs financiers résultant du plan de stabilisation.

Cette contradiction — plus apparente que réelle, selon ce qu'a déclaré M. le ministre de l'agriculture, a conduit ce dernier à procéder à certains choix et, en conséquence, à attribuer aux actions choisies les moyens nécessaires. Ces moyens, je les ai analysés dans mon rapport écrit.

En raison d'un temps strictement compté qui m'est imparti, je me contenterai d'énoncer les têtes des chapitres que j'aurais voulu traiter, me contentant de renvoyer à votre rapport écrit pour plus de détails.

C'est ainsi que je ne parlerai pas de l'enseignement, chapitre traditionnellement traité par mon collègue rapporteur de la commission des affaires culturelles. Je dirai simplement, monsieur le ministre, que nous nous félicitons de l'importance que vous lui avez accordée.

La statistique occupe une place importante dans le budget. La mise en place des postes prévus à ce sujet permettra une action essentielle si l'on veut connaître la production et rendra enfin possible l'application de l'article 6 de la loi d'orientation agricole relatif au rapport annuel sur l'état de l'agriculture. Un tel rapport aurait été particulièrement utile cette année.

A ce sujet, l'article 3 de la loi d'orientation prévoyait la mise sur pied de comptabilités témoins. A ma connaissance rien n'a été fait jusqu'à ce jour dans ce domaine. Ce serait pourtant possible, car j'ai eu sous les yeux un très remarquable rapport établi par le centre de gestion de Maine-et-Loire qui pourrait, si l'on faisait de même dans l'ensemble des départements, fournir des indications utiles.

J'aurais aimé pouvoir vous parler des problèmes forestiers et de la vulgarisation, mais je dois me limiter à ceux de la ristourne sur le matériel agricole et de l'encouragement à l'élevage. Vous trouverez le reste dans mon rapport écrit.

Pour ce qui est de la ristourne sur le matériel agricole, la commission de la production et des échanges craint que l'augmentation de cinq millions soit très largement insuffisante pour faire face aux besoins au cours de l'année 1965. Le rapporteur de la commission des finances vient de vous présenter à ce sujet la même observation. On comprendrait mal que le taux de la ristourne soit à nouveau modifié dans le sens de la baisse.

Indépendamment de la poursuite de certaines actions, le présent budget entend aussi la lutte contre la brucellose. On ne peut que se féliciter d'une telle initiative.

Il me semble difficile d'aborder le problème de l'encouragement à l'élevage sans vous dire que bon nombre de commissaires, sans méconnaître l'intérêt des mesures que vous préconisez, notamment les contrats d'élevage, considèrent que le meilleur encouragement est de donner aux producteurs des prix attractifs. Je sais bien que ce n'est pas toujours possible, compte tenu des limites que vous impose le S. M. I. G. en ce qui concerne les prix des produits de consommation. Mais il faudrait obtenir, et je me permets, monsieur le ministre, d'y insister tout particulièrement auprès de vous une fois de plus, la suppression de la taxe unique sur la viande. Elle augmente en effet la distorsion entre les prix à la production et les prix à la consommation. J'ai demandé cela sans succès chaque fois que j'ai rapporté ce budget depuis 1958. Je le fais encore aujourd'hui en espérant qu'à l'avenir je pourrai être entendu.

En dehors des prix, vous pouvez également agir, en matière d'élevage, sur l'équipement des exploitations. La stabulation libre, sans résoudre totalement le problème du travail du dimanche qui demeurera toujours pourra, en tout cas le simplifier.

Pourquoi le F. O. R. M. A., qui dispose de crédits d'équipement, n'interviendrait-il pas dans ce domaine comme il le fait déjà pour la réfrigération du lait à la ferme? Il serait, à mon sens, dans sa vocation d'orienter la production vers des débouchés certains.

Si le projet de budget augmente le rythme du remembrement, un gros effort reste encore à faire en ce qui concerne l'électrification, les adductions d'eau, la voirie rurale, l'habitat, qui conditionnent la modernisation de l'exploitation et rendent possible la vie rurale. A ce sujet également vous trouverez des détails dans mon rapport écrit; je me rallie aux observations très judicieuses qui ont été présentées sur ces différents points à l'instant par M. Rivain, rapporteur spécial.

Comme la commission des finances, nous considérons, nous aussi, que des petits travaux d'hydraulique n'ont pas la place qu'ils méritent par rapport aux grands travaux d'aménagement régional.

J'en viens maintenant aux structures. Mon rapport écrit fait le présent de vue de l'action des S.A.F.E.R. et F.A.S.A.S.A.. Je n'y reviendrai donc pas, me bornant à signaler que les S.A.F.E.R. ne pourront jouer pleinement leur rôle que lorsqu'il y aura des exploitations disponibles.

C'est pourquoi l'action du F.A.S.A.S.A., et en particulier l'indemnité viagère de départ, conditionnent la réforme des structures.

Certes un gros effort est proposé dans ce sens dans le présent budget, mais les chiffres qui nous sont soumis laissent malgré tout craindre que les éléments les plus jeunes et donc les plus dynamiques de la profession quittent la terre pour l'industrie et qu'ainsi le F.A.S.A.S.A. ne remplisse pas son rôle principal, celui de permettre le rajeunissement de l'agriculture française.

Pour remédier à cet état de choses, il faudrait à notre sens que deux conditions fussent remplies. En premier lieu, assurer une meilleure liaison entre les organismes chargés de la mise en œuvre du F.A.S.A.S.A., aussi bien à la base qu'au sommet, afin que les jeunes agriculteurs puissent mieux connaître l'intégralité des avantages qui leur sont concédés pour, ensuite, exercer librement leur choix.

En second lieu, donner une certaine priorité à l'indemnité viagère de départ, afin de rendre libres un plus grand nombre d'exploitations occupées par des agriculteurs âgés, permettant ainsi soit l'action des S.A.F.E.R., soit le regroupement amiable, soit l'installation de jeunes agriculteurs, dans les cas où un simple aménagement ou une transformation de la ferme peut rendre celle-ci un peu plus rentable.

On accuse le Gouvernement et sa majorité d'organiser le départ massif des agriculteurs. C'est faux et les dirigeants des organisations professionnelles le reconnaissent parfaitement, tout au moins dans les conversations particulières.

La loi ne le veut pas non plus. M. le ministre de l'agriculture l'a dit maintes fois à cette tribune. M. le Premier ministre l'a rappelé excellemment mardi dernier, au moment du vote de la motion de censure, lorsqu'il a déclaré que le maintien à la terre devait être soutenu par la collectivité nationale en même temps qu'orienté vers des productions correspondant aux besoins de l'économie et rendant plus rentables les exploitations.

C'est cette idée qui m'a incité à déposer un amendement ayant pour but d'encourager les agriculteurs qui reconvertisent leur exploitation et, pour cela, de demander que l'indemnité viagère soit accordée non seulement quand il y a agrandissement mais aussi quand il y a reconversion de l'exploitation.

Je défendrai cet amendement plus longuement lorsqu'il sera mis en discussion. Pour l'instant je me borne à observer que cette action est prioritaire, car l'indemnité viagère conditionne la politique des structures.

C'est dans cet esprit que mon amendement se propose d'étendre le droit à la retraite complémentaire à un nombre plus grand d'agriculteurs et d'encourager la reconversion des cultures vers des cultures plus rentables dans les petites exploitations. En l'acceptant vous répondrez, monsieur le ministre, aux vœux de l'immense majorité des agriculteurs. Ce que je demande aujourd'hui fait suite à l'action continue de la commission de la production et des échanges qui, dès 1960, souhaitait que l'aide de l'Etat ne soit pas seulement accordée aux exploitants qui s'agrandissent, mais aussi à ceux qui se reconvertissent partiellement ou totalement.

En tant qu'ancien rapporteur de la loi d'orientation, j'ai le devoir de rappeler que cette loi demeure notre charte. Certes, la loi complémentaire l'a prolongée, mais ne l'a ni modifiée ni remplacée. Du reste, vous ne le voulez pas. Nous demeurons donc toujours dans la même ligne, estimant que la loi d'orientation demeurera une œuvre capitale, d'abord à cause des principes qu'elle a définis, ensuite en raison de la méthode qui a présidé à son élaboration.

Mesdames, messieurs, j'en ai terminé. Vous trouverez dans mon rapport écrit, plus de détails. J'ai voulu dans ce bref exposé me borner à l'essentiel.

En conclusion, je demande au Gouvernement de bien vouloir tenir compte des observations de la commission. Il le peut d'autant plus facilement qu'elles vont dans le sens de sa politique.

Je vous demande, mes chers collègues, de bien vouloir voter ce budget et l'amendement dont je viens de parler. Je suis

convaincu qu'en agissant ainsi vous ferez un acte constructif et que vous apporterez votre contribution à la grande œuvre de rénovation de l'agriculture entamée en 1958. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Fourmond, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour l'enseignement agricole, pour dix minutes.

**M. Louis Fourmond, rapporteur pour avis.** Décidément, l'agriculture n'a pas de chance ! Certains orateurs certains rapporteurs, ont parlé pendant quarante-cinq minutes et nous, nous sommes contingués à dix minutes !

Mesdames, messieurs, le rapport écrit que j'ai eu l'honneur de déposer, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, vous fournira, je pense, tous les éléments concernant l'enseignement et la formation professionnelle agricole. En particulier, vous y trouverez l'emploi des crédits affectés à cet enseignement depuis 1955 jusqu'à 1965 ; le détail de la situation de cet enseignement dans les différents domaines au 15 septembre 1964, avec le nombre d'établissements créés ; le total des élèves par secteur depuis 1961-1962, ainsi que l'appartenance aux différentes couches sociales et cycles d'enseignement ; les provisions et répartitions des élèves par cycles et classes de 1964 à 1976, avec le nombre de places disponibles actuellement et celles qui, en principe, seront mises en chantier en 1965 ; une analyse précise des différents cycles d'enseignement et le nombre de classes qui sont attribuées à chacun d'eux.

Les équivalences ne sont pas toutes déterminées ; cependant certaines donnent la possibilité, pour le titulaire du brevet de technicien agricole, de bénéficier des dispositions nouvelles du décret n° 64-1053 du 12 octobre 1964, qui permettent d'entrer en faculté.

De même que l'admissibilité aux écoles nationales supérieures agronomiques est considérée comme l'équivalent d'une propédeutique, à un échelon moins élevé, le brevet d'apprentissage agricole est l'équivalent du certificat d'aptitude professionnelle.

J'ai voulu aussi porter mon analyse sur les méthodes pédagogiques de l'enseignement agricole qui sont assez particulières et obligent les maîtres qui les dispensent à étendre leurs connaissances sur un ensemble de matières importantes, ce qui est à mon sens excellent pour maintenir l'équilibre et donner une formation et une culture plus générales.

Vous trouverez, dans mon rapport écrit, la répartition des maîtres tant en France qu'à l'étranger, et les difficultés de recrutement que cela pose dans certains départements.

Quant aux relations entre les ministères de l'éducation nationale et de l'agriculture, si j'en juge d'après les informations que j'ai pu obtenir, elles sont en bonne voie entre les différents services ; sur ce point aussi vous trouverez les détails dans mon rapport écrit.

Notre commission a tenu à faire quelques remarques et observations importantes sur le budget d'enseignement agricole, mais elle s'est trouvée d'accord pour prendre acte des augmentations de crédits sur certains chapitres, ce qui apporte la preuve que si d'un côté les agriculteurs ont pris conscience de l'importance de la formation professionnelle, ce sur quoi je reviendrai tout à l'heure, de l'autre côté, M. le ministre de l'agriculture attache à cet enseignement tout l'intérêt qu'il lui a attribué ici même, à plusieurs reprises. Cet intérêt vous l'avez concrétisé par les innovations que vous proposez et par les augmentations que vous prévoyez et qui d'après les chiffres avancés par vos services atteindraient 37 p. 100 en moyenne.

Le bien fondé de ces innovations étant reconnu, voici ce que nous y trouvons : les bourses nationales pour les élèves de l'enseignement technique et l'apprentissage, fréquentant les établissements d'enseignement professionnel privés, bénéficient d'un crédit supplémentaire de 7.715.000 francs, dans lequel sont comprises les incidences d'accroissement du nombre des élèves aux différents stades des études et, en particulier, de l'enseignement supérieur professionnel privé.

Notons que jusqu'à présent les bourses de l'enseignement public restent supérieures à celles de l'enseignement privé.

Dans l'enseignement supérieur public, il est attribué une bourse pour 1,7 élève, alors que dans l'enseignement secondaire, il est accordé une bourse pour 3,6 élèves. En 1963, l'enseignement supérieur privé avait droit à une bourse pour 4 élèves.

La commission unanime m'a demandé d'insister auprès de vous, monsieur le ministre — comme je l'ai déjà fait les années précédentes — pour que les critères d'attribution choisis ne soient pas fondés sur le revenu cadastral ou le nombre

d'hectares, mais sur la fortune réelle du demandeur, compte tenu de ses charges de famille.

Je n'insisterai jamais assez sur le fait que ce n'est pas le propriétaire de quelques hectares de terre qui est le plus riche, car, très souvent, pour ne pas s'en aller ou changer de métier, il a dû emprunter pour acheter sa ferme. Vous aviez annoncé d'ailleurs, il y a deux ans, la création de commissions spéciales pour étudier cette question. Peut-être pourriez-vous nous donner quelques précisions à ce sujet ?

Pour la première fois aussi, il existe une dotation de douze millions pour un début d'application de la loi complémentaire d'orientation du 8 août 1962, article 27, alinéas 5 et 6. Je rappelle que cet article tend à engager des actions pour maintenir dans les zones désertées les agriculteurs indispensables à l'équilibre biologique.

On notera aussi la création de 1.613 emplois nouveaux : directeurs d'établissements, économistes, professeurs, moniteurs, répétiteurs, surveillants. Je tiens à souligner l'importance de ce nombre ; la profession y sera certainement sensible.

J'aurais aimé m'arrêter à cet endroit de mon rapport, ce qui n'aurait pas posé de problèmes qui, malgré tout, restent nombreux.

En effet, la commission, qui, à une très forte majorité, a donné un avis favorable mais avec certaines réserves est unanime à souhaiter que certaines questions importantes vous soient posées sur lesquelles nous vous demandons de nous apporter informations et précisions afin de faire tomber lesdites réserves.

La commission s'est inquiétée de la suppression des classes préparatoires aux concours de l'Institut national agronomique et des écoles nationales supérieures d'agronomie, classes qui sont les parallèles de celles qui préparent aux écoles nationales d'ingénieurs de l'industrie, dans les lycées de Paris et de province.

Vous trouverez, mesdames et messieurs, des détails précis dans mon rapport écrit, en particulier sur les difficultés de recrutement que poserait la centralisation de toutes ces classes à Grignon, Rennes et Montpellier pour le premier cycle de deux ans, et à Palaiseau pour le deuxième cycle de trois ans. L'éloignement et la centralisation de ces classes posent un problème financier et de contrôle pour les familles.

Enfin, certains commissaires s'inquiètent d'un démantèlement du ministère de l'éducation nationale, ce qui risquerait aussi de provoquer une sorte de ségrégation à laquelle le monde paysan est assez opposé.

La commission aimerait être informée, aussi précisément que possible, sur l'emploi des crédits concernant le ramassage scolaire. Nous ne méconnaissons certes pas les difficultés occasionnées par la dispersion des établissements et des élèves. Mais, en faisant appel aux organismes de parents d'élèves, aux associations familiales, aux groupements de transporteurs, une collaboration suffisamment étroite s'établira entre les services de l'enseignement de votre ministère et ceux de l'éducation nationale, collaboration qui nous évitera d'assister dans certaines communes aux passages successifs de deux services de cars à quelques minutes d'intervalle, ce qui est néfaste sur le plan économique et psychologique.

Le chapitre de la promotion sociale a longuement retenu l'attention de la commission. En 1964, il était doté — ridiculement, si je puis dire — de 730.000 francs pour toute la France. Il bénéficie en 1965 d'une augmentation de 100.000 francs. Or, plus que jamais, les agriculteurs qui n'ont pas reçu les bienfaits de l'enseignement cherchent à étendre le domaine de leurs connaissances aux nombreuses matières que met en jeu de nos jours la production agricole. De ce fait, ils sont de plus en plus nombreux. On comptait, en 1963, 4.000 stagiaires, avec 86 p. 100 de succès aux examens.

Je ferai remarquer d'ailleurs que les stagiaires agricoles ne perçoivent pas le S. M. A. G. alors que le S. M. I. G. est accordé aux autres professions. C'est ainsi qu'un jeune agriculteur qui veut suivre un stage est obligé de payer quelqu'un pour le remplacer.

J'ajouterai, par ailleurs, qu'on accorde dix fois moins de crédits pour la promotion sociale que pour les mutations professionnelles. Pareillement, on accorde six fois moins de crédits pour la formation professionnelle que pour les mutations professionnelles.

La commission s'est interrogée sur la part restrictive faite à la vulgarisation qui n'est dotée que de 44.199.600 francs, car les trois millions supplémentaires qui proviennent des taxes céréalieres iront à l'I. T. C. F.

J'insiste, monsieur le ministre, sur l'importance de cette sorte d'enseignement, d'information agricole, qui a été très efficace dans la production végétale et qui pourrait peut-être demain résoudre les problèmes posés par la production animale. La commission, tout en reconnaissant les difficultés du problème, expansion.

J'en arrive à ma dernière question, l'enseignement privé. La grande majorité des membres de la commission acceptant mal la part faite à cet enseignement qui groupe les organismes suivants : l'Union nationale pour l'enseignement agricole privé, l'Union nationale des maisons familiales rurales, l'Association nationale pour la formation professionnelle rurale, la Mutualité sociale agricole.

Ces divers enseignements rassemblent 72.000 élèves dans les établissements reconnus — et je ne parle pas des autres — contre 36.000 élèves dans l'enseignement public. La loi de programme du 4 août 1962 avait prévu dans son plan de quatre ans 800 millions de francs, dont 109 millions pour l'enseignement professionnel privé qui — soit dit en passant — avait pris le premier l'initiative et donné l'exemple dans le domaine de l'enseignement agricole. Sur ces 800 millions de francs, 788 millions ont été affectés. Restent actuellement 12 millions de francs.

Le législateur avait prévu dans l'article 1<sup>er</sup> de cette loi que les crédits pourraient être reconsidérés compte tenu de différents facteurs à intervenir : augmentation du nombre des élèves dans les établissements reconnus et en voie de reconnaissance, augmentation du coût de la vie. Etant donné que cela n'a pas été fait, les établissements sont dans des situations financières des plus précaires.

Ainsi, j'avais, dès le mois de juin dernier, alerté M. le ministre des finances sur la part modique des subventions de fonctionnement, comparée au prix de la journée. Les augmentations qu'espéraient les établissements ont été insignifiantes ; l'indemnité journalière reste pratiquement inchangée ; de 4 francs en janvier 1964, elle atteindra peut-être 4,50 francs en 1965, alors qu'il avait été envisagé de la porter à 7 francs et que le prix de revient de la journée est en fait de 12 à 15 francs par élève.

Inutile de vous dire l'insistance qu'ont manifestée en ce domaine les membres de votre commission. Ils demandent l'application de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de programme du 4 août 1962 à l'enseignement privé, ainsi que dans le domaine des crédits d'équipement où manquent actuellement 25 millions de francs de subvention et 35 millions de francs de prêts. L'autofinancement qui devait être de 25 p. 100 atteint 40 p. 100. M. le ministre des finances arrive ainsi à gagner une année de versement sur ces différents crédits.

En terminant cette analyse budgétaire, j'attire votre attention sur les conséquences possibles de la réforme de votre administration où MM. les ingénieurs et directeurs des différents services extérieurs risquent d'être pénalisés dans les responsabilités morales qu'ils ont toujours assurées et dans les moyens matériels dont ils disposent, par une sorte de déclassement. Ces hommes, dont le dévouement est grand, n'ont hésité à prendre des initiatives, à payer de leur temps et de leur personne pour lancer, il y a quelques dizaines d'années, la coopération, la vulgarisation et la formation professionnelle ; nous aimerions être rassurés sur le sort qui va leur être réservé. Le but principal devrait être surtout de former des hommes, par une culture générale, qui facilitera en outre les reconversions et l'éducation permanente, et de ne former des professionnels qu'à titre annexe, en fin d'études.

M. le président. Monsieur Fourmond, veuillez conclure.

M. Louis Fourmond, rapporteur spécial. Je ne pourrai donc exposer tout mon rapport.

Je termine là, monsieur le président, en vous priant d'excuser la longueur de mon propos et en remerciant que l'agriculture soit vraiment mise au dernier rang. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et sur divers bancs.)

M. le président. La parole est à M. Godefroy, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour le F. O. R. M. A., pour dix minutes.

M. Pierre Godefroy, rapporteur spécial. Mes chers collègues, les temps se suivent et ne se ressemblent pas.

Cela est surtout vrai pour l'agriculture, soumise à toutes sortes d'aléas, d'où la fonction si importante du F. O. R. M. A. qui est de réduire autant qu'il se peut la part du hasard sur les marchés agricoles.

Pour 1965, la subvention du budget pour le F. O. R. M. A. s'élève à 1.100 millions de francs contre 1.500 millions en 1964, soit une économie de 400 millions. Cette économie se justifie-t-elle? Oui, si l'on se réfère aux chiffres d'exécution des années passées.

Cependant, votre commission des finances, tout en admettant le principe de cette réduction, la trouve excessive en raison même du caractère aléatoire et souvent imprévisible de la production agricole. Une dotation de 1.200 millions aurait donné, à notre sens, les coudées plus franches au F. O. R. M. A. pour son programme d'action en 1965.

Jetons, si vous le voulez bien, un rapide coup d'œil sur l'année en cours. Dans le budget prévisionnel de 1964, 1.600.500.000 francs étaient prévus pour les interventions sur le marché, 4.750 millions de francs pour le fonctionnement du fonds et 6.970 millions de francs pour des opérations que l'on peut considérer comme des dépenses en capital.

Compte tenu des résultats acquis et des perspectives pour la fin de l'année en cours, on peut estimer que les dépenses d'intervention resteront assez largement en deçà des prévisions.

Pour les produits laitiers, les dépenses prévisibles dépasseront sans doute la dotation initiale et s'établiront à un chiffre voisin de 880 millions de francs. Les aides à l'exportation représentent à elles seules 50 p. 100 du total. Par ailleurs, sous le double effet d'une demande accrue et d'une diminution de la production, on s'est trouvé devant la menace d'une rupture d'approvisionnement, d'où le recours à l'importation de 20.000 tonnes de beurre.

Pour la viande, au contraire, les dépenses prévisibles ne dépassent pas 270 millions contre 461 millions initialement prévus. Du fait de la pénurie relative, la S. I. B. E. V. n'a pas eu à intervenir. En revanche, une reconstitution des stocks a paru nécessaire au chiffre de 40.000 tonnes, dont 15.000 tonnes acquises à l'étranger.

La situation est difficile pour la viande de porc où le jeu du règlement communautaire nous prive d'une partie des moyens d'intervention.

Cette observation vaut pour l'aviculture. Cependant des formes souples d'aide devraient équivaloir aux crédits initialement prévus.

Quant aux fruits et légumes, la seule aide possible est presque exclusivement celle qui est accordée aux groupements de producteurs.

Les autres produits et les interventions communes bénéficient de crédits sensiblement conformes aux prévisions.

Au total, les dépenses d'intervention s'élèveront probablement à 1.380 millions au lieu de 1.600 millions de francs.

Quelles sont les perspectives pour 1965? Les indications ne peuvent avoir qu'un caractère hypothétique compte tenu des aléas naturels et des incertitudes de la politique agricole commune.

Une dotation de 800 millions de francs serait envisagée pour le secteur du lait et une dotation de 300 millions pour la viande. L'année prochaine, le problème essentiel sera la mise en place des formes nouvelles d'aides affectées non plus aux produits mais aux producteurs. Politique contractuelle, aide aux investissements, voilà deux domaines où le F. O. R. M. A. doit jouer un rôle.

Il a été autorisé dès le mois de décembre 1963 à verser des subventions et des aides aux groupements de producteurs. En 1964, 40 millions de francs ont été affectés aux groupements de producteurs et 120 millions aux investissements.

Je présenterai trois observations pour conclure.

La première est que le F. O. R. M. A. a pour tâche de soutenir les cours des denrées agricoles. Cet aspect est le plus important mais il en est un autre qui est de parer aux menaces de ruptures d'approvisionnements.

Son action profite donc d'abord aux producteurs mais également aux consommateurs ce qui mérite d'être souligné. Sans nul doute, il est là dans son rôle. C'est également l'intérêt de l'agriculture qui doit en tout état de cause maintenir ses débouchés à l'étranger même lorsque le marché intérieur souffre d'une pénurie temporaire.

Au surplus, ces dépenses compensées par des recettes de ventes ne réduisent pas les possibilités d'interventions classiques en faveur du stockage ou des exportations. Autrement dit, les crédits de l'établissement restent disponibles pour le soutien des cours des denrées agricoles.

En rapprochant les dépenses d'intervention pour chaque année des recettes correspondantes provenant de la vente des stocks et des produits importés, on constate que le coût net des interventions a atteint, en 1962, 880 millions de francs pour une prévision de 1.400 millions et, en 1963, 970 millions de francs pour une prévision de 1.600 millions.

On peut penser que les agriculteurs n'ont pas droit à un certain volume de dépenses mais au maintien de leurs produits dans les limites prévues par les lois et règlements. En toute objectivité, j'observe que les actions du F. O. R. M. A. sont beaucoup moins onéreuses qu'il n'apparaît à la lecture du seul document budgétaire.

Deuxième remarque: contrairement à certaines opinions, ce n'est pas une perspective de surabondance mais peut-être de relative pénurie qui se dessine pour certains produits d'origine animale. Ce qui est vrai pour la viande aujourd'hui risque demain de l'être également pour le lait. Aussi, l'action de l'Etat doit-elle viser à orienter immédiatement la production vers les secteurs déficitaires.

Troisième observation: nous abordons cette terre promise, l'Europe. Mais il ne faudra pas que l'on dise que l'Europe était belle avant le Marché commun! Pour le moment, l'Europe nous contraint d'abandonner des aides directes qui ne sont pas encore compensées par les aides indirectes. Le soutien financier au groupement des producteurs est encore loin de l'optimum. Au seuil de cette Europe tant attendue, nous découvrons soudain l'immensité de la tâche à accomplir. Cela suppose, pour les paysans, une foi dans l'effort en commun et, pour le Gouvernement, un sens exact de notre avenir agricole.

Au milieu des difficultés présentes, je formulerais ce vœu que l'Etat ne soit plus, selon le mot de Nietzsche, « le plus froid des monstres froids », mais bien le père de famille attentif, le ménager diligent dont Olivier de Serres nous a tracé l'image tutélaire.

**M. André Voisin.** Très bien!

**M. Pierre Godefroy, rapporteur spécial.** Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous demande d'adopter la subvention du F. O. R. M. A. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et sur divers bancs.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Denis, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le F. O. R. M. A., pour dix minutes.

**M. Bertrand Denis, rapporteur pour avis.** Mesdames, messieurs, je ne reviendrai pas sur ce que M. Godefroy vient d'exposer excellemment.

Je signalerais simplement qu'en compensation de la baisse du budget proprement dit du F. O. R. M. A., en régression sur le montant nominal de l'année dernière — et non pas sur les fonds effectivement dépensés, car le crédit proposé équivalait vraisemblablement à la somme employée en 1964, il faut noter l'augmentation de 134 millions de francs de la subvention destinée à soutenir le cours des céréales.

De plus, une inconnue subsiste: le rôle du F. E. O. G. A., c'est-à-dire du Fonds européen d'orientation et de garantie agricole. Nos renseignements à ce sujet sont imprécis. La commission de la production et l'Assemblée seraient heureuses que vous puissiez leur donner quelques éclaircissements, monsieur le ministre, sans gêner pour autant vos futures négociations.

En somme, on peut dire que les budgets prévus sont suffisants pour couvrir les actions classiques du F. O. R. M. A.

En ce qui concerne le développement du marché au cours des années 1963 et 1964, je vous renvoie à mon rapport écrit et je me bornerai à présenter quelques remarques.

La première vise les fruits et légumes. Les prévisions dans ce domaine sont plus difficiles que dans n'importe quel autre, mais la commission de la production et des échanges désirerait que les surplus, autant que faire se peut, soient utilisés et non pas détruits. Nombre d'entre nous s'émeuvent d'apprendre la destruction de produits de consommation. Nous serions donc heureux que certains excédents de légumes soient dirigés vers les usines de dessiccation, à défaut de conserveries, ou même affectés à l'alimentation du bétail.

On a dit à cette tribune que les stocks de pommes de terre ne suffiraient peut-être pas pour l'hiver prochain, ce qui rendrait des importations probablement nécessaires. Etant donné que l'agriculture est maintenant dotée d'une économie contractuelle, ne pourrait-on pas la faire jouer dans le secteur de la pomme de terre? J'ajoute, à titre personnel, que dans ce

cas il conviendrait sans doute de faire bénéficier de cette mesure les régions qui ne s'adonnent pas à d'autres grandes productions, par exemple de betteraves à sucre.

J'en arrive à la question du lait et de la viande. Comme M. Godefroy, je signale que l'abondance de lait ne durera peut-être pas toujours, un grand nombre d'exploitations renonçant maintenant à élever des vaches laitières. De fait, le F. O. R. M. A. ne pourra peut-être pas satisfaire ses besoins en beurre cet hiver.

En outre, les difficultés que connaissent les marchés du porc et de la volaille seraient peut-être aplanies si nos agriculteurs pouvaient bénéficier des excédents de céréales, en particulier de céréales fourragères, à un prix avantageux. En effet, si les chiffres portés à ma connaissance sont exacts, il n'est pas normal de vendre des blés fourragers 27 francs le quintal à l'Angleterre et 37 francs à l'agriculture française.

J'avais signalé une disparité de cet ordre l'année dernière pour le lait en poudre. Si elle est moins forte cette année en ce qui concerne ce lait, on la retrouve sur les céréales.

Une fois de plus, je demande que le bétail français bénéficie en priorité des excédents pouvant être consommés par des animaux et non pas le bétail étranger. La commission, à laquelle j'ai exposé ce point de vue, y a été très sensible et m'a chargé de renouveler ici cette affirmation.

Considérons enfin la question lait-viande. On s'inquiète d'avoir trop de lait et pas assez de viande. Que font nos voisins britanniques? Ils attribuent une prime de conservation pour les veaux, mâles ou femelles.

J'ai dit en commençant mon exposé que les crédits du F. O. R. M. A., d'ailleurs indicatifs, étaient suffisants. Et vous me répondrez, monsieur le ministre, que vous ne pouvez accepter d'amendement entraînant une dépense supplémentaire.

Cependant, si une prime de conservation était attribuée pour tous les veaux, et en particulier pour les mâles — car les Britanniques sont plus généreux pour les mâles que pour les femelles, c'est une question à étudier — un grand nombre de bovins seraient destinés à la production de viande. Ainsi cesserait notre inquiétude de constater l'insuffisance de bovins pour faire face aux besoins de demain et encore plus de certains marchés d'exportation que nous nous étions engagés à approvisionner.

J'en aurais terminé si je ne voulais parler des trois filiales du F. O. R. M. A. : la Cofreda, la Sopexa et le Ceneca.

Votre commission et son rapporteur se sont penchés plus spécialement cette année sur la compagnie pour favoriser la recherche et l'élargissement des débouchés agricoles, le temps leur ayant manqué pour étudier l'activité des deux autres organismes. D'après les renseignements en ma possession, le centre national des expositions et concours agricoles fonctionne à la satisfaction de tous.

L'action de la Cofreda et de la société pour l'expansion des ventes des produits agricoles et alimentaires est infiniment utile, mais nous avons eu l'impression que la cohésion entre ces deux organismes n'était pas pleinement assurée. Si la Sopexa fait connaître nos produits, la Cofreda met l'agriculture française dans les meilleures conditions pour qu'ils franchissent

les frontières et dans cette action dynamique vers l'avant, le manque de cohésion a parfois rendu des efforts inutiles. Nous souhaiterions leur meilleure coordination.

Telles sont, exprimées en quelques mots, les observations que votre commission m'a chargé de présenter. Sous ces réserves, elle demande à l'Assemblée nationale de bien vouloir adopter les crédits et subventions destinés au fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U. N. R.-U. D. T.*)

**M. le président.** Au nom de l'Assemblée, je félicite messieurs les rapporteurs.

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

— 4 —

#### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087) (rapport n° 1106 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

Agriculture. — Fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles (F. O. R. M. A.). — Budget annexe des prestations sociales agricoles et articles 47, 53 et 54 (*suite*) ;

Agriculture (Annexe n° 4. — M. Rivain, rapporteur spécial ; avis n° 1108 de M. Le Bault de la Morinière, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 1142 de M. Fourmond [enseignement agricole] ; au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles (Annexe n° 5. — M. Godefroy, rapporteur spécial ; avis n° 1108 de M. Bertrand Denis, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Budget annexe des prestations sociales agricoles (Annexe n° 33. — M. Paquet, rapporteur spécial ; avis n° 1108 de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 1138 de M. Peyret, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures quarante minutes.*)

*Le Chef du service de la sténographie  
de l'Assemblée nationale,*

RENÉ MASSON.