

# 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 1965-1966

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 8<sup>e</sup> SEANCE

1<sup>re</sup> Séance du Lundi 11 Octobre 1965.

#### SOMMAIRE

1. — Mises au point au sujet de votes (p. 3458).  
MM. Jeart, Jean Moulin, le président.
2. — Election partielle en vue du remplacement d'un député décédé (p. 3458).
3. — Loi de finances pour 1966 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3458).  
Articles 25 à 40 réservés jusqu'aux votes sur les états B, C et D, les dépenses militaires, les budgets annexes et les comptes spéciaux.  
**Travaux publics et transports.**  
I. — *Travaux publics et transports.*  
MM. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les travaux publics et des transports; Hoffer, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les voies navigables et les ports; Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.  
M. Schaff.  
Suspension et reprise de la séance.  
MM. Schnebelen, Dumortier, Hinsberger, Couillet, Beauguille, Denvers, Martel, Michaud, du Halgouët, Philibert, Carlier, Westphal.  
M. le ministre des travaux publics et des transports.

Etat B.

Titre III.

M. Cermolacce.

Adoption des crédits du titre III.

Titre IV.

Amendement n° 37 de M. Plevin: MM. Plevin, le rapporteur spécial, le ministre des travaux publics et des transports. — Rejet au scrutin.

Adoption des crédits du titre IV.

Etat C.

Titre V.

MM. Noiret, Denvers, le ministre des travaux publics et des transports.

Adoption des crédits du titre V.

Titre VI. — Adoption.

Etat D.

Titre III.

Chapitre 35-21. — Adoption.

Renvoi de la suite du débat.

4. — Ordre du jour (p. 3482).

**PRESIDENCE DE M. ACHILLE PERETTI,**  
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

**M. le président.** La séance est ouverte.

— 1 —

**MISES AU POINT AU SUJET DE VOTES**

**M. Fernand Icart.** Je demande la parole.

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

**M. Fernand Icart.** Monsieur le président, dans le scrutin du vendredi 8 octobre, sur l'article 19 de la première partie de la loi de finances, M. d'Aillières a été porté comme ayant voté pour.

En réalité, M. d'Aillières désire être porté comme s'étant abstenu volontairement.

**M. Jean Moulin.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Moulin.

**M. Jean Moulin.** Monsieur le président, au cours de la deuxième séance du jeudi 7 octobre, dans le vote sur l'amendement n° 29, j'ai été porté comme m'étant abstenu volontairement alors que mon désir était de voter pour.

**M. le président.** L'article 68 du règlement interdisant toute rectification de vote après la clôture du scrutin, je ne puis qu'enregistrer vos déclarations.

La machine électronique se bornant à enregistrer les impulsions qui lui sont données — et l'exactitude de ses enregistrements ayant pour contrepartie son extrême sensibilité — il y a lieu de penser que les votes enregistrés à vos noms résultent d'une fausse manœuvre involontaire de vos appareils de vote lors des scrutins en cause.

— 2 —

**ELECTION PARTIELLE EN VUE DU REMPLACEMENT  
D'UN DEPUTE DECEDE**

**M. le président.** J'ai reçu de M. le ministre de l'intérieur la lettre suivante:

« Paris, le 9 octobre 1965.

« Le ministre de l'intérieur  
à Monsieur le président de l'Assemblée nationale.

« **OBJET :** décès de M. Lathière, député.

« J'ai l'honneur de vous confirmer officiellement le décès de M. André Lathière, député de la 9<sup>e</sup> circonscription du département de la Gironde.

« M. Lathière, qui était suppléant, a été proclamé député le 7 janvier 1963 par application de l'article 5 de l'ordonnance n° 58-1065 du 7 novembre 1958, pour remplacer M. Boulin, membre du Gouvernement.

« Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il sera procédé, conformément à l'article L. O. 178 du code électoral, à une élection partielle dans les délais prescrits.

« ROGER FREY. »

Acte est donné de cette communication.

— 3 —

**LOI DE FINANCES POUR 1966 (DEUXIEME PARTIE)**

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

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966 (n° 1577, 1588).

[Articles 25 à 40.]

**M. le président.** Les articles 25 à 40 sont réservés jusqu'aux votes sur les états B, C et D, les dépenses militaires, les budgets annexes et les comptes spéciaux.

Nous abordons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports).

**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. — + 57.003.122 francs ;

« Titre IV. — + 696.814.394 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'ETAT**

« Autorisation de programme, 594.503.000 francs ;

« Crédit de paiement, 263.147.000 francs. »

**TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT**

« Autorisation de programme, 189.675.000 francs ;

« Crédit de paiement, 45.200.000 francs. »

**ETAT D**

*Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1967.*

**TITRE III**

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

Ce débat a été organisé comme suit :

Gouvernement, 1 heure 5 minutes ;

Commissions, 1 heure ;

Groupe de l'U.N.R.-U.D.T., 1 heure 5 minutes ;

Groupe socialiste, 25 minutes ;

Groupe du centre démocratique, 20 minutes ;

Groupe communiste, 20 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique, 15 minutes ;

Groupe des républicains indépendants, 10 minutes ;

Isolés, 5 minutes.

J'ai la délicate mission de faire respecter l'horaire établi par la conférence des présidents. Je compte donc sur les orateurs pour faciliter ma tâche et pour permettre à l'Assemblée de ne pas dépasser les limites de l'horaire ainsi retenu.

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

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je ne tomberai pas dans la facilité qui consisterait à critiquer en détail le budget des travaux publics et à y apporter en bloc mon vote.

Je déclare tout de suite que c'est un bon budget et je réponds immédiatement à quelques critiques qui ont été formulées en commission des finances et qui, à mon avis, ne sont pas centrées sur l'objectif qu'elles devraient viser.

On a reproché essentiellement à ce budget, dont j'ai affirmé qu'il était bon, l'insuffisance des crédits affectés à la voirie locale.

Cette observation ne doit pas s'adresser au budget du ministère des travaux publics et des transports, lequel ne recouvre que la voirie nationale. Bien entendu, l'observation conserve tout son prix, mais il faut que chaque chose soit discutée en son temps et il conviendra de revenir sur ce sujet lorsque viendront en discussion les budgets de l'intérieur et des comptes spéciaux du Trésor.

Un autre reproche peut lui être fait et je m'y étendrai longuement tout à l'heure.

Il est évident que, dans un budget qui porte sur une masse globale de six milliards de francs, réserver quatre milliards

aux interventions, c'est-à-dire aux subventions à différentes formes d'exploitation — S. N. C. F., R. A. T. P., exploitation des voies navigables réglementées — pose des problèmes qu'il faut avoir le courage de regarder en face.

**M. René Pleven.** Très bien !

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** En tout état de cause, là encore, on ne saurait viser le budget des travaux publics car celui-ci — à tort, peut-être — n'est que le miroir, en cette matière, de la politique économique de la nation.

Pourquoi est-ce un bon budget ? Parce qu'un parti a été pris, celui des routes, et parce qu'il n'y a pas de dissémination de crédits.

Si nous considérons la question des ports, nous constatons que tout est axé sur les ports autonomes. Notons, au passage, si l'on se reporte au budget de l'année dernière, que les ports qui ne sont pas devenus autonomes ont été très bien servis et que, en crédits de paiement, les opérations se poursuivent.

Dans le domaine des voies navigables — à propos desquelles mon excellent collègue M. Hoffer interviendra tout à l'heure — je constate que tout l'effort est concentré sur l'achèvement des grandes opérations que nous avons lancées au cours des années passées et qu'un effort raisonnable est fait sur des opérations de moindre envergure, tels les aménagements en amont et en aval de Paris, sur la Seine.

Quant à la S. N. C. F., tous les crédits d'investissement sont axés sur le matériel roulant qui est actuellement le sujet essentiel et capital des besoins de cette entreprise.

En ce qui concerne les routes, l'effort est axé principalement sur les autoroutes.

De toutes ces lignes d'efforts, c'est celle concernant le réseau routier national qui canalise l'effort maximum.

C'est là que se porte l'effort essentiel du budget et c'est plus spécialement en faveur des autoroutes que tout ce qu'il était possible de dégager à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire des travaux publics a été dégagé.

J'ai ainsi tracé les traits essentiels de ce budget. Important effort en faveur des routes, volume démesuré des interventions : tels sont les deux points sur lesquels je concentrerai, si vous le voulez bien, mes observations, laissant à mes excellents collègues MM. Catalifaud et Hoffer, qui me succéderont à cette tribune, le soin de développer les points que j'aurais pu laisser dans l'ombre et qui seront nombreux.

Je vous donne immédiatement les chiffres concernant les routes, non pas en valeur absolue, mais en pourcentage.

L'augmentation du montant des autorisations de programme est de 28 p. 100. Sur cette augmentation qui est répartie inégalement, un effort de 40 p. 100 est consenti pour les autoroutes.

Voilà qui répond à des critiques que j'ai souvent entendu formuler au cours des années précédentes. Je m'empresse de dire qu'elles étaient alors peu justifiées au regard des programmes précédents mais qu'elles le sont encore moins cette année que les années précédentes. En effet, cette augmentation est l'aboutissement d'un grand effort.

Le Gouvernement avait promis de terminer le IV<sup>e</sup> Plan à la cadence de 170 kilomètres d'autoroutes sorties par an. Je dis bien « sorties ». Il y a deux ans, M. le Premier ministre avait déclaré que nous nous acheminerions le plus rapidement possible vers la sortie de 260 kilomètres d'autoroutes par an. Or le V<sup>e</sup> plan verra se réaliser effectivement cette prévision.

Bien entendu, ce n'est pas en douze mois que l'on pourra passer de l'exécution de 170 kilomètres à celle de 260 kilomètres d'autoroutes par an. Ce dernier objectif sera atteint à l'expiration du V<sup>e</sup> plan qui prévoit d'ailleurs la construction de 1.300 kilomètres d'autoroutes, dont 300 kilomètres d'autoroutes de dégagement et 1.000 kilomètres d'autoroutes de liaison.

Dans ces réalisations le Gouvernement suivra deux fils directeurs.

Le premier fil directeur, c'est la poursuite rapide de la réalisation de l'axe Calais—Méditerranée.

Le deuxième fil directeur est la réalisation prioritaire des autoroutes de dégagement.

On retrouve d'ailleurs dans tous les budgets l'effort intense voulu par le Gouvernement en faveur de l'équipement urbain.

Cet effort en faveur des voies de dégagement est essentiellement nécessaire dans les grandes agglomérations. En effet, les citadins vont à leur travail et en reviennent chaque jour ; le dimanche, ils partent se promener et doivent pouvoir revenir. D'où cet immense effort consenti pour les autoroutes de dégagement qui coûtent parfois dix ou douze fois plus cher que les

autoroutes de liaison, mais qui sont absolument nécessaires pour résoudre le problème du logement et des terrains qu'il nécessite.

Vous pourrez entendre dire, dans la discussion de ce budget comme dans celle d'autres budgets, que les crédits consacrés à la voirie locale sont en diminution. Ce n'est pas le cas pour la voirie urbaine, amorce des autoroutes de dégagement. L'effort porte non seulement sur les autoroutes mais également sur le réseau routier national ordinaire, dont je dirai maintenant quelques mots à propos de son entretien.

Jusqu'à maintenant, nous avons fait des reproches au Gouvernement, considérant qu'il était regrettable de laisser périr un capital routier important, faute de crédits d'entretien suffisants.

Dorénavant, il en sera autrement puisque les crédits d'entretien passent de 387.200.000 francs en 1965 à 480.100.000 francs en 1966. Ils se rapprocheront bientôt — cet objectif sera, nous l'espérons, atteint l'an prochain — des 600 millions de francs jugés nécessaires pour que l'entretien soit porté à un niveau tel qu'il n'y ait plus dégradation progressive du réseau routier.

Dès cette année, les crédits d'entretien routier pourront être consacrés au renforcement des chaussées menacées, alors qu'auparavant on était obligé d'attendre la destruction pour refaire les chaussées. Cela est très important, car on enregistre souvent une différence de 1 à 4 dans les prix de revient respectifs du renforcement et de la reconstruction.

Voilà ce que je voulais dire à propos de l'effort important consenti dans le domaine routier, effort constituant la première caractéristique de ce budget.

La deuxième caractéristique a trait aux crédits d'intervention.

Je rappelle les chiffres : sur une masse globale de 6 milliards de francs, 4 milliards sont réservés aux interventions dont le plus gros bénéficiaire est la S. N. C. F.

La subvention d'équilibre allouée à la S. N. C. F. atteint un niveau tel qu'il est temps de s'attaquer radicalement au mal. Il n'est pas normal, à mon sens, de faire d'une entreprise industrielle un véhicule gratuit de la politique économique de la nation.

Aux tarifs actuels, les prix de transports ne sont pas alignés sur le prix de revient de l'entreprise.

Avec ce qui sera payé en subvention d'équilibre pour la S. N. C. F., on aurait pu, en 1965, construire 500 kilomètres d'autoroute.

La politique de stabilisation, à laquelle il convient de rester fidèle, comporte en elle-même ses limites, c'est-à-dire le degré au-delà duquel, par certaines de ses conséquences, ses effets sont plus pernicieux que le mal contre lequel elle veut lutter. Et nous nous retrouvons ici, en pleine lumière, devant le problème général extrêmement grave que représente l'insuffisance d'investissements en période de stabilisations, problème qui a été soulevé par M. le rapporteur général du budget et qu'il faut avoir le courage de considérer en toute lucidité.

Il ne faut surtout pas laisser croire que la S. N. C. F. serait le coupable en cette affaire, car il n'y a pas de coupable ; il y a une politique économique du Gouvernement qu'il faut savoir conduire au milieu de nombreux écueils.

On parle beaucoup de réformes et d'économie à la S. N. C. F. On connaît celles qui sont faites et celles qui sont à faire ; on sait que la réforme du trafic de détail est en cours, on sait qu'il faut repenser le trafic de banlieue et le trafic omnibus voyageurs.

Mais on ne dit pas assez que le produit de ces réformes et des économies possibles est sans commune mesure avec le montant du déficit imposé à la S. N. C. F. par le refus de porter ses tarifs au prix de revient.

Chacun sait — je tiens à le répéter — que chaque année, régulièrement, la productivité de la S. N. C. F., c'est-à-dire le nombre d'unités de trafic produites par cheminot, est en hausse. Chacun sait que, chaque année, la tonne kilométrique transportée coûte moins cher en énergie ; chacun sait que, chaque année, le nombre de tonnes kilométriques taxées au wagon est en augmentation ; chacun sait que chaque année le nombre moyen de voyageurs par train est en augmentation.

La S. N. C. F. fait tout ce qu'elle peut. Mais il y a des limites : et lorsque des tarifs trop bas lui sont imposés, il ne lui est plus possible de réagir et le déséquilibre s'accroît dans une proportion grandissante.

Les remèdes sont multiples, à mon sens. Certes, il faut continuer à réaliser ces économies dont je parlais tout à l'heure et les réformes qui les amèneront. Mais le gros problème, à mon avis, est de voir très loin et de se représenter ce que sera la tâche de la S. N. C. F. dans vingt ans et ce qu'elle devra devenir dans l'intérêt général, compte tenu de toutes les

concurrences. Et, progressivement, il faudra passer du stade actuel au stade futur.

Peut-être, à l'avenir, dans une vingtaine d'années, la S. N. C. F. devra devenir un simple « tractionnaire » et concéder, sous-traiter ou gérer sous une forme moins rigide ce qui est trafic déficitaire ou opérations non strictement ferroviaires. Bien entendu, je fais allusion à la généralisation des techniques rail-route, des wagons spécialisés, du groupage des trains complets, des embranchements, etc. Il y a là de gros problèmes de prospective à étudier.

Pendant les vacances, je me suis arrêté dans un petit village dont la gare constitue cependant un gros nœud ferroviaire. J'y ai fait tout de suite une constatation très instructive. Sur la ligne, électrifiée, je voyais passer régulièrement d'énormes, pesants et longs trains avec un nombre de wagons impressionnant; sur la puissante machine électrique, se trouvaient un mécanicien et un garde à l'arrière du train. J'en ressentais un sentiment de productivité réellement très élevée!

Dans la gare, un groupe d'employés attendaient.

Qu'attendaient ces employés? L'heure de sortir des hangars et de mettre en route les automotrices belles et vastes qui ne recevraient que dix à vingt voyageurs chacune, au maximum.

Mes chers collègues, nous qui avons tous des problèmes locaux à résoudre, réfléchissons à cette question: d'un côté la productivité massive obtenue grâce à ces gros trains de marchandises, d'un autre côté, le coût exorbitant d'un trafic de voyageurs réduit, trafic qui, certainement, pourrait être assuré à meilleur compte pour la nation et même pour les usagers par la route. En effet, je connais bien la ligne dont je parle et je sais qu'une fois rendus à leur gare de destination, beaucoup des voyageurs de ces omnibus doivent encore parcourir une grande distance à pied pour se rendre chez eux. Voilà une des réformes à entreprendre, avec précaution et mesure, certes, mais à préparer d'ores et déjà. Il faut y songer, mesdames, messieurs. Il est grand temps, car les subventions d'équilibre accordées à la S. N. C. F. ont atteint un volume tel qu'on ne peut plus le laisser s'accroître sans dommage pour l'équipement de la nation et le bon emploi des deniers des contribuables.

Nous ne savons pas encore quel niveau atteindront cette année les subventions. Une évaluation provisoire le situe à 1.500 millions de francs. Le chiffre exact ne sera connu qu'à la fin de l'année. Nous n'avons pas de chiffre approché pour l'exercice 1966.

Les évaluations du budget sont provisoires et sont très éloignées de la sincérité. Je l'ai souligné à plusieurs reprises lors de l'examen des budgets précédents et j'en donne un exemple pour l'exercice 1965:

En 1965, le crédit initial destiné à la subvention d'équilibre s'élevait à 1.007 millions de francs. J'ai dit et répète qu'il était nettement insuffisant par rapport aux besoins prévisibles.

De fait, le crédit s'est élevé dans le budget rectifié de la S. N. C. F. à 1.465 millions de francs et nous avons tout lieu de croire que le crédit définitif — un collectif va bientôt nous être présenté — sera bien supérieur.

Ainsi, tous les ans, le Gouvernement inscrit au budget un crédit de subvention très inférieur au crédit nécessaire. Il est absolument indispensable de revenir à la sincérité des prévisions budgétaires et à la vérité des prix.

Sincérité budgétaire, vérité des prix et tarifs adaptés aux prix de revient, réformes préparant l'avenir, telle doit être la règle d'action gouvernementale en ce qui concerne la S. N. C. F.

Mais il n'y a pas que la S. N. C. F. Il y a aussi la R. A. T. P. Le problème, ici, est beaucoup plus simple. En effet, nous voyons dans les décisions du Gouvernement tendant à diminuer très nettement la subvention d'équilibre accordée à cet organisme, se dessiner une augmentation des tarifs. Quand interviendra-t-elle et quel en sera le montant? Le Parlement n'est pas renseigné à ce sujet.

Le problème est toujours le même: la R. A. T. P., avec des tarifs très bon marché, coûte cher au budget de la ville de Paris et aux contribuables. Et, comme tout le monde, maintenant, devient de plus en plus contribuable, il serait plus profitable de faire payer plus l'usager et moins le contribuable.

Ce que l'on pourra dire, tout au moins, est que cette augmentation de tarifs ne sera pas sans contrepartie.

En effet, une œuvre importante est entreprise à la régie. Je veux parler essentiellement du réseau express régional, grâce auquel, en 1969, on recueillera les fruits de l'énorme effort d'investissement consenti par le Gouvernement depuis plusieurs années. C'est en 1969 que sera ouvert à la circulation le tronçon Nation—Boissy-Saint-Léger. C'est en 1970 que l'autre

branche, c'est-à-dire Opéra—Défense et le prolongement vers l'Ouest, sera ouverte à la circulation, après la mise en service de la navette provisoire Etoile—Défense.

L'usager verra donc tout de suite le lien qui existe entre ce qu'il paie et ce que le Gouvernement met à sa disposition. Car, actuellement l'usager passe beaucoup de temps dans les transports en commun et ne paie pas cher, mais il préférerait certainement passer beaucoup moins de temps et payer plus cher. Eh bien! son souhait sera exaucé si j'ai su lire entre les lignes du budget que nous a soumis le Gouvernement.

Voilà, mesdames, messieurs, l'essentiel des observations que j'avais à présenter sur ce budget.

Quelques brèves remarques, pour terminer, sur d'autres chapitres du budget. Commençons par les ports, outils indispensables de l'exportation et de la production française. L'accroissement du trafic dans les ports a été de 10 p. 100 au cours de l'exercice passé. L'effort des nouvelles autorisations de programme est concentré sur les ports autonomes. L'augmentation des crédits fait beaucoup plus qu'accompagner cet accroissement du trafic. Cette marche vers l'avant est absolument nécessaire en raison des modifications qui se produisent dans les caractéristiques de la navigation de haute mer. Il faut que rapidement l'effort de l'Etat soit concentré sur les opérations qui permettront d'admettre dans les chenaux, dans les avant-ports, dans les écluses, des bateaux beaucoup plus gros que ceux qui les fréquentent actuellement, comme l'exige l'augmentation continue du tonnage des navires.

Les voies navigables, elles, sont toujours un sujet d'inquiétude, inquiétudes portant sur la diminution des programmes nouveaux lancés, sur le niveau des crédits d'entretien. Mais je salue l'intention du Gouvernement de rattraper le gros retard qui a été constaté en matière d'entretien des voies navigables dans le quatrième plan, en inscrivant au V<sup>e</sup> plan des crédits importants pour la réfection des voies navigables, dont l'entretien a été trop négligé.

Enfin je voudrais dire un mot de quelques opérations diverses, l'une parce que vous la trouvez inscrite dans le budget et l'autre parce que vous ne l'y trouvez pas, du moins explicitement.

Celle que vous trouvez dans le budget, est de petite importance mais elle est quand même digne d'être citée dans ce bref exposé: c'est l'opération dite des barrages « Seine » et « Marne ». Vous savez que ce sont des barrages destinés, d'une part, à augmenter les quantités d'eau de Seine qui arrivent vers Paris, et, d'autre part, à protéger la ville et les environs contre les inondations.

Le barrage Seine va commencer à être mis en eau à la fin de l'année. Quant au barrage Marne, les premières opérations foncières en sont commencées.

L'opération que vous ne trouvez pas explicitement dans le budget c'est l'opération mer du Nord—Méditerranée.

Je ne développerai pas longuement ce sujet. Vous savez ce qu'a fait le Gouvernement. Il a réuni des commissions d'experts, qui se sont longuement penchés sur les aspects économiques du problème. Ils ont conclu que le chiffre de rentabilité directe de cette opération serait très inférieur aux taux de rentabilité exigés à juste titre des opérations inscrites au plan. Cela ne veut nullement dire qu'il ait renoncé à une telle opération. Mais elle ne peut être engagée par le biais d'un budget annuel; c'est une grande option politique d'aménagement du territoire. L'essentiel est qu'un jour une décision solennelle soit prise à cet égard, en toute connaissance de son poids financier et que, pour l'instant, la possibilité de la réaliser ne soit pas compromise.

Or non seulement, cette possibilité n'est pas compromise, mais; bien plus, certains éléments intégrants de l'opération seront mis en place sur la Moselle, la Saône et le canal du Rhône au Rhin. Elles sont toutes choisies pour avoir un effet incitateur approprié sur les régions intéressées en attendant que puisse se lever l'aube des grandes autorisations de programme tant attendues par nos collègues pour cette grande liaison: et c'est le souhait que je formule en terminant cet exposé (*Applaudissements sur les bancs de P. U. N. R.-U. D. T.*)

**M. le président.** La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (*Applaudissements sur les bancs de P. U. N. R.-U. D. T.*)

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** La discussion des annexes au budget commence cette année par celle des crédits des travaux publics et des transports. Est-ce là l'indice que seront pris en considération par le Gouvernement les problèmes si importants de la circulation routière? Nous en avons l'espoir.

D'autant plus que la route et ses annexes, dont l'automobile, font vivre 16 p. 100 des Français.

Bien que les investissements de l'Etat n'atteignent que 10 p. 100 environ du produit fiscal spécifique de l'automobile, les crédits du budget de l'année 1966 sont sensiblement en augmentation par rapport à ceux du budget de 1965. Cette augmentation est, dans l'ensemble, de 16,82 p. 100.

L'accroissement des crédits inscrits au chapitre 35-31 qui vise strictement l'entretien, les grosses réparations et l'exploitation, est de l'ordre de 30 p. 100, celui de l'équipement routier de 26 p. 100, dans l'ensemble, pour les autorisations de programme, et de 27 p. 100 pour les crédits de paiement, tant pour le réseau national et les ponts que pour les autoroutes.

Cette augmentation sensible des crédits, à laquelle nous n'étions pas habitués, est d'autant mieux accueillie que le budget de 1966 correspond à la première année d'application du V<sup>e</sup> plan.

Ce dernier prévoit au titre de la part de l'Etat une dépense globale, pour les cinq années d'application du plan, de 14.800 millions de francs, soit une moyenne annuelle de 2.960 millions de francs. L'Etat avait le choix entre d'une part le démarrage immédiat et la poursuite de ce rythme de 2.960 millions de francs annuel et d'autre part l'augmentation continue annuelle de l'ordre de 25 p. 100, comme c'est le cas cette année, des crédits sur l'année précédente. Le Gouvernement paraît avoir fait sien la deuxième méthode. Espérons que ce rythme d'augmentation pourra être tenu dans les années à venir comme il l'est cette année.

Quoi qu'il en soit, nous devons adresser à M. le ministre des travaux publics et des transports nos plus chaleureuses félicitations et nos remerciements pour le résultat obtenu dans le budget de 1966, fruit, nous le savons, de son action et de son activité, soutenues sans relâche.

Ayant exprimé notre satisfaction, nous pourrions borner nos propos aux remerciements mérités.

Mais toute action, même brillante, n'est jamais exempte de critiques; elle suscite des suggestions, et c'est heureux d'ailleurs, car, critiques et suggestions prouvent l'intérêt que l'on porte à ces questions, et permettent d'autre part au ministre et à ses services d'en tirer les enseignements, tout au moins je l'espère.

Je parlerai d'abord du personnel des ponts et chaussées et du fonctionnement du service. On doit admettre que la réforme du service des ponts et chaussées n'est que trop partiellement appliquée. Ce service ne répond plus aux besoins, ces derniers étant d'ailleurs en constant accroissement. Les maires se plaignent du manque de contacts avec les services des ponts et chaussées et de la lenteur mise à la réalisation des travaux qui leur sont confiés. Cela provient du manque de personnel à l'échelon départemental et à l'échelon de la subdivision. Nous sommes d'ailleurs plus inquiets à ce sujet que le chapitre 34-13 — « Indemnités de service aux conducteurs de chantiers et aux agents de travaux » — est diminué de 50 p. 100. Ce n'est pas ainsi que les contacts indispensables entre les services et les diverses collectivités locales pourront être rétablis et que la surveillance des travaux et des chantiers sera assurée dans de bonnes conditions.

J'espère, monsieur le ministre, que vous nous rassurerez à ce sujet et que vous prendrez les mesures nécessaires afin que le service soit assuré dans des conditions normales, les agents devant effectuer les tâches pour lesquelles ils ont été désignés.

L'année dernière je vous ai rapporté une anecdote courtoise peut-être, en ce qui concerne le téléphone. Eh bien ! cette année la question est au même point.

Monsieur le ministre, faites en sorte que le ridicule ne règne plus dans vos services.

**M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.** De quoi s'agit-il ?

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** L'administration a installé le téléphone chez les conducteurs de chantiers. L'abonnement leur est payé, mais l'administration refuse d'acquitter les communications, si bien que lorsque des wagons arrivent en gare, le conducteur de chantier doit téléphoner au service compétent sur sa propre bourse ou laisser aller les choses, et, dans ce dernier cas, l'administration doit payer de lourdes surévaluations. Il est vrai que le chef de chantier peut téléphoner du café du coin et que l'administration lui rembourse cette communication portée sur les états de frais.

De tels procédés sont courtoises; ils sont absolument ridicules en 1965 et ils le seront encore plus en 1966. J'espère, monsieur le ministre, que l'année prochaine je n'aurai plus à reparler de cette question.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Merci !

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** En ce qui concerne les ouvriers des paves, un gros effort a été fait, mais il est insuffisant, car le rattrapage des salaires de ces dernières années n'est pas encore terminé et la titularisation de la plupart de ces ouvriers des paves est encore en suspens. J'espère, monsieur le ministre, que, le premier pas ayant été franchi, vous pourrez à cet égard rétablir une situation normale.

Venons-en maintenant à l'équipement routier. Faisons le bilan.

Sans compter les engins à deux roues, qui devaient être 5.100.000 environ en 1964, on dénombrait, la même année, 9.700.000 véhicules à quatre roues. En 1965, le parc des quatre roues sera porté à 25 millions, dont 23 millions de voitures légères.

Et qu'offre-t-on à l'écoulement de ce flot de véhicules ?

D'abord, un très bon réseau routier de chemins départementaux et de chemins communaux, car on accède dans le moindre village — même de vingt-cinq habitants — par un chemin goudronné qui permet une vitesse de 80 à 100 kilomètres-heure.

Ensuite, un réseau d'autoroutes qui démarre car, à la fin de 1964, il y avait 485 kilomètres en service; il y en aura très probablement, à la fin de 1965, 658 kilomètres, une construction annuelle de 260 kilomètres étant prévue pour l'avenir.

En plus de ces deux réseaux, qu'existe-t-il ?

Un réseau de routes nationales de 80.800 kilomètres, mais, comme l'indiquait le rapport d'information n° 570 de la commission de la production et des échanges du 11 octobre 1963, 60 p. 100 de ces routes nationales existantes ont une largeur insuffisante. Les rives sont déformées, ce qui réduit d'autant la largeur utilisable et rend la circulation dangereuse.

Malgré l'effort financier du budget pour 1966, même si cet effort est poursuivi à la même cadence, ou même s'il est accentué, le rattrapage est impossible.

La circulation en rase campagne devient de plus en plus difficile et la circulation urbaine est très délicate, sans parler de la circulation dans Paris, qui est épouvantable et même anarchique: anarchique parce que, entre 18 et 20 heures 30, les voitures circulent, avec une ou deux personnes à bord, à la moyenne de 5 à 10 kilomètres-heure.

Si le réseau routier national existant était aménagé, il rendrait les plus grands services aux usagers, car le parcours que ceux-ci réalisent intéresse surtout ce réseau routier national, mais il reste qu'il est très insuffisant. D'ailleurs, la délégation nationale du service des ponts et chaussées qui s'est rendue aux Etats-Unis il y a quelques mois a très probablement cherché là-bas la confirmation de l'insuffisance de nos chaussées actuelles au laboratoire géant de l'American Association of State Highways Officials, dans l'Illinois.

L'expérience de l'A. A. S. H. O. prouve que nos routes supportent très difficilement la circulation actuelle. Il est donc indispensable, dans ces conditions, de réfectionner et d'aménager le réseau routier existant en portant à quatre voies les routes nationales actuelles, d'autant plus que cet aménagement à quatre voies paraît le plus économique. Le prix de revient d'un kilomètre d'autoroute de liaison en rase campagne permet en effet d'aménager à quatre voies dix à trente kilomètres de routes existantes et le prix de construction d'une autoroute urbaine permet d'aménager cent à deux cents kilomètres dans les mêmes conditions.

Cette question est traitée en détail dans mon rapport écrit.

Si les crédits nécessaires à cet aménagement ne peuvent être dégagés, il faut lancer un emprunt complémentaire de l'ordre de 200 à 400 millions de francs, ce qui ne gênera nullement, à mon sens, l'économie générale actuelle. Si cela est impossible, ou seulement insuffisant, utilisons tous les moyens existants. Quels sont ces moyens et quelle solution préconisons-nous ?

Si, comme le prouve l'expérience américaine, les camions lourds effectuant des transports à grande distance ahiment terriblement la route, faisons-les circuler sur rails, sur wagons et rames conçus pour cela. Cette coordination technique se révèle beaucoup plus réelle et efficace que la coordination financière. L'expérience tentée par la S. N. C. F. en accord d'ailleurs avec les groupements de transporteurs routiers prouve que le système est bon, qu'il a donné déjà d'heureux résultats et qu'il peut être vulgarisé.

Pitié pour nos routes, monsieur le ministre. Faites de la bonne coordination technique. La circulation en sera facilitée et les usagers vous en seront reconnaissants, d'autant plus, comme je l'indiquais il y a quelques instants, que notre réseau d'autoroutes n'en est qu'à son début. Mais il est centré sur Paris, ce qui entraîne les très graves inconvénients précisés dans le rapport de la commission de la production et des échanges.

Là où il n'y a ni chemin de fer, ni voie d'eau, ni ligne aérienne pour relier les grandes régions entre elles ou avec le Marché commun, il n'est pas prévu non plus d'autoroutes. On calcule le passé, on chevauche le présent et on néglige l'avenir, tout au moins celui qui est prévu par l'aménagement du territoire. Dans le cadre du programme de ce service, il est nécessaire de prévoir une grande liaison transversale Ouest-Est, Ouest-Marché commun, sans pour cela embouteiller davantage Paris.

De plus, nous espérons, monsieur le ministre, que l'ouvrage fixe de liaison directe Grande-Bretagne—France sera réalisé dans un proche avenir et nous serions très heureux si vous pouviez nous fournir tous renseignements à ce sujet. Dans l'hypothèse de la réalisation de cet ouvrage, il s'avère indispensable de prévoir l'écoulement de la circulation qui l'empruntera et donc de construire une autoroute Channel-Marché commun, Channel—Sud-Est. Les travaux de cette liaison devraient d'ailleurs être effectués avant, ou au plus tard en même temps que ceux de l'ouvrage du Channel.

Telles sont, résumées, les observations que je voulais présenter concernant le réseau routier. M. Ruais ayant excellemment développé celles concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

Malgré le déficit de la S. N. C. F. et l'importance de la subvention prévue au budget de 1966, je tiens à rendre hommage à cette administration pour l'effort de modernisation qu'elle poursuit en vue d'accroître la productivité, laquelle résulte de l'action et du travail de l'ensemble des cheminots, du haut en bas de la hiérarchie.

Monsieur le ministre, pour rester dans le délai qui m'est imparti, je bornerai là mon intervention. J'espère que vous ferez votre la conclusion du rapport de la commission de la production et des échanges, que, en tout cas, vous en tiendrez un plus grand compte que des conclusions des rapports précédents et, notamment, du rapport d'information n° 570 du 11 octobre 1963.

Dans cet espoir et sous cette réserve, la commission de la production et des échanges donne un avis favorable à l'adoption du budget des travaux publics et des transports pour 1966 (*Applaudissements*.)

**M. le président.** La parole est à M. Hoffer, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour les voies navigables et les sports. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

**M. Marcel Hoffer, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, après les excellents rapports que nous venons d'entendre, il me semble quelque peu superflu de reprendre l'énumération des crédits du budget des voies navigables et des ports.

La commission de la production et des échanges a pensé que sa mission l'engageait différemment et que le rôle de son rapporteur était de procéder à une analyse spécifique des actions poursuivies ou entreprises par le Gouvernement au moyen de cet instrument qu'est le budget.

Plus précisément, je dirai que nos principaux soucis sont de deux ordres. Premièrement : examiner la situation de notre infrastructure navigable ; en second lieu : déterminer dans quelle mesure ce budget engage l'avenir.

Si le fascicule qui nous intéresse en cet instant semble mince comparé à certains autres, il est à mon avis un des plus importants. Certains crédits soumis à notre appréciation sont révélateurs. Ils nous permettent de soulever un peu le voile qui cache le visage de la France de demain.

D'ailleurs, tel qu'il nous est présenté, il constitue le véhicule de la volonté du Gouvernement d'engager certaines grandes actions qui se développeront dans les années à venir.

Ce budget se structure sur deux chapitres : les voies navigables et les ports maritimes.

Comme vous le verrez dans mon rapport écrit, nous avons pensé qu'il vous intéresserait de connaître la position des transports français dans le futur contexte économique européen que sera le Marché commun. Chacun sait qu'en ce domaine comme en d'autres notre pays devra s'efforcer de prendre toutes les mesures spécifiques indispensables — quelquefois difficiles — pour une insertion équilibrée génératrice de progrès tant dans le domaine économique que dans le domaine social.

Certains n'ont pas hésité à affirmer que tout était désormais acquis. Il n'en est malheureusement rien.

Les dispositions qui ont été adoptées à Bruxelles doivent entrer dans les faits tout au long de plusieurs années, soit du 1<sup>er</sup> janvier 1966 au 31 décembre 1972.

Il est donc hâtif, prématuré, de considérer que l'essentiel est fait alors qu'en réalité il reste à faire.

Mais j'abandonnerai cet aspect des choses pour aborder l'examen des crédits qui nous sont proposés, examen presque exclusivement consacré, comme je viens de le dire, aux mesures qui nous ont paru essentielles en cette première année d'engagement du V<sup>e</sup> plan.

Nous devons d'abord constater que le trafic sur les voies de navigation intérieures a atteint 80.600.000 tonnes en 1964. Sur la base des chiffres connus pour les six premiers mois de 1965 qui accusent une augmentation de 5 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1964 et compte tenu du léger fléchissement qui se dessine depuis quelques mois, on peut s'attendre à un trafic de 89 millions de tonnes pour l'année entière.

L'augmentation enregistrée au cours du premier semestre a deux causes essentielles :

Premièrement, la mise en service de la Moselle canalisée le 10 juin 1964 ;

Deuxièmement, l'augmentation des transports de pondéreux liquides, notamment les hydrocarbures.

Ajoutons que, depuis quelques années, le trafic fluvial s'est principalement accru sur la Seine et sur les voies adjacentes.

Sur la Haute-Seine, il s'est élevé à 16.300.000 tonnes, en augmentation de 20 p. 100 par rapport à 1963. Sur la Basse-Seine, il a atteint 18 millions de tonnes, en augmentation de 15 p. 100.

Je donne dans mon rapport un tableau qui permet de comparer les crédits prévus au IV<sup>e</sup> plan et les autorisations de programme ouvertes.

Au cours des trois années et demie du plan — puisque cette période s'étend du 1<sup>er</sup> janvier 1962 au début d'août 1965 — les autorisations de programme utilisées s'élèvent au total à environ 663 millions de francs. D'ici à la fin de l'année, ce total sera encore augmenté.

Le rythme de la consommation des crédits est donc tout à fait satisfaisant.

Les crédits d'entretien des voies de navigation intérieures, au cours des quatre années, ont évolué de la manière suivante : en 1962, ils étaient de 63.448.000 francs ; en 1963, ils atteignaient 63.422.000 francs ; en 1964, ils étaient de 64.422.000 francs ; en 1965 de 68.422.000 francs ; ils seront, en 1966, de 67.460.000 francs.

Pour 1962, le niveau budgétaire a pu être considéré comme satisfaisant, eu égard aux besoins.

Par contre, l'accroissement de ces derniers s'est accompagné depuis lors d'une relative stagnation des crédits. L'accroissement des besoins a trois causes principales : la hausse des prix des travaux publics, de l'ordre de 20 p. 100 entre 1961 et 1965 ; les dégâts exceptionnels causés par l'hiver 1962-1963 ; la mise en service d'ouvrages nouveaux, Moselle canalisée et canal du Nord première section.

C'est pourquoi il a fallu se limiter à une affectation sélective d'une partie importante des crédits aux réparations les plus urgentes.

Une augmentation substantielle de ces crédits aurait été nécessaire en 1966 pour éviter que l'important capital représenté par les voies navigables ne se dégrade inéluctablement et pour permettre de faire face au substantiel accroissement du trafic indiqué ci-dessus. J'insiste sur cet aspect du problème en rappelant que cette action eût été nécessaire, notamment dans les régions les plus fortement exposées aux rigueurs de l'hiver où un médiocre entretien est totalement inefficace.

Depuis plusieurs années, les rapporteurs successifs de la commission de la production et des échanges se sont élevés contre la stagnation des crédits d'entretien. M. Duchesne, en 1962 et 1963, et M. Dusseaux, à propos du budget de 1965, en ont dénoncé les inconvénients : éroulement de berges, agrandissement des fissures, arrêts plus ou moins prolongés de la navigation, voire mise hors service pour une longue période.

Pour l'équipement des voies de navigation intérieures, un crédit de 202 millions de francs en autorisations de programme est demandé pour 1966, soit 2 millions de francs de plus seulement qu'en 1965. A ces autorisations s'ajouteront 18 millions de francs de fonds de concours, ce qui permettra d'effectuer au total 220 millions de francs de travaux.

Les crédits de paiement passeront, dans le même temps, de 156.900.000 francs à 219.485.000 francs, dont 40.400.000 francs en mesures nouvelles.

Les opérations nouvelles en autorisations de programme sont analysées dans le fascicule budgétaire. Je n'en rappellerai pas l'énumération, mais je citerai certaines opérations considérées comme prioritaires et qui, pour cette raison, ont été inscrites dans le budget de 1966, bien que le V<sup>e</sup> plan n'ait pas encore été

adopté. Un ordre plus normal aurait permis au législateur de constater, dans le budget, qu'en matière de voie navigables le V<sup>e</sup> plan prend un mauvais départ.

Le projet de plan prévoit que la moyenne annuelle des investissements serait de 300 millions de francs. En effet, l'ensemble des dépenses engagées au cours des cinq années s'élèverait à 1.850 millions de francs dont 1.500 millions à la charge de l'Etat.

Force nous est de constater que cette moyenne de 300 millions, qui n'a rien d'excessif compte tenu des besoins mais s'explique par la priorité donnée aux autoroutes, se trouve être supérieure de moitié aux 202 millions demandés pour 1966.

L'examen du budget montre que le ministère des travaux publics, en ce domaine, se bornera à l'aménagement de certaines sections existantes qui figureront dans la future grande liaison mer du Nord—Méditerranée.

La commission de la production et des échanges a exprimé sa déception d'une telle orientation très en deçà des assurances données. Elle ne peut que souligner que le report de cette opération liée à une option importante de l'aménagement du territoire retardera la réactivation des régions concernées.

Malheureusement, l'urgence de cette réactivation n'est plus à démontrer. Il semble que ce point de vue n'ait pas été pris suffisamment en considération et que la commission des grandes liaisons fluviales l'a par trop laissé dans l'ombre.

Nul ne peut contester qu'à partir du moment où la décision a été prise d'aménager cette grande liaison il n'est plus possible d'en réserver la réalisation sans compromettre gravement un équilibre régional dont elle constitue un des éléments de base essentiels.

A supposer même que certains secteurs que j'ai cités soient aménagés au cours du V<sup>e</sup> plan, tels Metz—Frouard, Frouard—Toul, Toul—Neuves-Maisons, on ne ferait que remplir des obligations découlant de conventions internationales.

Quant à l'aménagement du Rhône, s'il sera effectivement poursuivi, l'opération serait étalée jusqu'en 1976.

Bref, sur un ensemble de 1.300 millions, le coût total de ces travaux serait de l'ordre de 450 millions, soit un peu plus d'un tiers seulement.

En ce qui concerne la voie meusienne, seule la section Toul—Foug, actuellement saturée, serait aménagée. A noter que cette section est commune à cette voie et à une éventuelle liaison Seine—Moselle, quel que soit l'itinéraire adopté.

Le coût de cette liaison Ouest-Est oscillerait, suivant les itinéraires, entre 1.400 et 1.500 millions. Sa rentabilité serait, dans l'immédiat, un peu supérieure à celle de la liaison Rhin—Rhône.

La commission de la production et des échanges a exprimé son inquiétude de voir se poursuivre uniquement vers l'amont les aménagements à grand gabarit de la Saône et de la Moselle. Elle se doit de marquer son attachement à une politique de transports qui ne soit pas seulement dictée par un souci de rentabilité immédiate, dont le principe ne pourrait être, en l'occurrence, qu'à l'opposé de celui d'une politique d'aménagement du territoire.

La liaison à grand gabarit Dunkerque—Denain sera vraisemblablement achevée en 1967 et complétée, d'une part jusqu'à Valenciennes, de l'autre par l'antenne Bauvin-Marquette, qui desservira Lille et sa région; 33 millions sont demandés à cet effet dans le budget. Je dois faire remarquer que cette liaison était inscrite dans le IV<sup>e</sup> plan et que l'antenne Bauvin-Marquette figurait dans la tranche optionnelle. Toute en se félicitant du prochain achèvement de cette opération, la commission regrette qu'elle ait dû être étalée sur une période plus longue que prévu, ce qui retarde d'autant d'autres opérations non moins indispensables.

Dans le bassin de la Seine, il semble que la mise au grand gabarit de la section Paris—Montreuil puisse être achevée d'ici à 1970 : dans le budget de 1966, 11 millions de francs sont précisément demandés pour la construction du barrage de la Cave. Il est souhaitable de mettre également au grand gabarit les sections aval de la Petite Seine et de l'Yonne.

Plusieurs écluses nouvelles seront, en outre, construites sur l'axe Paris—Le Havre; 18 millions de francs sont d'ailleurs demandés en 1966 pour la basse Seine et le canal de Tancarville.

Des investissements importants seront consacrés aux ports fluviaux de la région parisienne : 670 millions vous sont demandés aujourd'hui pour la construction du port du Point-du-Jour. L'urgence de cette action n'est pas à démontrer.

Enfin, un effort de modernisation sur les axes à petit gabarit qui se sont révélés rentables sera poursuivi : le canal du Rhône à Sète et le canal des Ardennes seront dragués et leurs berges seront améliorées dès 1966. Dans le même temps, des restaurations seront entreprises sur les canaux de Briare, du Rhône au Rhin et latéral à la Loire, et des travaux de défense des

berges seront exécutés sur le canal du Centre. Pour l'ensemble de ces opérations, 5,4 millions sont demandés cette année.

Parmi les problèmes en suspens, citons la modernisation du canal du Midi.

Les études entreprises pour préparer le V<sup>e</sup> plan ont porté à la fois sur le canal du Midi et sur le canal latéral à la Garonne qui en est le prolongement à l'Ouest, entre Toulouse et Bordeaux.

Ces études ont montré que l'aménagement au gabarit Freycinet de l'ensemble du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne ne correspondrait qu'à une rentabilité immédiate assez moyenne, de l'ordre de 5 p. 100.

La rentabilité à long terme n'est pas apparue comme beaucoup plus assurée, du fait principalement de la concurrence du chemin de fer.

Si l'on considère le canal latéral à la Garonne isolément, la situation est plus favorable, les dépenses de modernisation étant plus limitées.

De plus, des avantages importants seraient apportés par le nouveau canal au point de vue de l'irrigation. Aussi, la mise au gabarit Freycinet de ce canal latéral à la Garonne avait pu être envisagée lors de la première phase de préparation du V<sup>e</sup> plan. Mais la nécessité de procéder à une sélection sévère afin de respecter la limite des crédits réservés à l'équipement des voies navigables a finalement conduit à n'envisager pour le V<sup>e</sup> plan que la réalisation des travaux de restauration essentiels. C'est pourquoi un million de francs d'autorisations de programme sont inscrits à cet effet au budget de 1966.

Le comité technique *ad hoc* du bassin de la Loire, créé par décision du 24 avril 1963, a remis en avril 1965 un rapport complet sur la situation actuelle du bassin et ses perspectives de développement. Il ressort de ce rapport que les hypothèses de développement posées étaient trop ambitieuses et que les besoins correspondants en eau ne peuvent pas être couverts par les ressources mobilisables.

Le comité, dans ses conclusions, a préconisé le lancement des travaux suivants : construction des premiers barrages de régularisation : construction, à titre expérimental, de deux « étages hydrauliques » ; remise en état et renforcement des levées de protection contre les inondations ; construction de stations d'épuration des affluents des principales agglomérations.

En ce qui concerne les ports maritimes et plus précisément l'évolution du trafic, on peut estimer que le trafic des marchandises sera en 1965 de l'ordre de 156 millions de tonnes, alors qu'il n'était que de 141 millions de tonnes en 1964. Cette progression est due essentiellement à l'augmentation du trafic du port de Marseille, notamment des importations d'hydrocarbures.

Le trafic des cinq autres grands ports a crû de 5,6 p. 100, celui de l'ensemble des ports petits et moyens a diminué de 10 p. 100.

Cette évolution justifie *a priori* l'option du Gouvernement en faveur des six grands ports, option concrétisée par le nouveau système de financement des investissements inscrit dans la loi du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes.

Si l'on fait une comparaison entre 1962 et 1965, années extrêmes du IV<sup>e</sup> plan, on s'aperçoit que Marseille a presque doublé son trafic. Le Havre a accru le sien de 35 p. 100, Rouen de 39 p. 100, Dunkerque de 88 p. 100, Nantes-Saint-Nazaire de 22 p. 100, Bordeaux de 25 p. 100. Pour l'ensemble des autres ports, la progression est de 5 p. 100 seulement.

Le rapport sur le IV<sup>e</sup> plan ne comportant pas d'échéancier, on peut simplement comparer le total des autorisations de programme ouvertes à la prévision globale qui avait été faite et constater que la consommation des crédits suit un rythme normal.

Le détail des opérations dans les ports de commerce étant retracé dans le fascicule « Travaux publics et transports », votre rapporteur n'en reprendra pas l'énumération, mais il regrette que, s'agissant des ports autonomes, les autorisations de programme n'y soient pas désormais réparties en trois colonnes, selon que la participation de l'Etat est de 100 p. 100, de 80 p. 100 ou de 60 p. 100. Il souhaite vivement que cette présentation soit adoptée à l'avenir, ce qui rendrait la lecture du budget plus facile et plus claire.

En autorisations de programme : 173.500.000 francs sont inscrits, dont 132.680.000 francs d'opérations nouvelles pour les ports autonomes, 10.220.000 francs d'opérations nouvelles pour les autres ports, 18 millions pour des reconstructions dans les ports autonomes et 12.600.000 francs pour des réévaluations diverses. A ces 173 millions et demi s'ajouteront 58,5 millions de fonds de concours, ce qui permettra d'effectuer 232 millions de travaux. Ce chiffre est à comparer à celui de 1965 : 211,5 millions de

francs. L'augmentation apparente est de 10 p. 100, mais si on tient compte de l'augmentation des prix elle est de 5 p. 100 seulement. L'indice des prix des travaux de génie civil est, en effet, passé de 328,4 au 1<sup>er</sup> janvier 1964 à 344,4 au 1<sup>er</sup> janvier 1965.

Je crois utile de rapprocher les dotations en capital de la moyenne annuelle des autorisations de programme telle qu'elle ressort du projet du V<sup>e</sup> plan.

Ces dotations totalisent 198,5 millions. Le projet de plan, tel qu'il a été soumis au Conseil économique, ne porte que sur 2.550 millions, dont 1.330 seulement à la charge de l'État. Sur cette base, la moyenne annuelle des autorisations de programme serait de 266 millions. Force nous est de constater qu'avec 204 millions seulement nous sommes loin de compte. Si l'on considère les seuls ports de commerce, la dotation pour 1966 est inférieure d'environ 16 millions de francs à la moyenne. Mais le retard pris est encore plus important, car il est évident que les engagements de dépenses doivent être plus élevés au début de la période quinquennale si l'on entend exécuter la totalité du programme fixé dans le délai de cinq ans.

Il faut se réjouir de constater que 75.600.000 francs sont demandés pour la construction à Dunkerque d'une écluse qui permettra de recevoir des navires de 100.000 tonnes de port en lourd. Il faut souhaiter qu'un effort soit fait au cours des prochaines années pour l'agrandissement et la desserte de la zone industrielle grâce à la constitution d'une réserve foncière et au prolongement du bassin maritime vers l'ouest.

Pour Le Havre, si nous constatons avec satisfaction que 31 millions sont demandés pour l'extension du port et la construction de quais du bassin de marée, nous souhaitons cependant que la construction d'une écluse ouverte aux grands minéraliers ne soit pas différée, non plus qu'à Marseille la construction de postes aptes à recevoir les plus grands pétroliers.

La commission souhaite, d'autre part, que M. le ministre des travaux publics donne à l'Assemblée des précisions sur l'importance du programme d'amélioration des accès entrepris à Rouen et qui fait suite aux importants travaux réalisés au cours du IV<sup>e</sup> plan.

Elle se réjouit que l'amélioration du chenal de Donges, pour laquelle 5.360.000 francs sont demandés, permettra la réception de pétroliers dans des conditions économiques.

J'aimerais que M. le ministre nous indiquât l'ordre de grandeur des investissements à effectuer pour permettre la réception au Verdon de navires de 85.000 tonnes, seuil au-dessous duquel, à moyen terme, les pétroliers ne pourraient être reçus de façon économique.

Tel est, monsieur le ministre, l'avis de la commission de la production et des échanges. Nous vous demandons de nous faire connaître votre position et vos intentions sur les problèmes suivants.

En ce qui concerne l'axe mer du Nord—Méditerranée, le budget retient 14.900.000 francs pour 1966. Si l'on se souvient que les prévisions du V<sup>e</sup> plan également réparties sur chacune des cinq années à venir, comportaient 86 millions en hypothèse courte et 106 millions en tenant compte des participations de la navigation, on est frappé par la disparité entre ces prévisions et les crédits demandés.

D'autre part, en ce qui concerne cette même liaison, aucune opération décisive ne sera engagée. Le Gouvernement a-t-il l'intention de corriger la divergence qui se manifeste entre les actions retenues par le V<sup>e</sup> plan et celles que traduit le budget des voies navigables pour la première année d'exécution? Quelles seront enfin les opérations qui lui semblent devoir être retenues pour l'aménagement de cette liaison. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

**M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.** Mesdames, messieurs, je voudrais d'abord remercier vos rapporteurs, MM. Ruais, Catalifaud et Hoffer. La compétence et la clarté de leurs propos, la précision de leurs analyses m'épargnent — et vous épargneront — un discours purement descriptif. Grâce à eux, et je les en remercie très sincèrement, comme chaque année, je peux, à cette tribune, remplir le rôle véritable du ministre, qui est moins de présenter un budget que de définir la politique traduite dans ce budget.

Soutenir l'effort d'exportation des entreprises françaises est bien l'objectif majeur du V<sup>e</sup> plan tel qu'il a été adopté par le Gouvernement et qu'il vous sera soumis dans quelques jours.

C'est pourquoi le sentiment d'une confrontation aiguë, inévitable, nécessaire et bénéfique avec le reste de l'Europe et du monde a orienté mon action cette année à la tête de mon ministère. Il se traduit dans la définition d'une nouvelle politique des transports et dans la concentration des moyens financiers dont j'ai pu disposer vers les investissements les plus propres à soutenir le dynamisme de notre économie et l'amélioration du niveau de vie de nos concitoyens.

Du point de vue des transports, le fait essentiel en 1965 a été la conclusion, à Bruxelles, le 9 mars et surtout le 22 juin dernier, d'un accord-cadre sur une politique commune des transports terrestres de marchandises dans les six pays du Marché commun. Son importance a été quelque peu masquée par les difficultés de la politique agricole. Mais il n'en reste pas moins riche d'enseignements et de conséquences.

Je ne surprendrai aucun auditeur de bonne foi en affirmant que c'est grâce à la France qu'un accord a pu voir le jour le 22 juin à Bruxelles. Mes collègues des cinq autres pays l'ont d'ailleurs spontanément reconnu. Depuis l'entrée en vigueur du traité de Rome, aucun résultat notable n'avait été enregistré dans le domaine des transports, et ce malgré plus de vingt réunions du conseil des six ministres et divers mémorandums ou propositions de la commission. Voici le premier enseignement de cet accord: ni des réunions fréquentes du conseil, ni l'action de la commission de Bruxelles ne peuvent rien lorsque les conditions politiques d'un accord ne sont pas réunies. Faute d'une volonté politique des États, les institutions de la Communauté tournent à vide.

C'est à susciter cette volonté d'aboutir que j'ai consacré mes efforts dès le mois de janvier lorsque, au nom de la France, j'ai pris la présidence du conseil des ministres de Bruxelles. J'ai pu y parvenir grâce à une réflexion entièrement nouvelle dont j'ai pu faire partager les conclusions à mes collègues de l'Europe des Six par des contacts bilatéraux, puis des réunions officielles à six, et, enfin, par l'action des organismes normaux de Bruxelles. Nous avons abouti le 22 juin à un résultat qu'aucun de nos partenaires ne pouvait espérer six mois auparavant. Et c'est là le second enseignement de cet accord: dans un domaine où rien ne s'était passé depuis l'origine du Marché commun, nous avons pu aboutir, grâce à des propositions françaises négociées « à la française ». Qui, après cela, pourrait dire, de bonne foi, que nous avons des leçons à recevoir en matière de construction européenne? (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

Sur le fond, quelles devraient être les conséquences de cet accord? A l'évidence, elles dépendent en premier lieu d'une reprise des négociations pour remplir le cadre tracé le 22 juin. Mais les lignes directrices des solutions proposées sont valables immédiatement sur le plan purement national. Et c'est en ce sens que j'ai pu vous parler d'une nouvelle politique en France malgré l'interruption des négociations de Bruxelles.

Au départ, une politique des transports tournée vers la compétition internationale ne peut être qu'une politique éminemment favorable aux usagers, aux clients, dont elle doit permettre d'abaisser les prix sur les marchés concurrents. Mais cette politique sert aussi les intérêts bien compris de nos transporteurs en les accoutumant à la lutte, en leur donnant les moyens d'y faire bonne figure, en favorisant les plus dynamiques d'entre eux.

Les moyens de cette nouvelle politique sont maintenant bien clairs dans les esprits et M. Hoffer les a très nettement analysés dans son rapport. Il faut, très progressivement, très prudemment, mais avec la plus grande fermeté, intensifier la concurrence entre transporteurs, eau, rail et route, nationaux et internationaux, partout où cette concurrence accrue aura pour effet d'abaisser les prix des transports et de provoquer une sélection des entreprises en fortifiant les plus dynamiques d'entre elles.

Cette politique suppose un certain desserrement des contraintes tarifaires, rendu possible par une plus grande clarté du marché des transports et par des mesures globales destinées à assurer l'équilibre général du marché.

Parmi ces mesures globales, les deux plus importantes consistent, d'une part à rechercher l'équilibre financier du trafic marchandises des chemins de fer, comme le souhaite d'ailleurs M. Ruais et M. Catalifaud, et, d'autre part, à résoudre, d'une façon analogue pour les trois modes de transports, le problème épineux de la répercussion — ou de la non-répercussion — sur les usagers des charges d'entretien et de développement des infrastructures. Le simple énoncé de ces deux problèmes montre que cette nouvelle politique est conçue pour être appliquée à long terme. Toutes les étapes et les garanties nécessaires, d'ailleurs prévues dans l'accord de Bruxelles, devront être ménagées même dans l'hypothèse d'une mise en œuvre purement nationale de cette politique qui a pour triple objectif, je le répète, de satisfaire les usagers, d'assurer le dynamisme des

entreprises de transport, mais aussi de ménager les deniers de l'Etat.

Voilà, mesdames, messieurs, le fait essentiel en matière de transports, et pour 1965 et pour l'avenir. Je m'en tiendrai là sans aborder le détail des autres mesures prises en cours d'année. Mais je ne voudrais pas abandonner les problèmes de transport pour ceux des infrastructures sans vous dire quelques mots des deux grandes entreprises placées sous ma tutelle, la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

Je vous ai dit à l'instant que la nouvelle orientation donnée à la politique des transports suppose la recherche de l'équilibre financier des chemins de fer qui, en fonction des textes adoptés à Bruxelles, doit être atteint avant 1972.

Il n'est que trois moyens d'améliorer la situation financière de la société nationale : réformer la structure de ses trafics, moderniser son matériel, réaliser des économies de gestion et des aménagements de tarifs. Ces trois moyens sont et seront employés concurremment mais toujours avec le souci de satisfaire l'usager.

En premier lieu, j'ai donc poursuivi la réforme de la structure des trafics déficitaires, souhaitée cette année comme les années précédentes par M. Catalifaud.

Le 30 mai 1965, une nouvelle organisation a été donnée au trafic des marchandises de détail désormais groupé dans 185 gares-centres desservies par les transports routiers, au lieu de 4.000 autrefois.

Cette réforme, outre les économies substantielles qu'elle apporte, améliore sensiblement la desserte des usagers. Des recherches analogues sont en cours pour le trafic omnibus de voyageurs et le trafic de banlieue. De même j'ai lancé une étude sur la structure optimale du réseau ferré en face de l'expansion massive du parc automobile qui doit conduire à une certaine redistribution des dessertes de voyageurs et de marchandises entre le rail et la route.

Je fonde enfin de grands espoirs sur une amélioration à long terme de la situation financière grâce à l'utilisation accentuée de l'automatisation et de l'électronique. Des dispositions seront prises au cours du V<sup>e</sup> plan, pour accroître fortement l'effort de recherche dans ce sens.

En dehors des réformes de structure, l'effort d'équipement est la meilleure garantie d'une amélioration de la productivité et de la situation financière. L'enveloppe de crédits de paiement de la S. N. C. F. en 1966 a été fixée à 1.820 millions contre 1.700 millions en 1965 et surtout a été encore accentuée la priorité donnée au matériel roulant dont les crédits en trois ans passent de 723 millions à 1.112 millions, soit 53 p. 100 d'augmentation, effort considérable dont bénéficiera toute l'industrie française du matériel ferroviaire.

Quelle que soit cependant l'importance de ces mesures, leurs effets, sauf pour la réforme du trafic de détail, ne se feront véritablement sentir qu'à terme.

C'est pourquoi, dans le court terme, des économies ont été imposées à la S. N. C. F., 125 millions en 1965, 35 millions supplémentaires en 1966. C'est aussi la raison pour laquelle sont prévus des aménagements tarifaires modérés. Grâce à l'ensemble de ces dispositions, les indemnités versées par l'Etat à la S. N. C. F. se trouveront réduites en 1966 par rapport à 1965, même si l'on tient compte, pour cet exercice, du crédit complémentaire à prévoir dans le collectif, comme l'a rappelé M. le rapporteur.

Rajustement des structures, amélioration de la productivité et du service rendu ; tels ont donc été les principaux objectifs de la S. N. C. F.

Les mêmes tendances se retrouvent pour la R. A. T. P.

Comme la S. N. C. F., l'amélioration de la situation financière est recherchée par des mesures structurelles et par des mesures immédiates.

Dans le long terme l'augmentation de productivité du réseau ferré est poursuivie grâce à l'automatisation progressive de la délivrance, de la perception et du contrôle des billets ainsi que de la conduite des trains ; encore qu'en ces matières il faille bien entendu apprécier les conséquences sociales et n'appliquer les mesures qu'avec une grande prudence.

En matière d'infrastructure aussi les services rendus aux usagers vont être améliorés grâce à la mise en service, en 1969 de la section Est du réseau express régional entre Nation et Boissy-Saint-Léger et, en 1970, de la section Ouest entre Auber et Saint-Germain-en-Laye, section qui est déjà fort avancée comme vous le savez.

Entre-temps sera poursuivie la modernisation progressive du réseau à petit gabarit ; la ligne n° 4 devra être mise sur pneu en 1966-1967 et s'ajouter ainsi à la ligne n° 1. Quant à la ligne n° 6 ses rames comportent désormais une voiture supplémentaire.

Pour le réseau de surface il est nécessaire de procéder à certaines modifications de sa contenance car son dessin actuel a été conçu avant la vague automobile. On cherche par ailleurs à utiliser de plus en plus des autobus exploités avec un seul agent.

Le matériel classique va être renouvelé avec des engins mieux adaptés aux conditions d'exploitation actuelle : 600 autobus ont été commandés en 1964, 1.700 autres le seront au cours du V<sup>e</sup> plan.

Dans l'immédiat cependant, en dépit d'économies qui seront demandées à la R. A. T. P., il faudra procéder en 1966 à des aménagements de tarif qu'impose le décalage croissant entre le prix de transport dans la région parisienne et les coûts correspondants. C'est dans cette hypothèse que la participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation a été réduite dans le projet de budget.

Mais nous aurons l'occasion d'en reparler lors de la discussion de l'amendement déposé par M. Pleven.

Equilibre financier des entreprises, modernisation des structures et du matériel, amélioration du service rendu, tels sont les objectifs que j'ai poursuivis depuis trois ans que j'assume à la tête de ce ministère la tutelle de ces entreprises. Tout cela a été fait dans le but essentiel de mettre au service de notre économie et de nos exportations un système et des entreprises de transports qui, dans cette compétition acharnée qui est le destin des grandes nations, soit un atout pour notre pays et non une charge.

C'est dans le même esprit que, depuis trois ans, je me suis attaché à la modernisation des infrastructures de transport et notamment de notre réseau routier.

A propos des infrastructures, je ne parlerai pas des efforts considérables prévus dans le V<sup>e</sup> plan. Celui-ci en effet vous sera soumis d'ici à quelques semaines et il ne me paraît pas souhaitable d'anticiper sur le débat, je l'indique au passage à M. Hoffer. D'autant que vous connaissez la place de choix qui a été réservée aux communications dans ce plan essentiellement orienté vers les investissements collectifs.

Je ne chercherai pas, non plus, à vous brosser un tableau complet, secteur par secteur, de toutes les opérations dont le lancement est prévu en 1966. Les travaux de vos rapporteurs vous ont apporté toutes les précisions nécessaires à cet égard. Je voudrais simplement vous montrer, à propos des voies navigables, des ports et des routes, comment j'ai cherché à concentrer les efforts sur des opérations de nature à améliorer la productivité des entreprises françaises de transport.

Je vous ai dit tout à l'heure que l'objectif à long terme de la politique des transports est d'accroître la concurrence entre transporteurs partout — et seulement là — où une lutte plus vive est génératrice d'une baisse économiquement saine des prix de revient.

La batellerie française ne doit pas échapper à cette nécessité et la politique d'infrastructure doit être conçue pour aider cette courageuse profession, à y faire face. Les difficultés qu'elle rencontre actuellement m'imposaient de rechercher des solutions certes peu spectaculaires, mais d'effet immédiat. De ce point de vue le problème majeur de la batellerie, le premier qu'il faut résoudre, est celui du retard d'entretien des voies.

Tous vos rapporteurs l'ont remarqué, les crédits d'entretien en 1966 ne seront que faiblement supérieurs à ceux de 1965. Mais, et M. Ruais l'a noté avec beaucoup de pertinence dans son rapport, un crédit très important, de l'ordre de 200 millions de francs est prévu dans le V<sup>e</sup> plan pour faire face aux restaurations nécessaires.

Vous en voyez déjà une première utilisation dans la liste des opérations prévues pour 1966. Vous aurez certainement noté qu'à part l'achèvement de Dunkerque-Valenciennes et la réévaluation des opérations en cours qui assurent la liaison entre le IV<sup>e</sup> plan et le V<sup>e</sup> plan ne figure pas d'opération très importante.

Il est prévu, au contraire, un grand nombre d'actions de restauration destinées à améliorer le plus vite possible les conditions de circulation sur le réseau et, par là même, la productivité et la position concurrentielle de notre batellerie.

Le souci de faire face à la compétition internationale domine aussi notre politique en matière de ports maritimes où un effort budgétaire important a été consenti en 1965. Pour les ports de commerce, les autorisations de programme budgétaires passeront de 141 millions de francs en 1965 à 173 millions en 1966, soit une augmentation de 22 p. 100.

Pour les ports de plaisance, le crédit de 4,5 millions est porté à 8 millions et demi, en raison notamment de l'aménagement des ports du Languedoc-Roussillon. Dois-je rappeler qu'en 1963 le même crédit était à peine supérieur à un million et qu'il a été multiplié par 7 depuis mon arrivée à ce ministère ?

Ces chiffres montrent quel accent j'ai voulu mettre sur les améliorations portuaires, élément essentiel dans le développement du commerce extérieur français. Grâce à cette inflexion, la réforme des ports que vous avez votée cette année a été honorée. Elle s'est traduite, comme je l'avais promis, par un apport d'Etat renforcé dans des opérations elles-mêmes physiquement plus importantes.

De ce fait, le V<sup>e</sup> plan sera celui des grandes opérations portuaires destinées à mettre nos grands ports à l'heure de la concurrence internationale. Cette politique a une conséquence immédiate que vous avez certainement perçue à la lecture du « bleu » : les grandes opérations ne se divisent pas. Aussi, ne peut-on plus juger de l'effort consenti en faveur d'un port sur une seule année, un seul budget, mais bien plutôt sur l'ensemble d'un plan, voire sur une succession de deux plans.

En 1966, plus de la moitié des crédits disponibles pour l'ensemble des ports de commerce sera consacrée à la construction d'une nouvelle écluse à Dunkerque. Cela ne veut pas dire pour autant que les autres ports vont être négligés pendant le V<sup>e</sup> plan, mais simplement que plusieurs opérations de cette importance ne peuvent être lancées simultanément sur le même budget et que si 1966 est l'année de Dunkerque, les autres années du V<sup>e</sup> plan verront d'autres grandes opérations dans d'autres ports.

Le même souci de concentration des efforts dans le sens d'une meilleure efficacité des crédits domine ma politique en matière de routes, qu'il s'agisse d'entretien ou de travaux neufs.

Vous savez que le montant et la gestion des crédits d'entretien des routes ont été toujours le souci majeur de mon action depuis trois ans en matière budgétaire. 1966 verra l'aboutissement, je me refuse encore à dire le couronnement, de ces trois ans d'efforts acharnés pour obtenir l'augmentation du crédit et définir une politique d'entretien plus rationnelle.

Vous savez déjà que ce crédit est abondé de 10 milliards d'anciens francs. Il passe ainsi à 487 millions de francs nouveaux contre 289 millions en 1963. En trois ans l'augmentation est de 65 p. 100.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Peu de crédits ont bénéficié d'une augmentation analogue et — une fois n'étant pas coutume en la matière — je tiens à remercier personnellement le Premier ministre et le ministre des finances qui ont été sensibles à la nécessité de préserver notre capital routier. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T. et du groupe des républicains indépendants.)

Cela dit, agissant un peu à la manière des rapporteurs, je déclare tout net que ce crédit, s'il permet d'assurer les tâches les plus urgentes, est encore insuffisant pour lancer une grande politique d'entretien. Je pourrais rejoindre en ce sens les conclusions de M. Catalifaud avec, évidemment, plus de moderato que lui.

C'est pourquoi je suis amené à donner une nouvelle inflexion à la politique de la direction des routes, ainsi que l'a d'ailleurs relevé M. Ruais dans son rapport. L'an dernier déjà, l'ampleur des besoins m'avait obligé, pour sauvegarder ce qui pouvait l'être, à différer des réparations pour concentrer les efforts sur un renouvellement des enduits des chaussées en sept ans au lieu de onze.

Cette année — je le dis aux rapporteurs techniciens que sont MM. Catalifaud et Ruais — je maintiendrai cette politique.

Par ailleurs, je me propose de concentrer les opérations d'entretien sur les routes les plus importantes et les plus chargées. Il y aura deux parties dans le réseau national. Sur l'une ne seront assurés que les travaux d'entretien strictement nécessaires à la sécurité. Sur l'autre seront concentrés les efforts de l'Etat, sans pour autant que les crédits y soient distribués aveuglément.

Bien au contraire, la campagne de déflectométrie entreprise en 1965 sera poursuivie en 1966. Elle permettra une auscultation scientifique de 21.000 kilomètres de routes, soit le quart du réseau, choisis en raison de l'importance de la circulation.

Ainsi, grâce à une augmentation substantielle des crédits, grâce à une utilisation plus rationnelle de ces moyens nouveaux, on peut dire qu'en trois ans l'effort d'entretien sur les grands itinéraires aura plus que doublé. Je vous laisse juges, mesdames, messieurs, de l'importance et du caractère sans précédent d'un tel effort.

Pourtant l'effort d'investissement ne le cède en rien à l'effort d'entretien. En trois ans, les autorisations de programme auront été augmentées de 55,5 p. 100 sur le réseau national et les dépenses effectives de 170 p. 100. Pour les autoroutes, engagements et paiements auront plus que doublé.

Ce n'est pas là, mesdames, messieurs, une simple évolution favorable, mais la première étape d'une véritable mutation de notre politique routière qui n'est pas seulement inscrite dans le V<sup>e</sup> plan, mais déjà inscrite dans les faits avant même que le plan ne débute.

Pour le réseau national, l'utilisation de ces crédits n'appelle pas de commentaire particulier, sinon que là, comme pour l'entretien, les grandes opérations devront être concentrées sur les grands itinéraires, afin d'obtenir le maximum d'efficacité des crédits, comme le souhaite M. Catalifaud.

Pour les autoroutes, par contre, je voudrais souligner la priorité donnée aux autoroutes de dégagement. En 1966, près de 40 p. 100 des crédits leur seront consacrés contre 22 p. 100 en 1965 et 430 millions de francs contre 170 millions. Cette inflexion marque l'intérêt que j'attache à accorder une priorité absolue au dégagement des villes et combien je suis peu sensible à la « religion du kilomètre ».

A trois millions et demi du kilomètre, j'aurais pu vous déclarer qu'en 1966, avec 1.100 millions de crédits, j'allais lancer plus de 300 kilomètres d'autoroutes, chiffre jamais atteint. Je préfère, au contraire, concentrer d'abord mes efforts sur des opérations de dégagement plus chères, peu productrices en kilomètres mais éminemment rentables pour l'économie dans la mesure où en ouvrant des terrains nouveaux à l'urbanisation elles contribuent à l'effort de construction de logements.

Par ailleurs, du seul point de vue, cette fois, de la circulation routière, je préfère mettre l'accent sur des voies de dégagement empruntées chaque jour, matin et soir, par une grande masse de véhicules. C'est pourquoi, mesdames, messieurs, je vous prie de bien vouloir abjurer la religion du kilomètre et de raisonner en langage de financier et non d'arpenteur. (Très bien ! très bien !)

Au demeurant le V<sup>e</sup> plan prévoit le lancement de 1.000 kilomètres d'autoroutes de liaison et 300 de dégagement soit en moyenne 260 kilomètres par an. Cela veut dire que si la cadence kilométrique est inférieure cette année en raison de la priorité donnée au dégagement, elle sera supérieure à la moyenne par la suite.

J'en arrive, mesdames, messieurs, à ma conclusion.

Le budget de 1966 synthétise et prolonge à la fois l'évolution du secteur des transports et des travaux publics depuis trois ans. Elle se caractérise essentiellement par un effort plus important et mieux appliqué sur les investissements, par la recherche d'une politique de transport plus souple et plus dynamique, base d'un accord européen satisfaisant, par un travail législatif aussi important qu'il s'agisse, par exemple des ports maritimes ou de la loi sur l'eau, par des réformes toujours prudentes mais parfois profondes des structures des entreprises nationales ou des services administratifs, en un mot par une meilleure adaptation aux nécessités de l'économie nationale et de la compétition internationale.

Cet effort, je n'ai pu le mener à bien qu'avec l'appui du Gouvernement et grâce au concours des fonctionnaires de mon ministère que je tiens à remercier de leur dévouement quels que soient leur grade et leur fonction. Mais, c'est aussi grâce à vous, mesdames et messieurs, et grâce à vos rapporteurs que je puis présenter ce bilan favorable, grâce à votre soutien, à votre confiance trois fois renouvelée. C'est pourquoi, une nouvelle fois, je vous demande de me les renouveler encore en adoptant le projet de budget que je vous présente. (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. Schaff.

**M. Joseph Schaff.** Mesdames, messieurs, dans le temps de parole limité qui m'est imparti, je me bornerai à quelques observations intéressant le personnel des ponts et chaussées, le problème des routes et celui des voies navigables.

En ce qui concerne le personnel, j'appelle tout particulièrement votre attention, monsieur le ministre, sur la rémunération des auxiliaires routiers utilisés à temps complet, rémunération qui, sans cause apparente, varie d'un département à l'autre, voire d'une subdivision à l'autre.

Je crois savoir que les salaires et indemnités servis à ces personnels sont prélevés sur le chapitre 35-21 de votre budget et, en cas de nécessité, sur d'autres chapitres. Ce procédé ne me paraît guère relever des meilleures méthodes budgétaires. J'estime que le paiement de salaires à plus de 15.000 auxiliaires, occupés en permanence par vos services extérieurs, mériterait l'ouverture d'un crédit spécial au budget de 1967.

Pour ce qui est de la diminution des crédits inscrits au chapitre 34-13, je partage entièrement les observations formulées par notre rapporteur. Quoique certains personnels soient dotés

de voitures 2 CV de service, il n'en demeure pas moins que les crédits antérieurement ouverts étaient nettement insuffisants; une diminution de moitié de ces crédits, pour 1966, est une mesure difficilement explicable.

Dans l'intérêt du service et du personnel, je vous demande, monsieur le ministre, d'examiner favorablement les deux points que je viens de vous signaler.

Enfin, j'attire votre attention sur la pénurie de dessinateurs, de commis, de chefs de section et de secrétaires techniques, et sur les difficultés de recrutement des cadres moyens, plus particulièrement dans la région de l'Est.

Les mutations de personnel des régions du Sud provoquent de sérieuses perturbations dans les services. Le manque de logements en particulier est l'une des raisons majeures qui incitent ce personnel à demander à revenir dans sa province d'origine.

Avant de formuler quelques observations au sujet des autoroutes j'enregistre, moi aussi, avec intérêt, l'augmentation de 23 p. 100 des crédits d'entretien des routes. Cette majoration qui est attendue depuis plusieurs années ainsi que l'ouverture d'un crédit destiné au paiement du sablage et du déneigement, permettront pour la première fois une amorce sérieuse de remise en état de notre réseau routier national, hélas ! de plus en plus défectueux. Pour que cette remise en état soit menée à bien il faudra que les crédits accordés au cours des prochaines années soient au niveau des besoins et à l'échelle des grands efforts consentis par les départements et les communes.

Ces efforts exceptionnels reconnus à tous les échelons administratifs m'amènent, monsieur le ministre, à vous poser une question précise : est-il exact que, dans un proche avenir, votre ministère envisage d'incorporer dans les réseaux départementaux un certain nombre de routes nationales ? Ou, si vous préférez, envisage-t-il le déclassement de plusieurs centaines, voire de plusieurs milliers de kilomètres de routes nationales ? Un démenti, de votre part, apaisera bien des esprits et dissipera toute équivoque.

Au sujet des autoroutes, nous ne pouvons que déplorer une fois encore, avec M. le rapporteur, l'insuffisance des moyens financiers mis à la disposition de votre ministère. Non seulement le peu d'espoir d'obtenir des dotations plus substantielles s'effrite, mais les chances de rattraper partiellement l'avance prise par nos partenaires du Marché commun s'estompent si les crédits d'emprunt annoncés ne sont pas sérieusement augmentés.

Pourtant nous avions confiance. Il y a plus d'un an, monsieur le ministre, vous aviez déclaré que vous considériez que le rythme de 300 kilomètres d'autoroute par an était un objectif possible. De son côté, le chef de l'Etat n'a-t-il pas annoncé au cours de sa conférence de presse du 9 septembre dernier : « on va activer la construction des autoroutes, si exceptionnellement bonnes et nombreuses que soient nos routes secondaires » ? Ces déclarations étaient, à tous égards, jugées rassurantes.

La France compte déjà un parc automobile plus important que ceux de ses partenaires européens. Si elle entend éviter l'isolement touristique, elle doit prendre conscience du grand retard accumulé par rapport aux autoroutes des pays voisins et du développement de celles-ci au cours des années prochaines. A la cadence actuelle, dans quinze ans nous serions plus en retard par rapport à eux que nous le sommes aujourd'hui.

Evitons donc au touriste anglais ou scandinave d'avoir à constater qu'il lui sera plus facile, demain, d'aller d'Ostende à San Remo en empruntant les réseaux allemands et suisses que d'atteindre, dans le même laps de temps, Metz ou Nancy.

Le dernier point de mes observations, monsieur le ministre, porte sur l'aménagement des voies navigables et notamment sur la poursuite du financement des travaux de la canalisation de la Moselle.

Notre commission unanime et son rapporteur pour avis, conscients de l'équilibre budgétaire, s'expliquent mal que cet investissement productif — puisqu'il profite à l'économie nationale — n'ait pas été inscrit à ce budget.

La sidérurgie française, craignant elle aussi un recul des investissements promis, a lancé un cri d'alarme et un avertissement. Selon le porte-parole de la chambre syndicale de la sidérurgie française, l'axe fluvial mer du Nord-Méditerranée est d'une nécessité absolue parce qu'il est indispensable au développement harmonieux de la sidérurgie lorraine et à l'équilibre des prix de transport. Monsieur le ministre, il serait désastreux que cet axe ne soit réalisé que par petits tronçons et sans que l'on ait élaboré un programme de financement pour l'ensemble des travaux à entreprendre.

Cette assurance devrait nous être donnée; l'avenir de l'emploi, l'augmentation de la productivité et les investissements des usines en dépendent. Si le Gouvernement ne prend pas position

sur ce problème, il incitera les usines à investir ailleurs qu'en France, tentation qu'il faut à tout prix combattre.

Avec mes autres collègues des départements de l'Est aux Bouches-du-Rhône, je vous demande, monsieur le ministre, votre soutien et votre appui pour que cet aménagement soit relégué au V<sup>e</sup> plan et qu'à cet effet, un grand emprunt vienne compléter les crédits de l'Etat.

L'autoroute et la voie navigable font partie intégrante de cet ensemble économique ouvert à la saine compétition et à la confrontation entre pays européens.

Du courage et de l'audace calculée qui animeront désormais nos initiatives dépendra la prospérité de notre pays. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

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

(La séance, suspendue à seize heures cinquante minutes, est reprise à dix-sept heures dix minutes.)

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à M. Schnebelen.

**M. Maurice Schnebelen.** On vous a dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que nous nous trouvons en face d'un excellent budget. C'est, je crois, l'opinion de beaucoup de nos collègues du Parlement, et de ce fait il est inutile de dire que je reviendrai, non pas sur ce budget, mais uniquement sur certaines questions toutes spéciales auxquelles on a fait allusion tout à l'heure.

Je le fais en mon nom, mais également en celui de M. Mondon empêché par la maladie.

En effet, les opérations nouvelles prévues dans le projet de loi de finances en matière de voies navigables sur l'axe mer du Nord—Méditerranée se signalent par un très faible pourcentage de crédits précisément en faveur de cet axe. Et si nous relevons les chiffres, nous nous apercevons qu'en ce qui concerne la Lorraine, seule figure à ce budget l'écluse de Pagny-sur-Moselle pour une somme de 10 millions, que des travaux d'aménagement sont prévus aux alentours de l'écluse de Couzon et certains travaux de dragage en Saône, le tout représentant 4.900.000 francs.

Il s'agit là, monsieur le ministre, de travaux qui étaient prévus au IV<sup>e</sup> plan et qui ne font qu'amorcer la réalisation de celui-ci.

Mais il y a plus grave, me semble-t-il.

Si le IV<sup>e</sup> plan s'exécute ainsi, en ce qui concerne l'axe mer du Nord—Méditerranée, avec près de quatre années de retard, la cadence d'engagement des travaux, telle qu'elle est prévue pour 1966, laisse hélas présager, dans les années à venir, un décalage bien plus considérable encore entre les prévisions du plan et la réalité.

En effet, le rapport de présentation du V<sup>e</sup> plan n'a retenu que pour une part très insuffisante les recommandations du groupe de travail mer du Nord—Méditerranée, présidé par M. Roger Gaspard, inspecteur général des ponts et chaussées, qui avait établi, en conclusion de son rapport sur l'exécution au cours de la période 1966-1970, un programme portant cependant sur des demandes relativement modestes.

Aux projets du V<sup>e</sup> plan figure uniquement la réalisation dans les cinq années à venir d'un ensemble d'opérations qui représentent, sur la branche Lorraine, une somme de 266 millions, et sur la Saône, une autre somme de 90 millions.

Or, au rythme prévu par le projet de budget pour 1966, il faudrait environ 27 ans pour exécuter ce programme et atteindre Neuves-Maisons, aux abords de Nancy.

Dans les mêmes conditions, le raccordement du port de Chalon-sur-Saône au Rhône par une voie d'eau à grand gabarit demanderait environ dix-huit ans.

S'il devait en être ainsi, monsieur le ministre, s'il va de soi que tous les efforts accomplis pour donner un contenu à la notion d'axe mer du Nord—Méditerranée et infléchir le développement économique dans un sens conforme aux orientations définies par le Gouvernement et approuvées par l'Assemblée nationale, seraient d'avance voués à l'échec.

Aussi me permettez-je simplement de vous réclamer quelques assurances en ce qui concerne ces travaux, de vous demander si vous jugez possibles certains rattrapages et si vous considérez que les travaux prévus pour la période de 1966 à 1970 seront effectivement terminés à l'heure et en temps voulu. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Dumortier. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, le temps de parole qui m'est imparti impose à mon intervention un certain décousu dont je vous demande de ne pas me tenir rigueur.

Ma première observation concerne la S. N. C. F. Il n'y a plus aucune indication dans le budget sur les investissements effectués par la S. N. C. F. Pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, de quelle façon les élus du peuple peuvent être informés sur la nature de ceux-ci et, le cas échéant, appelés à en juger ?

Sur le plan des transports de voyageurs, je me permets de vous signaler que, sur certaines liaisons et en particulier sur Paris-Lille, les meilleurs trains ne sont composés que de voitures de première classe et que presque tous sont soumis à un supplément de tarif. Cela relève d'une ségrégation censitaire et antidémocratique.

Lille doit être une métropole régionale, a proclamé *urbi et orbi* le Gouvernement. C'est pourquoi sans doute, pour parcourir 150 kilomètres de Boulogne à Lille, le train le plus favorable met trois heures et demie. Je tenais à faire cette observation particulière.

Les organisations syndicales des cheminots ont demandé la réunion de la commission mixte du statut pour discuter du problème des salaires et des retraites, de la réglementation du travail et des revendications catégorielles.

Nous voudrions savoir quel accueil le Gouvernement et vous-même, monsieur le ministre, comptez leur réserver. Pensez-vous que la dernière augmentation de 1,25 p. 100 sur les traitements et salaires soit suffisante pour compenser la hausse des prix et le retard des salaires des entreprises nationalisées ?

Ma deuxième observation concerne le contrôle routier. Comment est-il possible qu'une diminution de 80.000 francs soit enregistrée au chapitre 34-41 pour le remboursement des frais des contrôleurs routiers alors que la coordination a été basée sur le contrôle ?

Par ailleurs, il serait nécessaire d'offrir la garantie d'emploi par un contrat, comme on l'a fait pour les contrôleurs routiers, aux agents travaillant dans les comités techniques départementaux.

Qu'est devenu enfin le contrôleur général des transports ?

Ma troisième observation concerne l'institut géographique. Cet institut, de réputation mondiale, se trouve, par suite du manque de crédits, dans la nécessité d'effectuer des coupes sombres parmi son personnel.

Depuis plusieurs années, on souligne d'un commun accord la nécessité de le transformer en établissement public à caractère administratif, mais l'affaire serait bloquée à Matignon. Espérez-vous, monsieur le ministre, qu'une solution puisse intervenir rapidement ?

Ma quatrième remarque concerne les ports.

Lors du vote de la loi sur le régime de l'autonomie des grands ports, j'avais été amené, monsieur le ministre, à présenter plusieurs observations, affirmant en particulier que nos ports avaient plus besoin d'inscriptions de crédits que d'une réforme administrative. Alors seulement, disais-je, l'importante augmentation de la participation de l'Etat entraînera *ipso facto* la nécessité de modifier le régime de gestion.

Je disais enfin mes craintes que l'augmentation de la part de l'Etat dans l'aménagement des grands ports — l'enveloppe totale des crédits restant constante — n'entraîne une diminution des investissements dans les ports moyens et petits.

A notre collègue, M. Denis, qui demandait de faire très vite, je répondais que cela était sans importance, que tous les textes du monde n'apporteraient rien, qu'en la matière seuls valaient les crédits d'engagements et de paiement.

Les faits — ce budget que vous nous présentez — me donnent cruellement raison. Pour l'ensemble des ports, les crédits d'entretien sont pratiquement constants, compte tenu de la hausse du coût des travaux de génie civil qui, de juillet à juillet, sont de l'ordre de 6 p. 100, monsieur le rapporteur.

Quant aux crédits d'investissements, en tenant compte des fonds de concours, ils seront, dans leur ensemble, toujours en comparant les coûts de juillet à juillet, en progression d'environ 3 p. 100 et non 5 p. 100, comme M. le rapporteur le disait tout à l'heure en faisant la comparaison du coût des travaux de génie civil de janvier à janvier.

Il n'y a donc pas opposition ni contradiction, mais il y a simplement deux prémisses différentes.

Certes il y a une hausse importante de la participation de l'Etat en faveur des ports autonomes, mais les conséquences que je craignais pour les ports petits et moyens dépassent tout ce que nous pouvions imaginer : une diminution de moitié, dix millions en 1966 contre vingt millions en 1965.

Enfin, le crédit global de 173 millions de francs prévu au budget de 1966 — et je précise que le chiffre que j'ai retenu pour l'application du plan quinquennal tient compte lui aussi de la hausse du coût des travaux de génie civil — est loin des 250 millions que nécessitera l'application du V<sup>e</sup> plan en matière portuaire, plan que le Gouvernement, dans ce domaine, ne met déjà pas en application au cours de la première année.

Ma cinquième observation concerne les bâtiments du ministère des travaux publics lui-même. Alors que d'importants travaux sont depuis de nombreuses années entrepris et se poursuivent boulevard Saint-Germain, à quoi correspondent les acquisitions de terrains et les grandes opérations prévues à l'article premier du chapitre 57-90, page 87, du « bleu » ? Va-t-on transférer le ministère des travaux publics boulevard Garibaldi ? Croyez-vous augmenter son efficacité en l'éloignant de ses services techniques centraux émigrés à Palaiseau ?

Ma sixième et dernière observation est moins celle du parlementaire que celle du président du quatrième bureau du conseil général d'un important département. Quand nous avons appris que la part départementale du fonds d'investissement routier tombait de 44.500.000 F à 30 millions de francs, soit une diminution de 5.500.000 F, sans tenir compte de la hausse des prix dans le cadre de la fameuse stabilisation, que la part communale passait, elle, de 61 millions à 50 millions de francs, soit une régression de 11 millions, nous avons été stupéfaits.

Est-il possible que l'Etat puisse continuer cette politique de transfert des charges du budget national sur le budget des collectivités locales alors que des promesses avaient été faites d'un rétablissement progressif de la participation de ces collectivités au fonds d'investissement routier ?

Ces diminutions, monsieur le ministre, ne pourront que révolter un peu plus les administrateurs locaux, maires ou conseillers généraux. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

**M. Etienne Hinsberger.** Mesdames, messieurs, le budget qui nous est présenté paraît satisfaisant par rapport aux années précédentes.

Dans le domaine des routes, vous avez réalisé, monsieur le ministre, un effort important auquel je rends hommage.

Lorsqu'on parle du problème routier, la première image qui vient à l'esprit est celle de la circulation. Pour la grande masse des usagers, la route, c'est avant tout la facilité de circuler. Cette notion de facilité englobe naturellement la sécurité, la commodité, la rapidité, en un mot l'utilisation économique de l'infrastructure.

C'est également l'expression de la lutte contre la distance, lutte dans laquelle toute l'économie se trouve engagée, puisque la préoccupation de chacun, dans tous les secteurs d'activité, est à la fois de réduire le temps de transport et d'obtenir par tous les moyens une diminution des coûts et des frais d'approche.

L'expansion prévue de la circulation routière impose un effort massif d'adaptation de l'infrastructure routière. Vous en êtes conscient, monsieur le ministre. Un tel effort doit permettre de satisfaire les besoins de conservation et de restauration du réseau, les besoins de capacité et de sécurité créés par l'accroissement de la circulation et les besoins imputables à l'aménagement du territoire. Il doit être réalisé par l'entretien et le renforcement des chaussées, par l'adaptation du réseau routier de rase campagne, par la construction accélérée des autoroutes de liaison et par la création d'une infrastructure rapide urbaine et suburbaine.

La rapidité de l'expansion du trafic imposera le passage direct de la chaussée à deux voies à la chaussée à quatre voies ou à l'autoroute, en évitant le stade de la chaussée à trois voies, meurtrière et dangereuse, puisque saturée. Le nombre des véhicules, qui dépasse aujourd'hui 10 millions, atteindra 16 millions en 1975 et 23 millions en 1985.

L'homme de demain apparaissant comme un citoyen motorisé, des mesures doivent être prises dès maintenant pour lui assurer une harmonieuse existence.

Or, pour la première année d'application du V<sup>e</sup> plan, nous constatons malheureusement que 12 p. 100 seulement du programme sont prévus, ce qui vous obligera à augmenter sensiblement l'effort budgétaire entre 1966 et 1970.

L'augmentation de 26 p. 100 des crédits d'entretien au chapitre 35-21 doit servir, en priorité, à sauvegarder le réseau national existant, en le renforçant et en l'améliorant.

Notre réseau routier doit également être à l'image européenne, au moment où l'Europe des transports est en train de prendre forme et où l'harmonisation des politiques sort d'une longue période de négociations laborieuses pour passer au stade des

réalisations. L'essor de la circulation internationale, qui est supérieur à celui de la circulation nationale, s'applique aussi bien au trafic routier des voyageurs qu'à celui des marchandises.

Dans les régions frontalières, un effort particulier doit être accompli pour assurer un écoulement rationnel du trafic.

Dans les départements de l'Est, à l'exception de l'autoroute Metz—Thionville, les moyens de communication sont souvent encore démodés. Au chapitre 53-26, vous avez timidement prévu le démarrage des travaux de l'autoroute Metz—Sarrebuck par l'inscription de la section Stiring-Wendel-frontière allemande. L'ensemble de ce projet représente à lui seul le montant de la dotation budgétaire de ce chapitre. Je souhaite qu'à partir de 1967 des crédits plus substantiels soient attribués à cette autoroute afin d'activer son achèvement.

Cette autoroute va constituer dans quelques années, avec ses prolongements vers Thionville et Nancy, le trait d'union le plus direct entre la France et l'Allemagne à travers la charnière lorraine. Mais nous déplorons l'absence d'une liaison rapide entre la Sarre et l'Alsace. Pour le moment, les étrangers et nous-mêmes circulons sur la route nationale n° 62, cahoteuse et dangereuse.

J'ai à différentes reprises appelé votre attention, monsieur le ministre, sur l'urgente nécessité d'aménager la route nationale n° 410 et j'ose espérer qu'en 1966 vous voudrez bien accorder les crédits nécessaires.

Sur d'autres routes nationales, l'opération de mise hors gel est à poursuivre sinon à accentuer. Les voies de communications conditionnent l'avenir économique d'une région et, afin de faciliter la décentralisation et d'assurer l'implantation d'industries nouvelles en zones rurales, il est nécessaire de pouvoir circuler sur les routes convenables et sûres.

Dans le bassin houiller de Lorraine, la nécessité d'une voie d'eau Est-Ouest s'impose. Celle-ci contribuerait à désenclaver la région par la réduction du coût des transports lourds et permettrait aux houillères d'abaisser, entre autres, le coût du transport du charbon. Les houillères avaient participé financièrement aux travaux de canalisation de la Moselle. Il serait juste qu'elles puissent bénéficier le plus rapidement possible de ce canal.

Pour en terminer avec les routes, je constate qu'avec 480 millions de francs cette année, vous approchez du chiffre de 600 millions de francs prévu par une mission de l'inspection des finances. Néanmoins, en vue de rattraper le retard et de réaliser les investissements nécessaires, il faudrait prévoir annuellement, outre l'entretien normal et indispensable du réseau existant, la construction de 50 kilomètres d'autoroutes de dégagement, de 300 kilomètres d'autoroutes de liaison, de 1.500 kilomètres de routes portées à quatre voies, la modernisation de 2.000 kilomètres de routes, soit une dépense totale d'environ 950 millions de francs.

Pour atteindre cet objectif, il me paraît indispensable d'augmenter le taux d'affectation au fonds routier de la taxe spécifique sur les carburants et de doubler le montant des emprunts. Par ailleurs, pour les autoroutes, la création de consortiums d'entreprises avec autofinancement permettrait d'augmenter le kilométrage annuel et contribuerait à assurer le plein emploi aux entreprises de travaux publics qui, suréquipées, ne travaillent qu'à 60 p. 100 de leur capacité.

Autre problème, celui des ponts détruits par faits de guerre. Vous prévoyez pour leur reconstruction 12.400.000 francs au chapitre 53-20, soit une augmentation bénigne de 3 p. 100 par rapport à 1965.

Nous constatons ainsi que vingt et un ans après la Libération, dans l'ensemble du pays, plus de six cents ponts ne sont pas reconstruits, dont treize dans ma circonscription.

Vous me direz que la reconstruction de ces ponts est de la compétence de votre collègue, M. le ministre de l'intérieur, mais le programme est fixé en coordination avec vos services. Je veux souligner le danger permanent que représentent des ponts provisoires construits en bois et maintenant âgés de vingt ou vingt-cinq ans : ils ont causé de nombreux accidents mortels.

Il serait souhaitable que là encore vous fassiez un effort en vue d'accélérer le rythme de reconstruction.

Je désire aussi attirer votre attention sur un aspect quelque peu paradoxal des difficultés actuelles que rencontre la flotte fluviale. Vous y avez fait allusion tout à l'heure, monsieur le ministre.

Les compagnies de traction sur les voies navigables ont de moins en moins de bateaux à tirer parce que les automoteurs ne cessent de se développer. Malgré des subventions de plus en plus importantes de la part de l'Etat — plus de 500 millions d'anciens

francs — elles doivent relever leurs tarifs qui deviennent alors prohibitifs. Aussi les artisans propriétaires des dernières péniches tractées ne peuvent-ils pas payer.

Pour pouvoir supprimer un service public trop coûteux, il faut offrir aux usagers un moyen de se reconverter. La commission des finances l'a demandé l'an dernier. Elle reprend cette année sa proposition de faire jouer un mécanisme qui a fait ses preuves : la loi du 27 avril 1946 et l'intervention de la société pour la reconstruction et le renouvellement du parc fluvial qui a déjà assuré, sous forme de société coopérative, le remplacement de deux mille bateaux détruits par faits de guerre.

Le Gouvernement acceptera-t-il cette proposition conforme aux intérêts du Trésor par l'économie qui en résultera ainsi qu'aux artisans qui ne seront pas privés de leur métier ?

L'année dernière vous aviez, monsieur le ministre, promis d'étudier attentivement cette proposition. Il serait souhaitable de ne pas retarder plus longtemps une solution profitable aussi bien à une profession dont l'activité est essentielle dans la vie économique du pays, qu'à l'intérêt direct des finances publiques.

Avant de terminer, je ne voudrais pas passer sous silence l'importance de l'amélioration constatée en faveur de la signalisation routière. Cette amélioration doit néanmoins être poursuivie, parfois même complétée. C'est ainsi, par exemple, que l'automobiliste se trouve souvent embarrassé par l'absence du panneau « fin de limitation de vitesse » qui a été oublié après un panneau de « vitesse limitée ».

L'ampleur du programme des travaux que vous prévoyez en 1966 est malgré tout considérable. En vue de sa réalisation et de sa progression, il est indispensable d'unir les efforts de l'Etat, des collectivités locales et des entreprises.

La dispersion des responsabilités constituerait un frein au développement souhaité. Seule, l'association de toutes les initiatives permettra d'engager avec quelque chance de succès le combat que vous menez pour l'amélioration et la modernisation de nos voies de communication.

Contrairement à certains, je garde toute ma confiance en votre action et je voterai avec enthousiasme votre budget. (*Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.U.D.T.*)

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

**M. Michel Couillet.** Mes chers collègues, le budget soumis à notre discussion, tel qu'il se présente, est loin de nous donner satisfaction.

Bien qu'étant en augmentation sur celui de l'an dernier, il ne permettra pas pour autant de remédier sérieusement à l'indigence de notre réseau routier, qui doit, comme chacun le sait, faire face chaque jour à une circulation accrue.

On n'a prévu qu'un peu plus de 550 millions de francs pour l'entretien et les grosses réparations des routes nationales. C'est nettement insuffisant. Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que ces routes, dans une proportion voisine de 60 p. 100, devraient être élargies, aménagées, en vue de répondre véritablement à leur vocation et de garantir au maximum la sécurité des usagers.

D'une part, la diminution des crédits affectés à la voirie départementale — moins de cinq millions et demi de francs — et de la voirie communale — moins de 11 millions de francs — après celle déjà intervenue l'an dernier, souligne, une fois de plus, la volonté de votre gouvernement de sacrifier les intérêts des collectivités locales, en particulier ceux des petites communes. Mon ami M. Martel interviendra sur ce point précis. Je n'insisterai donc pas.

Insuffisance notoire des crédits, ai-je dit. Tenant compte — et vous ne l'avez pas caché, monsieur le ministre — d'une augmentation prévisible des prix dans le coût des travaux, on peut affirmer que l'état actuel du réseau ne sera pas beaucoup modifié. Cependant, le parc automobile croît en France de près de 12 p. 100 chaque année. Il comprend aujourd'hui près de dix millions de véhicules et il atteindra près de vingt millions de véhicules en 1975.

On ne peut donc plus considérer l'infrastructure routière française avec les mêmes yeux qu'il y a dix ans.

Gr les besoins de notre réseau routier ont été récemment définis par des ingénieurs des ponts et chaussées dont la compétence en la matière ne saurait être contestée. Il ressort de cette étude que, pour les cinq années à venir, c'est-à-dire de 1966 à 1970, des crédits d'un montant de douze milliards de francs seraient nécessaires, rien que pour construire les autoroutes indispensables et ce qu'on appelle « les voies express ». De tels travaux exigeraient alors qu'au chapitre concernant les autoroutes figure, chaque année pendant cinq ans, des crédits s'élevant à 2.400 millions de francs.

Si l'on compare ces besoins aux crédits inscrits dans le budget que nous discutons, les 900 millions de francs prévus sont loin du compte. Il faudrait en réalité 1.500 millions de francs de plus.

Il en est de même pour les routes nationales. L'estimation des experts se chiffre à six milliards de francs, soit 1.200 millions de francs chaque année jusqu'en 1970. Comme votre budget ne prévoit que 555 millions de francs à cet effet, des crédits supplémentaires d'un montant de 645 millions de francs devraient être inscrits à ce chapitre.

Le budget n'est donc pas au niveau des besoins réels du pays.

Il serait nécessaire, jusqu'en 1970, de construire au moins 400 kilomètres d'autoroutes, 1.000 à 1.500 kilomètres de routes nationales à quatre voies et de moderniser au moins 2.000 kilomètres de routes chaque année.

Les usagers de la route payent suffisamment de taxes à l'Etat — vous le savez bien, monsieur le ministre — pour qu'on tienne compte de leurs besoins réels. Selon les prévisions pour cette année, la fiscalité spécifique sur l'automobile produira 10.500 millions de francs.

Entre ces recettes et les crédits mis à la disposition du budget pour les routes, il y a une marge suffisante de près de 5.000 millions de francs, qui pourrait fort bien permettre la réalisation d'un programme beaucoup plus important, attendu avec impatience par les usagers.

De même, il est urgent, pensons-nous, de satisfaire les légitimes revendications des employés des ponts et chaussées.

Je me permettrai simplement, monsieur le ministre, d'appeler particulièrement votre attention, sur la nécessité d'accélérer la titularisation des milliers d'employés auxiliaires. Près de 15.000 d'entre eux attendent qu'on mette fin à cette injustice.

Une autre partie de ce budget est consacrée aux subventions d'équilibre accordées à la S. N. C. F. Le rapport révèle une augmentation importante de 691 millions par rapport à l'année dernière pour les seuls chapitres 45-42, 45-44 et 46-41. Le déficit de la S. N. C. F. s'aggrave et atteint maintenant 3.483 millions de francs.

Pourtant, malgré un léger fléchissement au début de cette année, le trafic se maintient; le déficit ne saurait donc être imputable à sa diminution.

La productivité du personnel reste particulièrement élevée. Elle a plus que doublé au cours de ces quinze dernières années. On ne saurait donc pas davantage imputer aux cheminots la responsabilité de ce déficit.

La question de l'aggravation du déficit a déjà été examinée.

Or il apparaît que la S. N. C. F. consent certains tarifs privilégiés aux gros usagers pour les transports de marchandises qu'ils effectuent par trains et wagons complets. Ces mêmes utilisateurs, ainsi favorisés, sont aussi bien souvent, d'importants fournisseurs de la S. N. C. F. Ils lui vendent alors du matériel à des prix qui sont loin d'être des prix de faveur. Une voiture à voyageurs du type C 10 coûtait déjà, en 1961, 60 fois plus qu'en 1938; un wagon couvert K étoilé à deux essieux, 50 fois plus; une locomotive électrique BB mixte 1.500 volts, 44 fois plus, une tonne de rails, 47 fois plus. Dans le même temps, les prix de gros n'étaient multipliés que par 33 et les prix de transports accordés pour wagons et trains complets par 19, autant d'éléments qui m'amènent à constater que la S. N. C. F. accorde à ces gros utilisateurs, sous forme de ristournes, des cadeaux qui se chiffrent à près de 300 milliards par an.

En ce qui concerne les voyageurs, les recettes équilibrent les dépenses. C'est du moins ce dont faisait état une note destinée aux membres du conseil d'administration: « Le produit moyen du voyageur-kilomètre continue à s'élever et justifie une majoration de recettes de 32 millions ».

Je ne sais quelles sont, pour l'avenir, les intentions du Gouvernement en ce qui concerne les tarifs S. N. C. F., mais il serait anormal, pensons-nous, de majorer les tarifs voyageurs, même pour les voyageurs de banlieue. Mais il est indispensable, au contraire, de majorer les tarifs de faveur accordés pour les transports par wagons et trains complets. La modernisation de la S. N. C. F. ne doit pas profiter exclusivement aux gros trusts industriels.

En mai 1955, on trouvait, dans le rapport du conseil d'administration du trust de la sidérurgie Lorraine-Escaut, cette petite phrase qui est lourde de signification: « L'électrification de la voie ferrée Thionville-Valenciennes devrait permettre un abaissement des tarifs, correspondant à la diminution des prix de revient S. N. C. F., qui sont très intéressants pour notre société dont les principales usines sont échelonnées sur cette ligne ».

A notre point de vue, cela se passe de commentaires.

En nous demandant de voter votre budget, vous nous demandez également, monsieur le ministre, d'approuver la politique du

Gouvernement, poursuivie exclusivement au profit de la grande industrie et au détriment des millions d'autres usagers de la S. N. C. F. et des revendications des cheminots.

Votre budget se traduit encore par de notoires insuffisances en ce qui concerne le réseau routier et il comporte des largesses en faveur des monopoles.

Pour ces diverses raisons, le groupe communiste votera contre ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

**M. André Beauguitte.** Monsieur le ministre, je voudrais appeler plus particulièrement votre attention sur trois sujets que j'ai étudiés et qui concernent au premier chef le département que je représente.

Il s'agit d'abord de l'axe Rhin—Rhône, avec l'aménagement de la Meuse et la liaison Seine—Est, ensuite de la route nationale n° 3 et enfin du projet d'autoroute Paris—Melz.

En ce qui concerne le premier point — l'aménagement de la Meuse — j'ai sous les yeux une lettre que vous m'avez écrite en mars 1964 et qui m'avait donné l'espoir qu'une décision pourrait intervenir prochainement.

Vous m'écriviez en effet :

« En ce qui concerne la Meuse, il est bien exact qu'à la date du 1<sup>er</sup> mars 1964, les études de l'avant-projet d'aménagement au gabarit international de la Meuse et de la liaison Meuse—Moselle, de Givet à Troussey et à Toul, sont pratiquement terminées.

« Le dossier de l'avant-projet doit être présenté incessamment par des cabinets d'études « spécialisés » auxquels ont été confiées les études en question en mai 1962. Il sera transmis, après vérification, au ministère des travaux publics et des transports.

« Le tracé de la future voie navigable a été arrêté en accord avec les services de navigation intéressés, mis à part quelques variantes dont l'examen sera poursuivi sur le plan local, notamment pour la traversée de Verdun et l'arrivée de la Moselle à Toul.

« Aucune réservation de terrain n'a encore été effectuée ».

Monsieur le ministre, je souhaiterais obtenir de vous quelques précisions à cet égard puisque votre lettre fait état d'aménagements locaux concernant plus spécialement Verdun. J'aimerais connaître l'état du dossier. Je désirerais savoir si cet aménagement de la Meuse est retenu par vos services et à quelle date vous estimez qu'il sera possible d'entrer dans le domaine des réalisations.

En ce qui concerne la liaison Seine—Est, qui intéresse d'une façon indiscutable mon département, vous m'avez fait savoir, au mois de mars dernier, que les études étaient très avancées et que la commission des grandes liaisons fluviales devait remettre, dans le courant du mois d'avril, ses conclusions au ministère des travaux publics.

Où en sont les plans concernant cette liaison? Avez-vous retenu un tracé? Vous m'en aviez signalé trois comme étant possibles, le premier semblant le plus digne d'être pris en considération: il s'agissait du tracé Nord, c'est-à-dire de celui qui emprunterait l'Oise canalisée, l'Aisne canalisée, le canal latéral à l'Aisne, le canal des Ardennes puis la Meuse, depuis Pont-à-Bar jusqu'à Troussey. C'était, me disiez-vous, celui qui se présentait de la manière la plus favorable. Etes-vous en mesure de m'apporter aujourd'hui des conclusions définitives?

J'ai évoqué il y a quelques instants la liaison mer du Nord-Méditerranée. En parcourant un document financier que j'ai sous les yeux et qui concerne l'axe Rhin—Rhône — ou, plus exactement, m'apparaît-il, un axe économique, car le terme « axe Rhin—Rhône » semble être de moins en moins utilisé — j'ai cherché quels étaient les crédits inscrits au titre de la branche meusienne. Le tableau que j'ai parcouru et qui mentionne les dotations envisagées pour le V<sup>e</sup> plan ne comporte pas de chiffre et j'y lis simplement ces mots: « Le montant des crédits affectés à cette section n'est pas encore connu ».

Nous sommes là en face du néant. J'aimerais que, dans la mesure du possible, vous m'apportiez certains apaisements.

En troisième lieu, monsieur le ministre, je veux vous parler de la R. N. 3.

J'aimerais savoir si vous allez faire procéder à des travaux portant à 10,50 mètres de large cette voie entre Sainte-Menehould et Verdun. J'ai constaté aujourd'hui, puisque je l'ai empruntée voici deux heures, que cette route venait d'être élargie aux abords de Meaux. Il faudrait, dans un délai aussi bref que possible, agir de même entre Sainte-Menehould et Verdun.

Enfin, je dirai quelques mots du projet d'autoroute Paris—Metz. Je sais qu'il n'est pas question de le réaliser dans l'immédiat ; mais il convient d'y songer. Vous possédez des statistiques relatives au trafic tel qu'il s'effectuera dans l'Est. Le mouvement des véhicules est de plus en plus intense dans la région de Verdun. J'espère que vous serez bientôt en mesure, à la lumière des indications de vos services, qui ne peuvent contredire les miennes, d'établir un itinéraire d'autoroute sillonnant la région de Verdun.

Avant de descendre de la tribune, je ferai une rapide allusion aux ponts détruits par fait de guerre. Il en existe dans mon département. L'un d'eux, en particulier, est très fréquenté : c'est le « pont noir », à la sortie de Verdun. Il s'agit d'un pont provisoire en bois. Je vous demande de faire en sorte qu'un ouvrage d'art définitif soit construit dans les mois à venir.

Tels sont, monsieur le ministre, les aspects de votre budget dont je tenais à vous entretenir. Je les ai évoqués parce que sont en jeu non seulement les intérêts d'un département mais également ceux de l'un des secteurs essentiels de l'économie française.

**M. le président.** La parole est à M. Denvers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Albert Denvers.** Monsieur le ministre, le temps qui m'est imparti est tellement mesuré que je ne pourrai, certes, qu'effleurer les problèmes en vous les signalant très rapidement, néanmoins avec l'espoir qu'ils retiendront toute votre attention.

Voici les problèmes qui, vous n'en serez sans doute pas étonné, me préoccupent le plus.

En ce qui concerne l'ensemble des ports maritimes, ce budget ne traduit pas d'efforts très particuliers, sensiblement accrus en volume, par rapport aux années précédentes.

Toutefois, compte tenu de la réforme des ports dont vous nous direz sans doute — et, comme vous, nous le souhaitons — qu'elle sera entreprise dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain, nous pensions que la modernisation et l'équipement de nos installations portuaires connaîtraient une « insufflation » plus réelle et plus efficace, au point que le retard pris au cours du IV<sup>e</sup> plan pourrait peut-être se résorber rapidement, en prévision, d'ailleurs, d'un rythme de croisière normal tout au long du V<sup>e</sup> plan.

Une politique portuaire, c'est, selon nous, le synonyme d'une action positive et catégorique dans le cadre des ports autonomes, qui doit permettre à nos grands ports du Nord, de l'Ouest et du Sud, notamment à ceux qui sont le plus exposés, de se mettre en état d'approcher les trafics internationaux et de soutenir la comparaison avec les grands ports européens.

Une politique portuaire, c'est aussi, à notre sens, le synonyme de justice budgétaire. On ne doit pas ignorer qu'il existe, à côté des six grands ports dont l'expansion est souhaitée, réclamée par tous, un certain nombre d'autres ports, moyens et plus petits, dont la présence et l'utilité ne sont discutées par personne et dont le développement se révèle, lui aussi, indispensable à bien des économies régionales.

Cela dit, examinons rapidement les crédits.

Il est d'ailleurs très difficile d'établir cette année des comparaisons valables et simples entre les crédits de 1966 et ceux de 1965, la récente réforme portuaire étant venue s'insérer dans le mécanisme budgétaire de 1966.

Pour l'entretien des ports maritimes sont prévus au budget de l'année prochaine, en matière d'infrastructure des ports non autonomes, 17.540.000 francs et, pour les ouvrages de base des ports autonomes, y compris la prise en charge par l'Etat des travaux en cours, 33 millions de francs, soit un total de 50.540.000 francs, soit encore une plus-value de 8 p. 100 par rapport à 1965. Il convient toutefois de noter que le coût des travaux de génie civil s'est, lui, élevé d'environ 6 ou 7 p. 100. Il y a donc à ce titre une stagnation, et l'on sait tous les risques que peut comporter un entretien différé.

En ce qui concerne les travaux neufs d'équipement, 173.500.000 francs sont inscrits au budget de 1966, soit, par rapport à 1965, une progression de l'ordre de 22 à 23 p. 100. Mais, comme la réévaluation des opérations en cours nécessitera au minimum une dépense de 13 millions de francs, des crédits d'un montant de 160 ou de 161 millions de francs seulement seront, en fait, inscrits au chapitre des travaux neufs.

Compte tenu des fonds de concours, lesquels sont d'ailleurs moins importants cette année pour les collectivités publiques, la situation se résume comme suit : 231 millions de francs en 1966 contre 211.500.000 francs en 1965, soit une majoration d'environ 10 p. 100, à peine sensible, en volume, du fait de la hausse du coût des travaux.

Je dois également signaler que cette légère augmentation de 3 à 4 p. 100 des crédits ne se répercutera pas également entre

toutes les catégories de ports. Pour les opérations nouvelles, il nous faut relever que les six ports autonomes émergeront pour 150.680.000 francs, soit une progression relativement sensible par rapport à l'année 1965, tandis que la part des autres ports sera réduite à la portion congrue de 10.220.000 francs, contre 20.300.000 francs en 1965.

En définitive, l'effort financier de l'Etat, en raison de la réforme, s'accroîtra sans pourtant ni satisfaire aux besoins en volume ni répondre aux attentes des usagers de l'ensemble de notre réseau portuaire commercial.

Quant aux crédits destinés aux ports de pêche, ils sont, hélas ! inchangés par rapport à ceux de l'an dernier : 5.800.000 francs en 1966, contre 5.500.000 francs en 1965. C'est dire qu'en fait ils sont en diminution et il n'y a pas lieu pour nous d'en être d'accord.

Si maintenant on veut bien se reporter aux données du V<sup>e</sup> plan, lequel vient de faire l'objet des observations et réflexions du Conseil économique et social, il ressort que 1.130 millions de francs devraient, en principe, être attribués aux ports français pour la période de 1966 à 1970, soit une moyenne annuelle de crédits de 226 millions de francs, d'ailleurs sur la base des prix de 1964. Or, dès 1966, ce sera déjà un retard de 22.500.000 francs sur la moyenne. Je doute donc fort que, au cours des prochaines années un plus large effort financier soit consenti dans le budget pour soutenir cette moyenne.

L'intention que vous auriez, monsieur le ministre, d'accroître les crédits en fonction de la progression du revenu national, fixée en principe à 5 p. 100, devrait nécessairement vous conduire, à partir de 1967, à majorer annuellement de 12 p. 100 les crédits d'une année par rapport à l'autre. Permettez-moi de douter d'une telle progression !

Autrement dit, à moins d'un effort considérable, on peut craindre une trop grande lenteur dans la mise au niveau compétitif des ports français, notamment de ceux qui subissent la concurrence belge ou hollandaise.

A cela s'ajoute l'inquiétude très vive qui est actuellement celle de leurs usagers et de tous ceux qui, sous des formes diverses, les animent en face d'un Marché commun en difficulté, sinon même en péril. Sans un Marché commun solide et sûr, actif et puissamment installé, il ne sera pas d'essor possible pour les ports français.

Monsieur le ministre, nous voudrions que vous en fussiez non seulement convaincu, mais conscient et surtout décidé à dire non à tout ce qui conduit à l'effritement du Marché commun, à tout ce qui peut contribuer, soit par calcul, soit par méconnaissance des réalités, à le discréditer ou à le laisser en crise.

Il me reste maintenant à vous présenter quelques brèves observations en ce qui concerne les voies navigables.

Il n'y a rien de bien nouveau quant au volume des crédits inscrits au titre de l'exercice 1966.

M. Ruais, après avoir noté que le trafic, en 1965, doit pouvoir accuser un accroissement de l'ordre de 3 à 4 p. 100 sur l'année précédente, relève dans son rapport que, en tonnes kilométriques, le tonnage transporté sur nos canaux ne s'est accru que très faiblement.

Quant aux investissements, le budget de 1966 ne comporte que 2 millions de francs de crédits supplémentaires par rapport à 1965, ce qui signifie que, même en l'absence de surprise, les 202 millions de francs de 1966 — contre 200 millions de francs en 1965 — ne permettront pas d'atteindre le volume des travaux de 1965.

De grandes artères fluviales ont, certes, été mises en service. D'autres le seront prochainement. Mais, quoi qu'il en soit, il est permis de penser que, si la cadence des investissements ne s'accroît pas au cours des prochaines années, notre réseau navigable, en demeurant insuffisant à tous égards, amoindrira d'autant nos possibilités d'action et d'intervention pour ce qui est des indispensables liaisons par voies d'eau entre le Nord, l'Est, le Centre et le Sud de l'Europe des Six. Les relations entre nos grands ports et les régions économiques françaises qui en dépendent continueront également à souffrir.

Monsieur le ministre, il n'est un secret pour personne que le réseau fluvial français soit du fait de ses normes à bas gabarit, soit du fait de son mauvais état, n'est pas encore en mesure de jouer pleinement, comme nous le souhaiterions tous, son rôle dans une réelle politique d'aménagement du territoire et de soutien, de surcroît, la comparaison avec la « mosaïque » fluviale moderne et impressionnante de nos voisins belges, hollandais et allemands.

Les crédits d'entretien, qui figurent au budget, pour 68.420.000 francs en 1966 — en augmentation seulement de 3 p. 100 par rapport à ceux de 1965 — seront loin de suffire tant cet entretien de nos canaux a été négligé depuis de nombreuses années.

La vétusté aidant, la dégradation de certaines de nos voies navigables va s'accroître, je le crains. Notre rapporteur le déclare lui-même dans son rapport lorsqu'il précise que « l'augmentation des crédits d'entretien, à propos des voies navigables, couvrira à peine l'érosion monétaire ».

Je dirai quelques mots maintenant de la batellerie, et notamment de celle que pratiquent nos bateliers artisans. Qu'adviendra-t-il de ces hommes et de leurs familles lorsque la réforme que vous préparez sur le plan de la traction sera mise en œuvre ? La question est posée ; on ne s'expliquera pas que rien ne soit fait en faveur d'une catégorie de travailleurs particulièrement méritants.

En résumé, force m'est bien de vous demander d'admettre avec nous, monsieur le ministre, que le budget 1966, en ce qui concerne les ports et les voies navigables, ne traduit pas assez nettement la volonté de faire de nos établissements portuaires et de nos canaux une grande et dynamique plate-forme de développement et d'enrichissement de nos économies nationales et régionales. Faire de nos ports des centres d'importation et d'exportation particulièrement actifs, les desservir en moyens de communications, routes, chemins de fer et canaux modernes et rapides, tels doivent être les objectifs majeurs des pouvoirs publics ; tel devrait être le souci constant du Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

**M. Henri Martel.** Mesdames, messieurs, n'en déplaise à M. Ruais dont vous avez entendu l'appel, je voudrais attirer de nouveau l'attention de l'Assemblée et de M. le ministre des travaux publics sur quelques points très sensibles aux départements et aux communes.

Tout d'abord, les recettes du fonds spécial d'investissement routier sont en augmentation de 167 millions de francs. Or les dépenses pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier départemental sont ramenées de 44.500.000 francs en 1965, à 39 millions pour 1966, soit une diminution de 5.500.000 francs.

Ensuite, les prévisions de dépenses pour l'amélioration de la voirie communale sont de 50 millions de francs pour 1966 contre 61 millions de francs en 1965, soit une diminution de 11 p. 100.

Si l'on tient compte de la hausse des prix de série de tous les matériaux et travaux nécessaires à l'entretien des voiries, ainsi que de l'augmentation, si insuffisante soit-elle, des salaires et traitements du personnel, du relèvement continu des charges salariales annexes, l'on peut affirmer, sans exagération, que le Gouvernement accorde à l'amélioration des voiries départementales et communales des crédits inférieurs d'un cinquième à ceux de 1965, et cela au moment où l'article 22 du projet de loi de finances prévoit un relèvement de 11 p. 100 en 1965 à 12 p. 100 en 1966 du taux du prélèvement sur la taxe sur les produits pétroliers, destiné au fonds spécial d'investissement routier, ce qui, soit dit en passant est loin des 22 p. 100 prévus par la loi du 30 décembre 1951.

Monsieur le ministre, j'ai déjà démontré l'an dernier les difficultés résultant, pour les départements et les communes, de la réduction des crédits qui leur sont alloués sur les recettes du fonds d'investissement routier. Ces collectivités étaient en droit d'espérer que le budget de 1966 leur réserverait un sort meilleur, car le besoin d'améliorer ce réseau routier ne cesse de croître avec l'augmentation de la circulation automobile, laquelle exige un entretien grandissant des routes urbaines et rurales, qu'il ne suffit pas d'améliorer une fois pour toutes, mais qu'il faut continuer d'entretenir.

Le Gouvernement et vous-même, monsieur le ministre, ne manquez aucune occasion de claironner qu'il sera construit davantage de kilomètres d'autoroutes. Vous parliez tout à l'heure encore d'élargissement de certaines routes nationales, de tunnels percés ou en projet pour demain. Le groupe communiste n'y est pas hostile. Encore faudrait-il que l'automobiliste puisse, pour accéder à ces grandes routes, disposer de routes départementales et communales, de chaussées qui ne soient pas des « brise machines » et de dégagements vers les grands axes qui soient autre chose que des routes encombrées et dangereuses, comme il en existe notamment dans le Nord et dans le Pas-de-Calais où certaines routes nationales et départementales sont vraiment impraticables.

Je demande à nouveau au Gouvernement s'il veut vraiment améliorer l'ensemble du réseau routier, permettre aux communes d'emprunter à la caisse des dépôts et consignations à long terme les sommes nécessaires aux travaux d'entretien et d'amélioration de leurs réseaux, même non subventionnés. La plupart doivent y renoncer, puisqu'elles ne peuvent effectuer ces travaux avec le seul emprunt à court terme et à des taux trop onéreux contracté auprès d'organismes privés et il n'est même

pas certain qu'elles puissent trouver à emprunter dans ces conditions.

Les usagers de la route, monsieur le ministre, estiment avec nous qu'ils paient l'essence suffisamment cher pour n'avoir pas à payer encore de lourds impôts supplémentaires pour l'entretien des routes.

Le temps me manque pour exposer tous les problèmes mais je profiterai des quelques minutes non utilisées par mon ami M. Couillet pour vous poser, monsieur le ministre, quelques questions sur la situation des personnels des travaux publics.

Pourrez-vous vraiment améliorer, comme il se doit, la situation du personnel des ponts et chaussées, remédier aux insuffisances de la formation professionnelle, à l'insuffisance notoire des centres de formation pour l'accès à des grades supérieurs, assurer la bonne marche des œuvres sociales, améliorer la mécanisation des services, augmenter le parc routier pour les travaux de régie ou favoriser encore davantage les onéreux travaux à l'entreprise, assurer réellement la motorisation des transports du personnel dans tous les départements et subdivisions ? Allez-vous titulariser, comme d'aucuns l'ont déjà demandé et comme nous l'avons réclaté à plusieurs reprises, les milliers d'auxiliaires qui, dans de nombreux services attendent depuis des années cette titularisation bien méritée ?

Donnez-vous aux ingénieurs T. P. E. un classement indiciaire analogue à celui des fonctionnaires de la catégorie A les plus favorisés et relèvez-vous le classement indiciaire de tous les grades du corps technique de T. P. E. ? Augmenterez-vous le nombre de postes de ce corps ? Satisferez-vous enfin les revendications de vos personnels, ainsi que vous l'aviez promis aux parlementaires lors de la discussion de votre budget de 1965 et aux représentants syndicaux dans les discussions et commissions ?

Les salaires, traitements et indemnités pourraient être remis en ordre et augmentés grâce à une infime partie des ressources que procure la route et qui sont détournées au profit du budget général.

Dans ce débat, monsieur le ministre, vous êtes le Gouvernement, donc responsable de vos promesses. Ne dites pas que c'est le ministre des finances — ou tout autre ministre — qui s'y est refusé. Il en eût moins coûté de les tenir que d'engager certaines dépenses ruineuses de prestige ou inutiles.

Les personnels de vos services apprécieront à leur valeur les promesses faites du bout des lèvres ou les actes. Le groupe communiste est avec eux pour aider à faire appliquer vos promesses. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

**M. Louis Michaud.** En raison de l'extrême brièveté du temps de parole qui m'est accordé, je limiterai mon intervention à un seul point mais d'une grande importance, qui intéresse d'ailleurs autant M. le ministre des travaux publics que M. le secrétaire d'Etat au budget. C'est la raison pour laquelle je me réjouis de voir ce dernier à son banc. Je veux parler des travaux portuaires et plus précisément des travaux des ports de pêche.

Les crédits inscrits au titre de ces travaux sont notoirement insuffisants, chacun le sait. C'est ce qu'ont dit MM. Denvers et Dumortier. C'est ce que disaient implicitement les rapporteurs qui ont présenté ce budget.

Le plus fâcheux est que l'inscription des crédits dans le budget des travaux publics ne donne pas *ipso facto* l'assurance que ces travaux pourront être financés. Ils sont traités par l'Etat qui signe les marchés correspondant à leur exécution avec des entreprises adjudicataires. Mais les collectivités locales intéressées — chambres de commerce, communes — doivent apporter leur fonds de concours qui s'élève habituellement aux deux tiers du montant des dépenses.

Les autorisations d'emprunt aux collectivités locales sont données par un comité que l'on appelle le comité n° 8. Première difficulté : le comité en question devrait théoriquement se réunir dans les tout premiers mois de l'année. Or il s'est réuni, en 1964, au mois de septembre, et en 1965 au mois de mai.

C'est donc à partir du milieu de l'année ou en fin d'année que les demandes d'emprunt peuvent être présentées par les communes ou par les chambres de commerce.

Or les emprunts doivent être réalisés avant la fin de l'exercice. Au moment où les demandes sont présentées, les caisses sont habituellement démunies de fonds. Cela me semble particulièrement lourd de conséquences.

Mais il y a une deuxième difficulté, plus fâcheuse encore. Les travaux sont divisés en deux tranches, la tranche dite inconditionnelle et la tranche dite conditionnelle. Les travaux de la

tranche inconditionnelle peuvent être financés sans trop de peine mais il en va différemment pour les travaux inscrits dans la tranche conditionnelle. Les autorisations d'emprunt sont généralement inférieures, et même sensiblement inférieures, au montant des fonds de concours exigés des collectivités.

Je vous citerai l'exemple d'une commune que je connais bien et pour cause.

En 1965, l'Etat autorise cette commune à entreprendre pour 120 millions de francs de travaux et signe un marché, dans cette limite de crédit, avec un entrepreneur.

Le fonds de concours demandé à la commune est donc de 80 millions en application de la règle des deux tiers que je rappelais tout à l'heure.

Mais le comité n° 8 n'autorise la commune à emprunter que 30 millions de francs et cela, circonstance aggravante, sur les emprunts unifiés des collectivités locales dont chacun connaît la charge financière.

Cette pauvre commune — c'est le cas de le dire — est, en conséquence, incapable de verser son fonds de concours. Ce ne serait qu'un demi-mal si l'Etat signataire du marché payait l'entreprise. Mais l'Etat prend prétexte du non-paiement du fonds de concours de la commune pour ne pas payer l'entrepreneur.

J'ai à peine besoin de dénoncer les funestes conséquences de ces méthodes. Ou bien les travaux sont arrêtés — et lorsqu'il s'agit de travaux à la mer cela peut tourner à la catastrophe — ou bien l'entrepreneur poursuit le travail sans être payé et, dans ce cas, il est acculé à la faillite ou tributaire des banques qui lui font supporter des charges financières intolérables qui ont nécessairement pour effet d'augmenter le prix des travaux.

Je vous supplie, monsieur le ministre, et davantage encore M. le secrétaire d'Etat au budget, de faire cesser ces déplorables méthodes et de prendre les dispositions qui permettront aux communes et aux chambres de commerce de contracter les emprunts nécessaires pour l'apport du fonds de concours exigé d'elles dans les travaux portuaires. *(Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et du groupe socialiste.)*

**M. Jeannil Dumortier.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. du Halgouët.

**M. Yves du Halgouët.** Monsieur le ministre, votre projet de budget fait apparaître une majoration des crédits d'investissement des routes nationales et des autoroutes.

Il est plus remarquable encore que vous ayez pu augmenter de 24 p. 100 les crédits destinés à l'entretien. Mais, en fait, comment se répercutera dans nos départements cette augmentation de crédits ?

Depuis de longues années, les améliorations de détail de nos routes ont été abandonnées par vos services parisiens et les services départementaux ont suivi cette politique à regret.

Il est indispensable de reprendre ces opérations de détail, peu coûteuses et souvent très efficaces. Bien des problèmes irritants pour l'automobiliste peuvent trouver une solution à peu de frais, à condition que votre ministère ne rejette pas par principe toute amélioration de détail.

A ce sujet, il serait heureux que les parlementaires et les collectivités locales soient mieux informés de vos études et que vos services les consultent plus fréquemment et plus officiellement. Déjà, les rapports entre l'administration et les commissions de développement économique régional ont donné de bons résultats. Vous trouverez toujours auprès des maires et des conseillers généraux la collaboration la plus entière, alors que bien des difficultés naissent de l'absence de contacts. Cette collaboration avec les collectivités locales est d'ailleurs effective en ce qui concerne les routes départementales et communales.

Je présenterai deux remarques seulement. La tâche demandée aux agents de travaux est chaque jour plus lourde ; aussi, leurs indemnités de déplacement, trop souvent ridicules, doivent être évaluées en fonction des dépenses réelles. Le syndicat des cadres supérieurs pèse trop lourdement sur ce litige ; je souhaite que votre haute autorité tranche en faveur des agents de travaux sur le plan national, d'abord par le remboursement intégral de leurs frais de route.

Notre distingué collègue, M. Ruais, a attaqué avec une vigueur étonnante, les subventions d'équilibre à la S. N. C. F. Il est évidemment souhaitable que la S. N. C. F. puisse couvrir par des recettes normales les dépenses qui lui incombent normalement ou que l'Etat fait peser sur elle. Mais le problème, tel que le pose notre collègue, est mal posé — vous le savez bien.

La route, le rail et les voies navigables doivent contribuer aux transports dans toute la mesure de leurs moyens. Mais la

suppression éventuelle de certaines lignes à voie normale — vous le savez aussi — ne peut que surcharger la route, non seulement en zone courte, mais également en zone longue, par la force des choses.

A ce sujet, quelle politique économique pouvons-nous attendre de votre ministère, si ce n'est de faire face aux charges du service public dû à toute la nation et qui est votre mission essentielle ?

On ne sait quelles vues d'avenir ont les hommes qui veulent réduire le trafic ferroviaire au seul transport de Paris vers les grands centres. L'Etat ne doit pas se décharger des réseaux secondaires sur les collectivités locales, comme il l'a fait dans le domaine maritime pour la liaison des îles avec le continent. Tous ceux qui croient en l'aménagement du territoire et au développement de nos provinces pensent que la S. N. C. F. doit garder le caractère de service public et conserver des infrastructures indispensables à la vie de la nation.

C'est dans cet esprit et dans cet espoir que je vous demande, monsieur le ministre, de continuer à œuvrer comme vous l'avez déjà fait, souvent avec bonheur, pour toutes les régions de France, aussi bien rurales qu'industrielles, car les transports conditionnent la vie économique moderne et vous tenez ainsi notre sort entre vos mains. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)*

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

**M. Louis Philibert.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, les 4 et 5 novembre 1964, à l'Assemblée nationale, le 17 novembre 1964 au Sénat, comme les années précédentes, plusieurs parlementaires sont intervenus dans la discussion du budget des travaux publics en faveur des revendications de l'ensemble des fonctionnaires des ponts et chaussées.

Tous soulignèrent l'insuffisance des crédits prévus au budget de 1965 pour assurer à ces fonctionnaires la situation qu'ils doivent avoir en raison des fonctions qu'ils exercent et du rôle important qu'ils jouent dans le service.

Les mesures suivantes devraient être prises :

Premièrement, titularisation des auxiliaires dans le grade des agents de travaux ; 15.000 sont employés à temps permanent — en attendant l'ouverture d'un crédit spécial pour le paiement de leurs salaires ;

Deuxièmement, création du grade d'agent de travaux spécialisé ;

Troisièmement, classement de l'agent de travaux « chef d'équipe » aux indices correspondant à ce grade ;

Quatrièmement, classement des conducteurs des travaux publics de l'Etat dans la catégorie B des agents de la fonction publique ;

Cinquièmement, pour les ouvriers de parcs, les augmentations de traitements accordées au début de l'année 1965 sont insuffisantes. Il faudrait au moins encore 10 p. 100 d'augmentation pour rattraper le retard pris depuis 1963 par cette catégorie. Il faudrait également prévoir l'augmentation de l'effectif en emploi permanent et la fonctionnarisation ;

Sixièmement, il est anormal que les commis ne soient pas traités comme leurs collègues des finances et autres administrations qui sont classés en échelle ES 4.

En réponse à ces interventions et aux questions précises qui vous étaient posées, sachant bien que celles-ci étaient justifiées, vous avez fait, monsieur le ministre, la déclaration suivante :

« 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 ». Ce passage est extrait du *Journal officiel*, débats parlementaires de l'Assemblée nationale, séance du 5 novembre 1964.

Qu'est-il advenu de cette déclaration ? Certes, je le reconnais bien volontiers, vous avez soumis aux services de la fonction publique et des finances des propositions tendant à améliorer la situation de ces catégories de personnels. Ces propositions étaient insuffisantes mais, je tiens à le souligner, elles étaient positives. Elles n'ont pas été retenues par le Gouvernement et, notamment, par votre collègue des finances.

Votre déclaration du 5 novembre 1964 à l'Assemblée nationale aurait dû vous conduire à adopter une attitude intransigente devant M. le ministre des finances que vous auriez dû obliger à retenir intégralement, pour le budget de 1966, vos propositions. En définitive, elles n'y figurent pas. Votre déclaration reste donc une promesse.

En effet, aucune mesure nouvelle, ni en matière indiciaire, ni sur le plan des effectifs, ne vient réparer les torts causés aux personnels par la première phase de la réforme des ponts et chaussées. Dès 1965, les grades de débouchés, créés « sous le couvert de la promotion sociale » — conducteur principal, chef de section et ingénieur divisionnaire — sont bloqués par suite de l'insuffisance des effectifs et, en 1966, de nombreux agents, bien que possédant les brevets de qualification nécessaires, ne pourront être nommés faute de poste vacant, alors qu'une présélection fort arbitraire a empêché un grand nombre de candidats de préparer ces mêmes brevets.

De plus, au lieu de constater une amélioration de leur situation, les petites catégories de personnels éprouveront des difficultés plus grandes. En 1966, divers chapitres budgétaires ont été réduits de façon très sensible. Les agents de travaux recevront 2 millions en moins pour le paiement de leurs déplacements. Les conducteurs des travaux publics de l'Etat recevront 917.000 francs en moins pour le paiement de leurs déplacements et un million en moins pour le paiement des heures supplémentaires.

Si des économies doivent être réalisées, ne pensez-vous pas qu'il faudrait les rechercher ailleurs ?

Ces restrictions de crédits mécontenteront ces personnels. Ne soyez donc pas surpris, monsieur le ministre, si, cet hiver, ce mécontentement se manifeste par diverses actions dont pourraient avoir à souffrir les usagers de la route. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

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

**M. Edouard Carlier.** Mesdames, messieurs, du fait des décisions gouvernementales limitant autoritairement les augmentations de salaires à 4 p. 100 au cours de l'année 1965, les agents de la S. N. C. F. ne peuvent que constater qu'en raison de la hausse constante du coût de la vie leur pouvoir d'achat n'a pas augmenté en 1965.

M. le ministre des travaux publics avait pourtant pris l'engagement, le 2 mars 1965, qu'une partie du retard serait rattrapée. Or, les salaires des cheminots accusent toujours un retard de 12 p. 100.

A la modernisation de la S. N. C. F. aurait dû correspondre une amélioration de la situation du personnel. Au contraire, les cheminots constatent la dégradation et la dévaluation de leur emploi.

Cela se traduit pour eux par l'allongement de la durée du travail, l'accélération des cadences, le déplacement d'un centre à un autre. Voilà ce que leur apporte la modernisation de la S. N. C. F., les bénéfices qu'elle permet de réaliser restant propriété de la S. N. C. F. Aussi les cheminots réclament-ils une amélioration de leur situation.

Ils demandent : que le retard de 12 p. 100 de leurs salaires soit comblé le plus rapidement possible ; la fixation d'un traitement mensuel national de base de 540 francs au lieu de 442 francs actuellement à Paris ; la suppression des abattements de zones ; la réduction du temps de travail par le retour aux quarante heures ; l'amélioration des conditions de travail.

Ils protestent énergiquement contre la fiscalité antidémocratique qui permet à l'Etat de reprendre d'une main, par le jeu de l'impôt sur les salaires, traitements et pensions, ce qu'il donne de l'autre, sous forme d'augmentation de salaires, contre une fiscalité qui fait payer les travailleurs alors que, dans le même temps, les grosses sociétés et les plus fortunés sont dégrévés.

Les cheminots comme les autres travailleurs ont manifesté la semaine dernière, déposant à l'Assemblée nationale 135.000 signatures. Et ce n'est pas terminé.

Ils demandent un allègement des charges fiscales en faveur des salariés ; que soit fixé à 5.000 francs l'abattement à la base servant au calcul de l'impôt sur le revenu ; que soit portée de 20 p. 100 à 30 p. 100 la déduction spéciale forfaitaire et de 10 p. 100 à 15 p. 100 la réduction consentie au titre des frais professionnels ; que soient diminuées les taxes frappant les articles de grande consommation.

Ils proposent, à titre de compensation, le relèvement des impôts sur les sociétés capitalistes et les grosses fortunes.

Je demande aussi à M. le ministre des transports quelles mesures il compte prendre en faveur des réseaux secondaires, ceux qu'on appelle les petits cheminots et dont les conditions de salaires, de travail, de congé et de retraites sont encore de beaucoup inférieures à celles dont bénéficient les agents de la S. N. C. F. Leur sécurité d'emploi est maintenant menacée et ils risquent d'être transférés dans le secteur privé comme leurs collègues des départements de la Corse, de la Nièvre et de Saône-et-Loire.

Je veux aborder maintenant le problème des retraités qui éprouvent bien plus de difficultés pour « boucler » leur budget du fait qu'on ne respecte pas le régime de retraite de 1911, ce qui les prive en fait de 25 p. 100 — 28 p. 100 à Paris — de ce qui devrait leur être payé.

Le Gouvernement avait promis aux organisations syndicales que l'indemnité de résidence et la prime de productivité seraient incorporées par étapes dans le traitement, ce qui aurait amélioré les retraites. Au lieu de cela, d'autres éléments du salaire — indice B et prime trimestrielle de productivité — ont été payés sans être pris en compte pour la retraite.

Il faut accorder aux retraités de la S. N. C. F. la péréquation intégrale de toutes les pensions par l'incorporation progressive de l'indemnité de résidence, du complément de traitement, de la prime trimestrielle de productivité et, dans l'immédiat, intégrer dans le traitement l'indemnité de résidence correspondant à la zone où l'abattement est le plus faible, 17,50 p. 100 ; attribuer l'indice B à tous les retraités ; porter d'urgence à 66 p. 100 les pensions de reversion des veuves, l'augmentation du coût de la vie, des frais d'entretien d'un foyer, les majorations des prix des loyers que vous autorisez sans cesse, les plaçant dans une situation pénible ; abroger l'article 51 de la loi de finances du 23 février 1963, qui interdit le cumul d'un emploi public avec une retraite de la S. N. C. F. Les retraités qui travaillent ne le font pas pour leur plaisir. L'idéal, pour eux, serait d'obtenir des retraites leur permettant de vivre.

Enfin, je veux dire quelques mots sur le bénéfice de la double et simple campagne qui a été accordé aux cheminots anciens combattants et vous demander, monsieur le ministre, que tous les anciens combattants de 1914-1918 bénéficiant de cet avantage soient payés au plus tard avant la fin de 1966 car, hélas ! nombreux sont ceux qui sont décédés depuis que la décision de le leur accorder a été prise. Ils ont attendu si longtemps qu'ils méritent tous d'en bénéficier avant de mourir. (*Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Westphal, dernier orateur inscrit. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

**M. Alfred Westphal.** Mesdames, messieurs, à l'occasion de la discussion du budget des travaux publics et des transports, je présenterai quelques observations sur un certain nombre de points.

Le premier concerne l'élaboration d'un code européen de la route.

L'expérience prouve que les conditions de circulation sont loin d'être uniformes dans les divers pays européens. Il existe vingt-cinq codes européens différents, qu'il faudrait autant que possible uniformiser dans le plus bref délai.

C'est à cette tâche que se sont attachés récemment les participants du congrès de Hambourg avec, à leur tête, M. Georges Gallienne, président de la prévention routière internationale.

Le Conseil de l'Europe, siégeant à Strasbourg, s'est également penché sur le problème mais n'a malheureusement pu aboutir à aucune conclusion positive.

Il peut paraître prématuré d'élaborer un code unique européen, mais il faudrait s'efforcer d'établir quelques règles communes concernant le classement des routes, le sens de la circulation et la priorité.

En ce qui concerne le classement des routes, la prévention routière internationale préconise l'uniformisation des catégories, à condition de n'en retenir que trois, à savoir autoroutes, routes à priorité, routes sans priorité, signalées de la même façon.

La plupart des pays européens se sont actuellement ralliés à la circulation à droite. Pour la Suède, ce sens sera obligatoire en 1967. L'Angleterre et l'Irlande, par contre, restent fidèles à la conduite à gauche.

La priorité devrait également être nettement définie. De nombreux accidents se sont déjà produits parce que des automobilistes étrangers, ayant gardé l'habitude de la priorité des grands itinéraires, même dans la traversée des grandes agglomérations, ne se sont pas conformés à la réglementation en vigueur dans un autre pays. Il me semble indispensable d'aligner les pays européens sur un même principe consistant ou bien à maintenir cette priorité ou bien à l'abandonner dans les agglomérations.

La multitude des réglementations en vigueur donne lieu à des confusions et engendre des accidents de toutes sortes.

J'ose espérer que le conseil des ministres des pays de la communauté européenne arrivera à élaborer un programme pouvant être adopté dans les différents pays.

Ma deuxième observation concerne certains trains mis en circulation par la S. N. C. F.

Je suis frappé par la commodité de certains trains rapides permettant de se déplacer dans des conditions de confort et de rapidité comparables aux services aériens. Je n'en veux pour preuve que le rapide Paris—Strasbourg ou Strasbourg—Lyon, par exemple. Il me paraît cependant regrettable que certains de ces trains ne soient accessibles qu'à des voyageurs ayant pris un billet de première classe. Il me semble que la S. N. C. F. étant un service public à exploitation commerciale devrait également tenir compte des *desiderata* des voyageurs à revenus plus modestes et permettre l'accès de ces trains à des voyageurs en deuxième classe en mettant à leur disposition des voitures à cet effet.

Les rapides 3 et 4, circulant entre Paris et Strasbourg étaient au début réservés uniquement aux voyageurs de première classe. Depuis quelque temps, il existe également des voitures de deuxième classe et l'expérience s'est avérée concluante et rentable. Pourquoi ne pas généraliser cette mesure ? C'est, de toute façon, monsieur le ministre, une suggestion que je vous prie de bien vouloir étudier.

De tout récents événements ont, une fois de plus, attiré l'attention des membres de notre Assemblée sur les dangers de la circulation routière.

Nous déplorons la perte d'un collègue tué accidentellement sur la route : un de nos questeurs vient d'être blessé ; et un fonctionnaire de l'Assemblée se trouve encore dans le coma à la suite d'un accident de circulation.

Cela m'incite à revenir sur une question qui m'est chère depuis longtemps et que j'ai défendue à plusieurs reprises déjà, en particulier la semaine dernière lors de la discussion générale de la loi de finances pour 1966.

Il s'agit, comme vous l'avez déjà deviné, mes chers collègues, du problème des routes en général et de leur financement en particulier.

La fédération nationale des clubs d'automobiles de France préconise la création d'une caisse nationale des routes pour faire face aux problèmes énormes autant qu'urgents que pose aujourd'hui la mise à jour d'un réseau routier débordé.

Le problème a été défini très pertinemment par la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles lorsqu'elle affirme que « l'effort prodigieux de la modernisation, phénomène caractéristique du *xx<sup>e</sup>* siècle, doit normalement être accompagné, ou mieux, précédé par un effort parallèle et concomitant d'aménagement du réseau routier. »

Ce difficile problème qui se pose depuis longtemps en France et dont l'ampleur n'ira qu'en augmentant comportera l'obligation de rompre avec des habitudes acquises tant en matière de dépenses qu'en matière de recettes, les finances publiques ayant pris l'habitude de voir progresser considérablement les dernières sans que, pour autant, les premières augmentent à un rythme comparable.

Il ne me paraît pas déplacé, dans un pareil débat, de rappeler brièvement l'évolution du financement des dépenses routières, évolution que je voudrais classer en trois phases successives.

Dans une première phase, avant la motorisation, l'entretien et le financement de la voirie étaient pris en charge par les pouvoirs publics. Le financement était assuré par la voie budgétaire. La Révolution française avait, à l'époque, proclamé le principe de la gratuité d'usage du réseau routier.

Après la motorisation, dans une deuxième phase, les pouvoirs publics n'ont pas manqué de voir une source de revenus fiscaux dans cette nouvelle forme de consommation. Cependant, les dépenses routières continuant à être assurées par le budget national et les budgets locaux sans rapprochement entre le montant des dépenses routières et celui des ressources fiscales procurées par la route.

Ces nouvelles ressources fiscales résultent de ce qu'on appelle la fiscalité « spécifique » provenant des taxes intérieures sur les dérivés du pétrole.

La troisième phase, enfin, pourrait être caractérisée par une doctrine nouvelle imposant aux usagers et bénéficiaires d'assumer les dépenses de construction et d'entretien du réseau routier par le moyen d'une fiscalité spécifique calculée à cet effet.

En contrepartie, ces recettes spécifiques devraient être intégralement affectées à l'entretien du réseau routier. Il faudrait donc établir un lien automatique entre les dépenses routières et le développement de la circulation en condamnant toute utilisation à des fins autres que routières des sommes prélevées à titre spécifique sur les usagers motorisés.

Cette conception, qui est à la veille de devenir la doctrine officielle de la Communauté économique européenne, est d'ailleurs déjà en honneur aux États-Unis où les constitutions de vingt-sept États interdisent tout détournement de fonds de ce genre.

En ce qui nous concerne, le projet de décision n° 167 présenté par la commission au conseil s'exprime comme suit dans son article 4 :

« A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1969, les régimes des taxes et redevances spécifiques applicables au transport par chemin de fer, par route et par voie navigable, effectué tant en trafic national qu'en trafic international, seront aménagés de façon à réaliser la mise à la charge des usagers des infrastructures de transport des coûts de ces infrastructures qui leur sont imputables ».

Il existe d'ailleurs déjà en Europe des exemples d'affectation dont je voudrais rapidement faire état. Le parlement de l'Allemagne fédérale a décidé d'affecter au budget routier fédéral un pourcentage du produit des taxes sur les carburants fixé comme suit : en 1964, 46 p. 100 ; en 1965, 48 p. 100 ; en 1966, 50 p. 100.

Ce système est donc caractérisé par une affectation légale, selon un taux croissant, du produit de la fiscalité spécifique aux dépenses routières.

Le Gouvernement italien a préféré confier le financement de la construction et de la gestion du réseau des autoroutes à deux sociétés : l'A. N. A. S. — Azienda nazionale autonoma delle strade — et l'I. R. I. — Istituto per la ricostruzione industriale. Ces deux organismes sont financièrement autonomes et bénéficient d'une fraction croissante du produit fiscal spécifique total fixé : pour 1961-1962 à 48,4 milliards de lires ; pour 1962-1963 à 75,7 milliards de lires ; pour 1963-1964 à 88,8 milliards de lires.

En Suisse, une fraction très importante de la fiscalité spécifique est affectée à l'entretien de la voirie.

Voilà pour l'étranger.

Que se passe-t-il en France ?

La loi du 30 décembre 1951 avait créé un fonds spécial d'investissement routier qui devait normalement bénéficier de 22 p. 100 du produit de la taxe intérieure sur les carburants et lubrifiants.

J'ai signalé les multiples avatars auxquels a été soumis ce fonds spécial d'investissement routier. Je n'y reviens pas.

Pour 1966, au lieu des 22 p. 100 garantis en 1951, le taux du pourcentage a été porté à 12 p. 100, completé, il est vrai, par une dotation budgétaire complémentaire ainsi que par le produit d'un emprunt.

Normalement, en France, le fonds spécial d'investissement routier devrait donc bénéficier d'une affectation légale définie par la loi du 30 décembre 1951, mais modifiée malheureusement, par les lois de finances votées spécialement pour chaque exercice budgétaire.

Ce fonds, personne ne l'ignore, est frustré d'une part importante du produit des taxes spécifiques qui devraient lui revenir de droit.

Je ne puis, pour ma part, que regretter la démission du Parlement, qui n'exerce pas son droit de contrôle et n'exige pas l'application d'une loi pourtant votée dans des conditions tout à fait normales et régulières.

Compte tenu de cette situation, ne serait-il pas plus opportun de changer carrément de système et de remplacer ce fonds national par une caisse nationale du réseau routier restant à créer ? Cette caisse nationale devrait, bien entendu, bénéficier d'un pourcentage défini et croissant du produit des taxes sur les carburants.

Elle devrait être financièrement autonome et avoir qualité pour émettre des emprunts. Ses ressources lui permettraient de financer la totalité des travaux d'équipement du réseau national. En perspective des exigences imposées à la nation par les besoins routiers d'équipement du *V<sup>e</sup>* plan, il faudrait sans doute prendre les mesures adéquates, et cela dans le plus bref délai.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir examiner sérieusement cette proposition.

Je rappelle qu'en 1964 on a dénombré en France 111 tués sur les routes à l'occasion des jours fériés de la Pentecôte et 147 tués en 1965, sans compter les milliers de blessés.

On ne peut certes pas incriminer l'état souvent défectueux de la voirie pour rendre la route responsable de tous les accidents, mais force est de constater quand même que notre réseau n'est plus adapté à la circulation actuelle.

Tout devrait donc, à mon avis, être mis en œuvre pour accélérer au maximum l'aménagement de ce qui existe, la suppression des points noirs et la construction d'autoroutes, qui devrait progressivement atteindre 500 kilomètres par an.

Peut-on, dans ces conditions, se déclarer satisfait de votre budget, monsieur le ministre, et le voter « avec enthousiasme », comme le déclarait tout à l'heure un de nos collègues ? Sincé-

rement, je ne le pense pas, si j'en juge seulement par la diminution des crédits affectés à la voirie départementale et communale, diminution que je considère non seulement comme inopportune, mais comme lourde de conséquences pour les collectivités locales, dont les ressources sont limitées.

Depuis quelques années déjà, faute de crédits, l'entretien de certains tronçons de routes a dû être différé. Cette insuffisance de moyens finira par coûter plus cher qu'un effort immédiat.

Ces réserves ne m'empêcheront pas de voter votre budget, monsieur le ministre, parce que refuser les moyens n'améliore pas la situation et ne résout pas les problèmes.

J'estime que votre dotation budgétaire devrait être plus importante pour le développement du réseau routier et du réseau fluvial.

A ce propos, un problème qui préoccupe les parlementaires du Bas-Rhin est celui de la liaison fluviale à gabarit européen Rhin—Méditerranée. Le rapport de M. Vallon est muet en ce qui concerne mon département, aussi bien quant à la mise en service de cette liaison que pour la construction d'autoroutes en 1966 et 1967. Il n'y est même pas question de routes nationales.

M. Vallon est tout aussi discret au sujet de l'axe Rhin—Rhône. J'ai cependant découvert, page 30 de son rapport, une vague allusion : « Enfin, pour la branche Alsace, les réserves de terrains sont étudiées là où elles sont le plus nécessaires et notamment dans les périmètres urbains où, d'ores et déjà, il y a intérêt à prévoir les emplacements de zones industrielles et de gares fluviales. »

Quelle interprétation faut-il donner à ce texte ? Nous ne pouvons pas accepter d'être isolés économiquement faute de moyens de transport et de communications.

Si les études sont longues, si la réalisation d'un pareil projet vous paraît, pour l'instant, trop onéreuse ou audacieuse, qu'attendez-vous, monsieur le ministre, pour entreprendre la construction d'autoroutes en direction de Paris, de Bâle, de Sarrebrück ? Notre situation géographique nous permet d'être une région de transit à circulation intense. Le moindre retard risque de nous mettre en position d'infériorité à l'égard de nos voisins. Allez-vous nous refuser les moyens d'être compétitifs ? Je ne le pense pas. Le Gouvernement n'a aucun intérêt, bien au contraire, à nous laisser végéter.

J'espère que vous voudrez bien, monsieur le ministre, considérer mon propos comme un appel sérieux au Gouvernement, auquel j'ai toujours fait confiance, et que vous tiendrez compte de mes observations sur le plan national et local (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.—U. D. T.*)

**M. Jeannil Dumortier.** Finalement, vous votez pour, tout en étant contre !

**M. Alfred Westphal.** J'ai dit que refuser les crédits ne résolvait aucun problème.

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

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je vais m'efforcer de répondre brièvement aux différents intervenants.

Je suis d'ailleurs étonné de la modération des critiques que vous avez formulées cette année, messieurs les députés, et je m'en réjouis ! (*Sourires.*)

Si peu de questions importantes ont été soulevées, il en est une toutefois qui mérite des explications un peu plus complètes que celles que j'ai fournies dans mon exposé introductif. Il s'agit de la répartition des crédits d'investissements du V<sup>e</sup> plan, qui m'a valu d'être interrogé à plusieurs reprises, notamment par M. Schachelen — intervenant également au nom de M. Mondon, qui s'était excusé de ne pouvoir assister à ce débat — par M. Hoffer et par M. Denvers dont les critiques portaient précisément sur les opérations de voies navigables.

Je reprendrai donc la question dans son ensemble en la situant à trois niveaux : d'abord, la cohérence entre le budget de 1966 et le V<sup>e</sup> plan, aspect qui a été plus particulièrement évoqué ; ensuite, la répartition de « l'enveloppe » des travaux publics entre les routes, les ports et les voies navigables ; enfin, le choix des opérations dans l'enveloppe propre aux voies navigables.

Le V<sup>e</sup> plan prévoit qu'en 1970 les crédits destinés aux équipements collectifs programmés seront supérieurs de 55 p. 100 à ceux de 1965. Cela implique une progression annuelle de 10 p. 100 environ de ces crédits, et non pas l'affectation, dès la première année, d'un cinquième de l'enveloppe totale à de tels

équipements. L'augmentation, en raison même de l'effort que représente le V<sup>e</sup> plan, serait trop massive pour être supportée à la fois par le budget et par les entreprises, dont les prix de revient risqueraient de s'accroître. La progression de 10 p. 100 prévue par le Gouvernement dans le budget de 1966 pour l'ensemble des équipements collectifs est donc exactement compatible avec le plan.

Quant à l'effort accompli pour les seuls travaux publics, il est encore plus important puisque le volume des crédits destinés aux routes, aux ports de commerce et aux voies navigables augmente de 25 p. 100 en 1966 par rapport à 1965.

S'agissant de la répartition de l'enveloppe entre les routes, les ports et les voies navigables, j'ai, de propos délibéré, donné la première priorité aux routes. Je ne pense pas que quiconque puisse me le reprocher en l'état actuel du parc automobile français, qui se développe chaque jour de façon incroyable.

J'ai prévu, en deuxième priorité, un effort sensible en faveur des ports maritimes, pour que soit honorée la réforme des ports, que vous avez adoptée. Je m'en expliquerai en détail en répondant sur les opérations portuaires et sur la répartition des crédits entre ports autonomes et petits ports.

J'aurais certes souhaité, moi aussi, que les crédits destinés aux voies navigables fussent plus importants. On me reproche beaucoup de négliger, si j'ose dire, l'opération Rhin—Rhône, sous prétexte que je n'en ai pas toujours paru un partisan convaincu. J'en conviens. Mais jadis que, dans les faits, budgétairement parlant et en fonction du plan, tout cela n'est pas exact.

M. le président de la commission de la production et des échanges m'a adressé certaines observations. Je lui répondrai en citant des chiffres.

Comme l'ont rappelé MM. les rapporteurs, le plan prévoit 1.850 millions pour l'enveloppe des voies navigables. Or la part de cette enveloppe qui sera consacrée à l'ensemble Rhin—Rhône proprement dit dans le V<sup>e</sup> plan atteindra 538 millions, soit pratiquement le tiers du total. Peut-on, dans ces conditions, accuser le Gouvernement de ne pas consentir un effort considérable en faveur de l'axe Rhin—Rhône ?

D'aucuns prétendent que cet effort ne correspond pas aux besoins réels. Je prétends quant à moi qu'une telle réalisation, étant donné son ampleur, ne saurait s'inscrire dans un seul plan. Au demeurant, le coût définitif n'en est pas encore exactement connu, et on sait ce que vaut l'aune des prévisions dans ce genre de travaux. On a vu ce qu'a coûté le tunnel du Mont-Blanc par rapport aux prévisions initiales. Il en est de même pour tous les grands projets. Il ne faut pas nourrir d'illusion. Nous sommes ici entre gens de bonne foi et il faut reconnaître que les prévisions des techniciens sont toujours dépassées.

Par conséquent, étant donné l'importance considérable de l'axe Rhin—Rhône, et quelle que soit l'impatience bien naturelle des parlementaires intéressés, il serait téméraire de penser que cette réalisation sera l'œuvre d'un seul plan. Nous en discuterons d'ailleurs avec plus de précision lors de l'examen du V<sup>e</sup> plan.

Cependant, vous le constatez, le Gouvernement prend — j'ai prononcé le mot il y a quelques semaines — une option irréversible sur l'axe Rhin—Rhône puisqu'il y consacra dans le V<sup>e</sup> plan le tiers des crédits de l'enveloppe globale affectée aux voies navigables. Je ne crois pas qu'on puisse exiger davantage pour l'instant. En tout cas, je le répète, l'Assemblée aura l'occasion d'en parler.

On ajoute que l'effort budgétaire de 1966 pour la réalisation de cette opération n'est pas en rapport avec l'effort auquel le Gouvernement prétend consentir dans le cadre du V<sup>e</sup> plan et, de ce point de vue, on fait pratiquement un procès d'intention au Gouvernement. On a l'air de lui dire que, puisqu'il ne consacre pas plus de 14.900.000 francs, dans le budget de 1966, aux opérations qui concernent l'axe économique Rhin—Rhône, c'est qu'il n'entend pas réaliser le projet.

En fait, nous avons affecté à l'axe Rhin—Rhône, cette année, non pas seulement 14.900.000 francs, mais bien 47.400.000 francs.

En effet — je n'ai pas le droit de dissimuler une vérité que, d'ailleurs, chacun connaît — je dois procéder aux réévaluations nécessaires des opérations du IV<sup>e</sup> plan, qui sont en voie d'achèvement. Je pense notamment à Pierre-Bénite, à l'écluse et au barrage de Couzon, aux terrassements de la Moselle entre Ars et Metz, opérations qui sont en cours sur la liaison Rhin—Rhône mais non intégralement financées. Pour l'écluse de Pierre-Bénite, par exemple, la dépense s'élève à 28.700.000 francs, soit le double de ce qui est consacré cette année en crédits nouveaux à l'exécution de la part Rhin—Rhône.

Je le répète, nous n'avons rien à dissimuler dans cette affaire. Le Gouvernement vous le confirmera prochainement, sa décision concernant l'axe mer du Nord—Méditerranée est irréversible. Nous y consacrons le maximum de crédits, mais je demande instamment aux parlementaires directement intéressés de bien vouloir comprendre qu'il s'agit là d'une œuvre de longue haleine, qui doit être étalée dans le temps.

En matière de voies navigables, plusieurs orateurs, notamment MM. Denvers et Hinsberger, ont déploré le mauvais état de nos canaux. C'est indéniable et j'ai expliqué dans mon exposé que j'avais précisément consacré cette année la quasi-totalité de mes crédits disponibles à la réfection de ces voies de communication. Je rappelle que, d'autre part, deux cents millions seront consacrés, dans le V<sup>e</sup> plan, à la restauration indispensable de nos canaux. C'est donc là un effort réel de la part du Gouvernement pour les cinq ans à venir.

Je vous demande, mesdames, messieurs, de faire confiance à l'administration des ponts et chaussées qui, nantie désormais de crédits plus substantiels, pourra améliorer de façon très sensible notre réseau fluvial.

Au problème des canaux est évidemment lié celui de la batellerie. Je m'en suis expliqué assez longuement dans mon discours introductif, mais je vais apporter d'autres précisions puisque plusieurs d'entre vous, dont M. Hinsberger et M. Denvers, se sont intéressés à la question épineuse et difficile de la disparition de la Compagnie générale de traction sur les voies navigables, qui est, vous le savez, l'organisme d'Etat qui se charge de la traction des chalands.

Il y a vingt ans, presque toute la batellerie artisanale était tractée. Au fur et à mesure de la motorisation, le parc des bateaux tractés a diminué. La C. G. T. V. N., dont les tarifs n'avaient pas, jusqu'à l'an dernier, suivi l'évolution des prix de revient, a progressivement accru son déficit, posant chaque année au ministre des travaux publics comme au ministre des finances un problème extrêmement complexe, celui de la fixation de la subvention que l'Etat doit lui accorder.

L'an dernier, non sans difficulté, j'ai accepté un relèvement des tarifs de la C. G. T. V. N. Mais on a atteint de ce fait des taux qui dépassent — je le dis tout particulièrement à M. le secrétaire d'Etat au budget — les possibilités des bateliers. On ne pourra plus relever ces tarifs qui s'imputent sur une entreprise en voie de disparition, mal outillée et économiquement placée en mauvaise situation.

Aussi avons-nous envisagé un plan d'extinction de la C. G. T. V. N. Bien entendu, il faudra aider à la conversion de la batellerie tractée qui devra se transformer en batellerie d'automoteurs.

La question est actuellement débattue entre le ministère des finances et mes services. Et puisque nous en sommes à peu près au terme de nos discussions, je crois pouvoir dire que nous proposerons des solutions honorables, tant pour les intérêts des bateliers eux-mêmes que pour les deniers de l'Etat.

Le problème important des ports a provoqué les interventions dont j'ai déjà parlé, auxquelles s'ajoutent celles de M. Dumortier et de M. Hoffer.

A M. Denvers, qui a émis peut-être les critiques les plus vives, mais qui avait particulièrement collaboré à la discussion de la loi sur les ports, je préciserai simplement que le Gouvernement a tenu formellement — il le sait d'ailleurs — à appliquer dès cette année cette grande réforme, fondamentale pour l'économie française tout entière, qu'est la loi sur les ports. Je suis donc surpris de son manque d'enthousiasme — c'est le mot qui a été prononcé — et de la façon dont il accueille le budget des ports maritimes.

Vous vous demandiez, mesdames, messieurs, au moment du vote de cette loi, comment le Gouvernement tiendrait ses promesses et vous craigniez tous, la participation en pourcentage de l'Etat aux travaux portuaires augmentant, que le montant des crédits n'allât en diminuant. Or j'apporte la preuve, dans ce budget, que le Gouvernement tient ses promesses. Non seulement le total des investissements dans les ports ne doit pas diminuer en 1966, mais il augmentera de plus de 10 p. 100 et la participation de l'Etat s'accroîtra de 22 p. 100.

Pourquoi ferait-on aujourd'hui au Gouvernement le procès d'intention de ne pas tenir demain la promesse de réaliser le plan au rythme de progression des crédits de 1966 sur 1965 ? Rien ne permet d'affirmer, avant qu'il n'ait commencé, que le plan ne sera pas réalisé.

Evidemment, la progression des crédits n'est pas uniforme selon les ports, mais la volonté commune du Gouvernement et du Parlement s'était bien affirmée de concentrer l'effort principal d'investissement sur les nouveaux ports autonomes. On ne peut donc absolument pas m'adresser de reproches à cet égard, et surtout, monsieur Denvers, en ce qui concerne Dunkerque.

Quant aux petits ports, il faut admettre que l'effort qui leur a été consacré par le IV<sup>e</sup> plan ne peut pas être renouvelé pour chacun de ceux qui en ont bénéficié. Pourtant le V<sup>e</sup> plan prévoit des opérations nouvelles notamment à Boulogne, Calais, Brest. Des efforts seront également consacrés dans la mesure du possible au port de Sète et à un certain nombre d'autres opérations de moindre importance.

Je réponds maintenant, en accord avec M. le secrétaire d'Etat au budget, à M. Michaud qui a attiré notre attention sur les difficultés de réalisation des emprunts destinés à couvrir les fonds de concours pour les travaux portuaires. Ces emprunts, dont l'attribution est fixée chaque année par le Fonds de développement économique et social, comportent deux tranches : une tranche ferme et une tranche conditionnelle. La première, financée par le F. D. E. S. ou la Caisse des dépôts et consignations, n'a soulevé aucun problème. Par contre, la tranche conditionnelle, financée par le fonds unifié des collectivités locales — de là vient tout le mal — a donné lieu à des difficultés de réalisations.

Alors qu'en 1963 cette tranche a pu être entièrement couverte, elle n'a pu l'être intégralement en 1965. Les maires et les conseillers généraux l'ont beaucoup regretté. Le ministère des finances a compris les graves conséquences qui en résultent pour les travaux portuaires, et je puis annoncer que la tranche ferme accordée pour 1966 marquera un relèvement substantiel par rapport à celle de 1965. Ainsi, sans être totalement effacées, les principales difficultés seront de ce fait immédiatement résolues.

Quoi qu'il en soit, l'attention du ministère des finances et de M. le secrétaire d'Etat au budget est attirée sur ce problème. Soyez certains que pour ma part je suivrai de près l'évolution de cette affaire, car tout comme les maires, j'estime qu'il y a intérêt à trouver une solution rapide.

En ce qui concerne les routes, mesdames, messieurs, j'ai peu de choses à dire.

A M. Hinsberger, qui a parlé de l'autoroute Metz—Sarrebuck, j'indique que nous en exécuterons, au cours du V<sup>e</sup> plan, la partie entre Morsbach et Sarrebuck et entre Merlebach et en deçà de Saint-Avold. J'en ai déjà fait part aux parlementaires du département de la Moselle qui avaient bien voulu me rendre visite récemment et je l'ai confirmé dernièrement au cours de ma visite à Metz.

M. Westphal a posé le problème du code de la route européen. Des études très longues et très approfondies ont été menées en vue d'homogénéiser les règles de circulation en Europe. J'ai présidé moi-même pendant un an les travaux de la conférence européenne des ministres des transports (C. E. M. T.). Je puis vous dire que, dans l'ensemble, les propositions de la France sont généralement bien acceptées. Il n'en résultera pas, je crois, une modification capitale du code de la route français, de sorte qu'au moment de l'exécution internationale de ces mesures, nous n'aurons pas à modifier beaucoup notre signalisation.

Un mot des problèmes de la S.N.C.F. pour répondre à M. Dumortier qui m'a demandé comment les élus pourraient être informés des programmes d'investissement de notre société nationale.

Je le renvoie d'abord à mon discours introductif dans lequel j'ai annoncé que le F. D. E. S. consacrerait en 1966 1.820 millions à la S. N. C. F. dont 1.112 millions pour le matériel roulant. Par ailleurs ce chiffre et sa ventilation figurent dans le projet de loi de finances, dans l'annexe intitulée « Onzième rapport du conseil de direction du F. D. E. S. » à la page 30. Le Parlement est donc à même de savoir quels sont les investissements consacrés à la S. N. C. F.

MM. Dumortier et Westphal ont évoqué un problème plus particulier, celui des suppléments de tarif appliqués aux trains rapides. Je leur réponds que dans la politique commerciale qu'elle entend pratiquer la S. N. C. F. se doit de différencier ses tarifs. Mais n'oublions pas que tous les trains rapides sont doublés par des trains à tarif normal qui sont seulement un peu plus lents.

Je saisis cette occasion pour répondre à deux interventions communistes...

**M. Paul Cermolacce.** Voulez-vous me permettre d'en faire une troisième, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Voulez-vous, monsieur Cermolacce, me laisser terminer sur ce point ? Je vous autoriserai ensuite à m'interrompre.

Oui, je disais que je voulais répondre aux sempiternelles observations du groupe communiste en matière de tarifs de la S. N. C. F. Je ne peux pas admettre qu'on affirme que la S. N. C. F. consent des baisses de tarifs aux gros usagers au

détriment des petits. Non, la S. N. C. F. pratique une politique commerciale en vertu de laquelle elle accorde les rabais nécessaires aux transports importants et par trains complets de minerais et de charbons par exemple, dont le prix de revient est plus faible, ce qui me paraît naturel et conforme à une politique économique bien calculée. C'est là une sempiternelle critique du groupe communiste. Je la crois aussi mal fondée aujourd'hui que les années précédentes.

Maintenant, monsieur le président, si M. Cermolacc veut m'interrompre je l'y autorise volontiers.

**M. le président.** Monsieur le ministre, je préfère que vous acheviez votre intervention. M. Cermolacc prendra la parole ultérieurement.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Il ne me reste plus qu'à aborder les problèmes d'ordre social qui ont fait l'objet de nombreuses interventions.

MM. Ruais, Catalifaud, Martel et Philibert ont traité de l'insuffisance de la réforme du personnel des ponts et chaussées. La première étape de cette réforme s'achève. La productivité des services y a été recherchée sans faiblesse, parallèlement à un effort soutenu de promotion sociale. Je comprends mal que l'on m'adresse des reproches à cet égard, car je consacre une part importante de mes crédits à cet effort de promotion sociale.

Une nouvelle transformation des services est en préparation compte tenu de l'accroissement des missions nouvelles qui se feront jour.

Il s'agit là, vous le savez, d'une discussion entre le ministère des finances, la fonction publique et le ministère des travaux publics. Les études ne sont pas terminées. Les mesures nécessaires n'ont pu être retenues pour l'exercice 1966, mais je crois qu'elles sont inéluctables et que le ministère des finances trouvera les solutions qui permettront de passer à la deuxième étape de la réforme. L'intérêt même de l'Etat et de sa propre productivité le commande. J'espère que M. le secrétaire d'Etat au budget ne m'en voudra pas d'anticiper ainsi sur ses bonnes intentions. (Sourires).

MM. Ruais et Catalifaud ont également évoqué la situation des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées. Un effort important a été accompli en 1965 en faveur des intéressés, qui d'ailleurs ne le contestent pas. Cet effort sera poursuivi en 1966.

Pour ce qui est de l'augmentation des effectifs des ouvriers permanents par transformation d'emploi d'ouvriers auxiliaires grâce au versement du fonds de concours des départements, j'indique que nous sommes toujours en pourparlers avec le ministère des finances. Je pense que ces pourparlers vont aboutir dans des délais raisonnables.

En revanche, pour ce qui est des auxiliaires routiers des ponts et chaussées dont ont parlé MM. Ruais, Schaff, Couillet et Philibert, je dirai qu'il n'est pas envisagé de doter ces ouvriers d'un statut et cela pour un certain nombre de raisons qui me paraissent sérieuses : d'abord, la précarité de ce genre de fonction ; ensuite, le nombre de ces ouvriers ; enfin le fait que la durée de leur emploi est essentiellement fonction de l'importance et du rythme des travaux d'entretien du réseau routier. Au surplus — et cet argument ne sera certainement pas mal accueilli d'un certain côté de l'Assemblée — la qualité de fonctionnaire doit être réservée de plus en plus à des agents véritablement qualifiés pour des tâches d'Etat et non pas pour des tâches beaucoup plus générales, comme celles qu'accomplissent les auxiliaires routiers. C'est un principe auquel nous nous tenons, et je m'excuse par conséquent de ne pouvoir être sur ce point d'accord avec les intervenants.

Bien entendu, cela ne veut pas dire que la situation matérielle de ces auxiliaires doit être négligée. Mes services et ceux des finances s'efforcent actuellement d'uniformiser les conditions de rémunération de ce personnel, conditions qui varient presque de département à département, ce qui n'est évidemment ni très régulier ni très sain.

M. du Halgouët m'a posé une question sur la réduction des crédits de remboursement de frais aux agents de travaux et conducteurs des T. P. E. J'indique que s'effectue en ce moment pour tout ce personnel, une modification profonde des conditions de travail. Tout cela est lié à la réforme actuelle des services des ponts et chaussées. Les déplacements individuels, contrairement à ce qu'on pourrait penser, sont aujourd'hui de moins en moins nombreux ; on travaille de plus en plus en équipe, ce qui implique des déplacements collectifs. La meilleure solution n'est pas forcément celle qui consiste à augmenter les indemnités de déplacement. Nous sommes en train d'étudier un certain nombre de réformes qui nous conduisent à penser que le crédit consacré à cet objet doit être diminué, ce qui explique l'amputation de 700.000 francs opérée sur les crédits habituellement consentis à ce genre d'opérations. Si vous le voulez bien, je vous

demande de nous juger aux résultats. Nous verrons l'année prochaine ce qui résultera de cette réforme. Si elle s'avère mal venue, je ne m'entêterai pas ; mais pour l'instant je pense qu'il y a là une source d'économies sérieuse.

Je ne répondrai pas autrement aux questions qui m'ont été posées, notamment par M. Carlier, sur les mesures en faveur des petits cheminots. Il s'agit là d'un problème constamment posé, difficile à résoudre. Sa solution est liée aux profondes réformes de structure de cette exploitation.

C'est ce que je viens de réussir, je crois, avec la réforme du chemin de fer corse où vraiment ont été trouvées en faveur du petit personnel des solutions qui ont l'air de satisfaire désormais tout le monde. En tout cas, elles assureront une bien meilleure exploitation du réseau qui, je le rappelle, était condamné et son personnel tout entier avec lui.

Je suis donc parvenu à maintenir ce réseau corse et, du même coup, à faire bénéficier ces petits cheminots de la prolongation de travail nécessaire dans une activité qui leur plaisait.

**M. Jean Zuccarelli.** Malheureusement, certains sont restés pour compte.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je crois que tout a été prévu et vous étiez d'accord sur ces mesures, monsieur Zuccarelli.

On m'a demandé si je comptais réunir la commission mixte du statut, comme le réclament les organisations syndicales de la S. N. C. F., pour examiner notamment les problèmes de régularisation des conditions du travail.

Je suis à la disposition des organisations syndicales de mon ministère lorsqu'elles demandent la réunion de la commission mixte du statut, organisme permanent de collaboration entre l'Etat, les entreprises nationales et les syndicats, et je ne m'y refuse jamais, à condition, bien entendu, que ladite commission se consacre aux seuls problèmes qui sont de son ressort.

Or je sais que de mauvaises habitudes ont été prises. Cette commission depuis un certain nombre d'années, consacrait un point, généralement le point numéro un de son ordre du jour, aux problèmes des salaires, alors qu'en réalité ces problèmes n'avaient pas à être traités à cet échelon. Depuis, le Gouvernement a approuvé le rapport Toutée et a tenu, cette année, à appliquer d'une façon précise la procédure qu'il prévoit. Dès lors, les syndicats ont été prévenus qu'il ne pourrait plus y avoir, sur le problème des salaires, qu'une seule confrontation par an. C'est un jeu qu'ils ont, je dois le dire, tout au moins au début de l'année, accepté de jouer avec bonne volonté. Ils savaient, ils savent, que nous ne pouvions pas accepter de discuter à nouveau en octobre de problèmes qui avaient été résolus au mois de février et au mois de mars de cette même année.

Dans ces conditions, je réponds bien franchement que je n'accepterai pas de réunir la commission mixte du statut pour discuter des questions de salaires. Nous aurons en décembre et janvier prochains, avec les syndicats, la rencontre prévue qui permettra, je crois, d'adapter les revendications des syndicats aux conditions que la politique gouvernementale peut définir en la matière.

Telle est ma réponse et je la fais sans ambages. En revanche, je suis disposé à réunir cette commission du statut sur son objet, à savoir tous les problèmes qui peuvent concerner le statut à proprement parler du cheminot ou du traminot.

En terminant, je répondrai à la question que m'a posée M. Catalifaud à propos de la liaison entre la Grande-Bretagne et la France. Sa question est d'ailleurs trop précise. Il m'excusera à l'avance de ne pouvoir lui fixer aucune date. Cependant, à son intention et, par là même, à l'opinion publique, je puis fournir les renseignements suivants :

À la suite de la décision prise le 6 février par les gouvernements britannique et français d'examiner les problèmes de tous ordres posés par la réalisation du tunnel sous la Manche, des études ont été menées en commun par des représentants des deux gouvernements.

Sur le plan technique, les travaux de recherches géologiques et géophysiques dans le détroit du Pas-de-Calais et à terre, commencés à l'automne dernier, sont sur le point de se terminer. Soixante-neuf sondages profonds et deux sondages courts ont été opérés en mer en un an.

Les renseignements ainsi obtenus sont prometteurs et laissent espérer qu'aucun obstacle majeur ne devrait s'opposer à la réalisation du tunnel, qu'il soit foré ou immergé. Toutefois, on ne pourra être définitivement fixé sur le tracé de l'ouvrage et sur les possibilités de sa réalisation que lorsque les experts auront achevé l'interprétation complète des résultats. On peut penser que leur rapport pourra être déposé vers la fin de l'année.

Dans le même temps, et c'est vraisemblablement ce qui vous vous intéresse encore plus, des études juridiques et financières ont été menées par les représentants des deux gouvernements en vue de déterminer quelles pourraient être les modalités de financement des travaux de construction du tunnel ainsi — et ce sera le débat probablement le plus délicat — que la structure du ou des organismes qui seraient chargés de la construction et de l'exploitation de cet ouvrage.

Ces études se poursuivent encore actuellement. L'ensemble de ces travaux devrait conduire à la rédaction en commun par les experts britanniques et français d'un rapport recommandant aux deux gouvernements la ou les solutions les mieux adaptées sous les angles technique, juridique et financier. Ce rapport commun devrait être déposé soit à la fin de l'année, soit au début de l'année 1966.

Voilà tout ce que je puis vous indiquer pour l'instant sur ce problème. Je voudrais que vous preniez conscience d'abord que, du point de vue technique, il paraît s'avérer que nous avons eu la main heureuse, mais qu'il reste à résoudre un important problème de financement. Je ne le crois pas tellement insoluble si l'on veut bien, de part et d'autre, faire appel à une partie importante des capitaux privés qui s'offrent pour réaliser l'opération.

En second lieu, un problème aussi délicat se posera au sujet de la nature même de la société, non seulement de construction — où il sera, à mon avis, plus facile à résoudre — mais plus encore d'exploitation.

S'agira-t-il d'une société unique ou de deux sociétés ? D'une société d'économie mixte ou à capitaux privés ? Ou encore quelle sera la participation respective des chemins de fer français et des chemins de fer britanniques ? Autant de questions particulièrement délicates.

Je pense cependant que la qualité prévisible de l'ouvrage et sa relative facilité de construction — techniquement parlant — permettront de donner l'impulsion aux juristes et aux financiers pour trouver les solutions nécessaires.

Je crois avoir ainsi à peu près répondu sur tous les problèmes qui m'ont été posés. Il me restera plus qu'à donner dans quelques instants mon point de vue sur l'amendement de M. René Pleven.

**M. le président.** Nous allons passer à l'examen des crédits. Si chacun met autant de bonne volonté que cet après-midi à respecter son temps de parole, nous en terminerons certainement avec ce budget au cours de cette séance. *(Très bien ! très bien ! sur de nombreux bancs.)*

Sur le titre III, la parole est à M. Cermolacce.

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le ministre, mon interruption précédente avait plus particulièrement trait à votre réponse sur les ports autonomes et sur le déséquilibre des crédits affectés aux ports dits secondaires.

Je n'entends pas ouvrir de nouveau ce débat. Nous nous sommes expliqués longuement au moment de la discussion de la loi et nous trouvons dans votre budget plusieurs justifications de ce que nous soutenions notamment à l'époque.

J'attirerai simplement votre attention sur les vives inquiétudes des personnels des chambres de commerce et d'industrie, notamment de Marseille, à la lumière des éléments du projet de décret d'application de la loi portant création des ports autonomes et plus particulièrement des articles 9 et 12. Je vous serais très obligé, monsieur le ministre, d'apporter réponse aux questions que se posent ces personnels.

Le personnel des chambres de commerce maritime sera-t-il intégré dans sa totalité dans les futurs ports autonomes ? La convention collective de 1947 et les avenants locaux la complétant seront-ils maintenus ? Le personnel sera-t-il informé à l'avance de la date de mise en vigueur de la loi créant des ports autonomes et les différents régimes de retraite existants seront-ils reconduits ?

Une réponse à ces questions, j'en suis persuadé, calmerait peut-être certaines inquiétudes qui se font jour parmi ces travailleurs.

**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 57.003.122 francs.

*(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)*

**M. le président.** M. René Pleven a présenté un amendement n° 37 tendant à réduire de 71.500.000 francs le montant du crédit inscrit au titre IV.

La parole est à M. Pleven.

**M. René Pleven.** Monsieur le ministre, j'avais été surpris que, lors de leurs intéressants exposés sur le projet de loi de finances pour 1966, ni M. le ministre des finances et des affaires économiques, ni M. le rapporteur général n'eussent fait mention du déséquilibre financier de plusieurs entreprises nationales, déséquilibre qui constitue l'une des causes principales de l'accroissement — que je considère pour ma part comme excessif — des dépenses publiques et partant de nos charges fiscales.

Il n'est donc très agréable de vous donner acte d'y avoir fait au moins une allusion, même discrète.

Mais je tiens surtout à rendre hommage au rapporteur spécial M. Ruais qui, avec un rare courage, a souligné dès les premières lignes de son rapport, dans ce que j'appellerai la « phrase-clé » de celui-ci, que le montant des « interventions publiques » — euphémisme sous lequel on désigne maintenant les subventions destinées à couvrir les déficits — atteignait cette année un « niveau record ». Ce sont les propres termes de M. Ruais.

Record bien inquiétant, record peu enviable en vérité et qui ne se limite pas hélas ! au seul budget des travaux publics. Au déficit de la R. A. T. P., à celui de la S. N. C. F. s'ajoutent les déficits de l'O. R. T. F. et des houillères nationales. Rien que pour ces quatre entreprises, le déficit couvert par le budget de l'Etat s'éleva cette année à 203 milliards d'anciens francs. Ce n'est pas une paille !

Pour m'en tenir à l'objet de l'amendement n° 37 que j'ai déposé au titre IV, je vous signale que le déficit de la R. A. T. P. a sextuplé entre 1961 et 1965. Il a atteint respectivement 68 millions de francs, soit 6.800 millions d'anciens francs en 1961 ; 150 millions de francs, soit 15 milliards d'anciens francs, en 1962 ; 243 millions de francs, soit plus de 24 milliards d'anciens francs en 1963 ; 384.500.000 francs, soit plus 38 milliards d'anciens francs en 1964 ; enfin, plus de 480 millions, soit plus de 48 milliards d'anciens francs — chiffre record annoncé par M. le rapporteur — en 1965.

Cette progression régulière, implacable, du déficit me paraît aussi redoutable que l'importance de son montant en valeur absolue. J'appelle l'attention de l'Assemblée sur le fait que les 48.200 millions d'anciens francs du déficit de 1965 représentent une somme plus de quatre fois supérieure aux crédits de paiement prévus pour l'ensemble des ports maritimes de France. Ce chiffre de 48 milliards d'anciens francs est supérieur de 10 milliards d'anciens francs au total des crédits d'entretien routier pour toute la France en 1965 ; et il est égal au chiffre prévu pour le même objet en 1966. Il est deux fois et demi supérieur au montant du fonds d'investissement destiné à l'aménagement du territoire.

Je peux donc, après le rappel de ces chiffres, penser que le choix du Gouvernement pour le déficit — s'il y a eu vraiment choix — correspond à une décision peu raisonnable et qui ne me paraît pas conforme aux intérêts généraux du pays dans son ensemble.

Nous sommes très loin de la politique de la vérité des prix ; nous sommes dans une politique de facilité, de moindre effort qui contraste singulièrement avec les déclarations que nous entendons souvent sur les bienfaits d'une politique de rigueur.

Cette politique est démoralisante pour le personnel et pour les directions des entreprises nationales qui ne doivent, en aucune manière, être rendus responsables de ce déficit et qui se voient condamnés à avouer chaque année un déficit croissant, quels que soient leurs efforts d'amélioration de la productivité ; et ils sont considérables, vous l'avez reconnu, monsieur le ministre, ainsi que M. le rapporteur.

Cette politique est également démoralisante pour les contribuables entre lesquels elle crée des inégalités criantes, car la région parisienne est la seule de France à bénéficier de ces subsides.

Il est impossible de concilier ce genre de politique avec une politique raisonnable d'aménagement du territoire dont l'objet, vous le savez, est de réduire les disparités entre les régions.

Mon amendement vise donc un triple but : obtenir du Gouvernement des explications sur la passivité qu'il a observée depuis 1961 en face de cette montée continue des déficits ; obtenir du Gouvernement qu'il nous indique plus clairement que vous ne l'avez fait tout à l'heure, monsieur le ministre, quelles mesures précises seront prises pour réduire le déficit et y mettre fin, je suppose, au bout de quelques années ; enfin, amorcer, par une économie réelle de sept milliards d'anciens francs sur les trente-sept milliards qui nous sont demandés, une remise en ordre des tarifs absolument indispensable.

Si mon amendement n'est pas accepté par le Gouvernement, le groupe du centre démocratique, je vous en prévient, mes chers collègues, demandera un scrutin public. Il ne nous paraît pas possible que le Parlement puisse accepter, sans manifester

une ferme volonté de réforme, une subvention engloutissant des milliards d'anciens francs qui pourraient recevoir une affectation beaucoup plus productive, ainsi que l'ont démontré les interventions faites à la tribune cet après-midi par les participants à la discussion de ce budget.

Monsieur le ministre, vous paraissiez regretter il y a quelques instants qu'aucune question fondamentale ne vous ait été posée à l'occasion de la discussion de votre budget. Celle du déséquilibre outrancier de certaines entreprises nationales placées sous votre tutelle me paraît bien être une de ces questions qu'un Parlement exerçant ses prérogatives de contrôle a le devoir de soulever. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique, du rassemblement démocratique et du groupe socialiste*)

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

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** La commission n'a pas eu à se prononcer sur cet amendement.

Cependant, l'intervention de M. Pleven me surprend un peu : il évoque la R. A. T. P., et ne dit mot de la S. N. C. F., alors que ce problème des interventions publiques forme un tout.

En tout état de cause, je n'ai pas été mandaté par la commission pour demander une augmentation des tarifs de la R. A. T. P.

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

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je fais mien le propos que vient de tenir M. le rapporteur spécial : c'est bien ainsi qu'il faut poser le problème, monsieur le président Pleven.

Il est trop facile à un député de province de ne vouloir regarder que le coût d'exploitation de la Régie des transports parisiens. Mais si l'on examinait le cas de la S. N. C. F. on s'apercevrait que ce sont les mêmes causes qui provoquent le déficit.

La justice veut que l'on parle objectivement des problèmes que posent ces entreprises de transport qui constituent de lourdes servitudes pour l'Etat.

Nous avons fait étudier ces problèmes par une commission spéciale qui, au nom de la commission des comptes de la nation, a établi un rapport sur les conséquences de l'« obligation de service public ».

On a constaté depuis longtemps que les gouvernements — ce n'est pas la première fois dans l'histoire de la S. N. C. F. et dans celle de la R. A. T. P. que le problème se pose — ne pouvaient, pour des raisons politiques de respect de l'obligation de service public, réaliser la gestion la plus économique.

En ce qui concerne la S. N. C. F. nous avons fait cette année l'effort que vous connaissez pour la desserte en surface mais pour réaliser des économies fondamentales il faudrait — vous le savez bien et les Bretons mieux que personne — supprimer un certain nombre de lignes économiquement condamnées.

De même lorsqu'il s'agit de la desserte routière de la R. A. T. P. dans Paris, vous savez aussi bien que moi, monsieur Pleven, qu'il conviendrait de retirer du trafic de nombreux autobus dont la gestion n'est pas rentable, mais qui sont maintenus parce qu'ils assurent un service public.

On accuse le Gouvernement d'en être arrivé à accepter un déficit accru. Mais je dois rappeler à l'Assemblée comment a évolué la situation. De 1958 à 1961, dans une opération « vérité des prix », les tarifs de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. ont été augmentés. Dans le même temps — car il ne faut pas oublier qu'à cette époque il a d'abord fallu remettre de l'ordre — les salaires ont été bloqués.

A partir de l'année 1962 ce fut exactement le contraire : alors que les tarifs restaient bloqués, les salaires progressaient chaque année de 4 à 5, voire de 7 p. 100. D'où l'accroissement du déficit pendant cette dernière période.

J'ai donc proposé que le Gouvernement pratique, jusqu'en 1972, avec toute la modération nécessaire — car de difficiles problèmes sociaux se posent — une augmentation annuelle des tarifs qui permette de revenir à une gestion financière meilleure. Je l'ai suggéré pour le métro et pour la S. N. C. F.

Certaines de ces mesures sont inscrites en pointillé dans le budget. Mais il faudra faire preuve d'une grande prudence dans le choix de la date et des modalités d'application.

On peut à juste titre nous reprocher de ne pas pratiquer une politique des tarifs.

Ces mesures s'assortiront d'un grand effort de modernisation et de rationalisation de la R. A. T. P. C'est, à mon sens, le seul moyen de parvenir à une gestion plus économique. Il est fondamental de suivre à la R. A. T. P., comme à la S. N. C. F., une grande politique d'investissements qui permette des économies d'exploitation sérieuses et profondes. Dans ce but la nouvelle

direction de la R. A. T. P. a mis à l'étude un plan complet d'automatisation et de rationalisation transformant des méthodes périmées.

**M. André Fanton.** Très bien !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** J'en ai parlé brièvement dans mon discours. La perception par le receveur ou le contrôleur, la perforation des tickets, autant de pratiques que l'on aurait pu penser peut-être à réduire depuis longtemps ! (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

**M. Henri Duvillard.** A l'époque où M. Pleven était au pouvoir, qu'a-t-il fait ?

**M. René Pleven.** Vous pouvez vérifier le déficit de cette époque-là.

**M. André Fanton.** Quels investissements faisiez-vous ? C'était zéro !

**M. René Pleven.** Nous réparions les destructions de la guerre.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Il n'est pas nécessaire de passionner ce débat sur le ticket de métro. (*Sourires.*)

Une trop longue habitude a été prise de ne pas regarder les problèmes en face. Aujourd'hui encore, vous savez à quelles réactions sociales nous nous heurtons au moment où la conduite automatique des trains est envisagée. En cette matière, les syndicats sont malheureusement réactionnaires ; pourtant leur concours sera fondamental dans l'étude de toutes ces réformes de modernisation et, en fin de compte, ce seront les employés, les salariés de la S. N. C. F. ou de la R. A. T. P. qui en bénéficieront. Un poinçonneur n'est-il pas moins payé que ne le serait un employé polyvalent ?

Il y a beaucoup de réformes à faire. Nous nous y employons en prenant toutes les précautions nécessaires.

Je demande à M. Pleven de bien mesurer la portée d'une réduction aussi substantielle de la subvention.

Il s'agit d'une subvention d'équilibre garantie par les textes, ajustée par les collectifs et présentée d'une façon qui se veut plus ou moins politique lors de l'examen du budget. Pour la première fois et pour des motifs identiques à ceux que vous avez exprimés tout à l'heure, j'ai présenté un montant de subvention en diminution par rapport à celui de l'année précédente. Sans doute la subvention, vous le savez, sera ajustée dans le collectif. C'est là un procédé que vous-même, comme tous les ministres des finances ou les présidents du conseil, avez pratiqué.

Pensez aux conséquences d'une réduction indicative de la subvention qui interviendrait au moment où, précisément, la confiance dans la R. A. T. P. s'impose. Vous avez souligné que les personnels des entreprises ne sont pas responsables du déficit. Vous avez raison. Nous avons connu cette situation aux charbonnages, en particulier, pendant longtemps. Ce n'est pas en leur retirant des crédits que vous leur redonnerez confiance, bien au contraire.

Je demande donc à l'Assemblée nationale de ne pas voter l'amendement de M. Pleven. Lors de l'examen du plan, il sera peut-être utile de mesurer ce que Paris peut coûter à l'ensemble du budget national. Mais il sera aussi de votre devoir de tenir compte de ce qu'il rapporte à la nation. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et des républicains indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pleven, pour répondre au Gouvernement.

**M. René Pleven.** Monsieur le ministre, je ne voudrais pas, pour la dignité de l'Assemblée, que nous abaissions le débat à une fausse opposition entre Paris et la province.

Jamais vous ne verrez un représentant de province prendre cette position et je ne serai pas celui-là. J'ai soulevé un problème général à propos de la R. A. T. P. parce que c'est là que la question se pose avec la plus grande clarté.

Le dernier reproche auquel je pouvais m'attendre de votre part était celui d'avoir déposé un amendement démesuré dans ses objectifs.

Voyons ! Vous avez inscrit dans le budget un crédit de 37.500 millions d'anciens francs, crédit que je vous propose de ramener à 30 milliards !

Je me permets d'appeler votre attention sur un fait : pour justifier la différence entre le déficit de 48.200 millions d'anciens francs constaté en 1965 et le chiffre inscrit au budget, nous ne trouvons ni dans le rapport économique et financier qui sert d'exposé des motifs à la loi de finances, ni dans les

documents de développement. la moindre justification de cette différence. Par conséquent, il est permis de penser que le crédit de 37.500 millions se révélera insuffisant en cours d'exercice.

L'adoption de notre amendement par l'Assemblée signifierait qu'à raison d'un progrès annuel d'environ 7 milliards d'anciens francs, on arriverait à résorber le déficit de la R. A. T. P. en cinq ou six ans. Demandons-nous vraiment un effort excessif ?

Je le répète, l'impossibilité dont vous avez parlé, de redresser d'un seul coup la situation de la R. A. T. P. vient du fait que, pendant six années, rien n'a été fait pour diminuer son déficit.

J'ai cité la progression constante des déficits de 1961 à 1965 inclus : ils n'ont cessé d'augmenter de 10, à 12, à 14 milliards par an.

Alors, la question qui est réellement posée à l'Assemblée est celle-ci : trouve-t-elle normal que le déficit d'une entreprise de ce genre augmente de 10 à 14 milliards par an ? Ce n'est pas possible ! Nous sommes-là en présence d'un exemple de mauvaise gestion des finances publiques.

C'est pour cette raison que nous maintenons notre amendement et que nous vous demandons de le voter. (*Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 37 présenté par M. Pleven, au titre IV de l'état B, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi par le groupe du centre démocratique d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble du palais et sera ouvert dans cinq minutes.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin.

Nombre de votants.....	459
Nombre de suffrages exprimés.....	456
Majorité absolue.....	229
Pour l'adoption.....	95
Contre .....	361

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

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 696.814.394 francs.

(*Ce titre, mis aux voix, est adopté.*)

**M. le président.** Sur le titre V de l'état C, la parole est à M. Noiret.

**M. Roger Noiret.** Monsieur le ministre, ne vous étonnez pas en m'entendant parler une fois de plus de la branche meusienne de la liaison fluviale Méditerranée—mer du Nord. Si j'en parle maintenant, c'est que le projet de budget ne prévoit aucun crédit pour elle. Cette omission est très préjudiciable et à nos intérêts internationaux et tout particulièrement à nos intérêts franco-belges.

Les Belges font en effet des efforts très considérables pour venir jusqu'à nous en faisant sauter le goulot d'étranglement de Givet. Il conviendrait maintenant, pour ne pas décourager nos voisins, de faire un geste qui consisterait à planter quelques jalons au voisinage de la frontière sur le tracé de l'axe futur, lequel sera peut-être réalisé dans un nombre d'années indéterminé.

Je vous demande, monsieur le ministre, de dégager au titre V quelques crédits qui permettraient de prendre des options sur les terrains d'un tracé futur.

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

**M. Albert Denvers.** Je ne veux pas rouvrir la discussion générale mais, puisque vous avez mis tant d'insistance, monsieur le ministre, à vouloir me répondre tout à l'heure à propos des ports, ce dont je vous remercie, je voudrais brièvement bien situer le problème.

Je ne voudrais pas que l'on se méprenne sur mes propos. Vous savez très bien que chaque fois que j'ai pris la parole, je me suis toujours refusé à marquer mes interventions d'un manque de loyauté ou de sincérité.

J'ai voulu souligner, s'agissant des ports autonomes, que les crédits inscrits au titre de l'année 1966 — fonds de concours compris — risquent de ne pas être suffisants pour soutenir un volume de travaux en augmentation.

Vous savez que j'ai été, sur les principes, entièrement d'accord avec la réforme portuaire qui va entrer en vigueur, tout en souhaitant cependant que des accommodements soient apportés en faveur des personnels qui seront mis en cause ou concernés par la réforme.

Ce que je souhaite, c'est que vous insistiez pour que cet effort soit considérablement accru dans les années qui vont venir, si vous entendez vraiment, comme vous l'avez dit, que, dans le cadre du V<sup>e</sup> plan, toutes les promesses puissent être tenues.

Je reconnais avec vous que la part propre de l'Etat s'est accrue ; mais, si nous additionnons cette part et les fonds de concours des collectivités publiques, qui sont en diminution, l'augmentation ne paraît pas, à mon avis, suffisante, et ne correspond pas à ce qu'il conviendrait de faire pour rendre nos ports compétitifs.

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

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je remercie M. Denvers de la précision qu'il a apportée.

Je réponds à M. Noiret que le problème qu'il a soulevé sera repris au moment de la discussion du V<sup>e</sup> plan.

Je ne voudrais quand même pas lui donner de trop grands espoirs.

L'ensemble même de l'opération, telle qu'elle est prévue, est déjà extrêmement coûteuse et je l'ai expliqué tout à l'heure. Il est probable qu'il sera nécessaire d'étudier ce problème à l'occasion du VI<sup>e</sup> plan.

Par ailleurs, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de planter des jalons.

Si ces opérations sont, comme je le pense, des opérations nécessaires, les gouvernements de l'époque prendront les décisions qui s'imposeront.

Pourquoi dépenser des petites sommes — et il ne pourra de toute façon s'agir que de cela — pour, comme vous dites, planter des jalons ? Pour une amorce de quelques centaines de mètres ?

Cette opération est suffisamment importante pour que, je le répète, la responsabilité des gouvernements qui la prendront en temps utile soit totalement engagée.

Il en va de même pour la liaison Rhin—Rhône.

L'intérêt général ne consiste pas à faire du saupoudrage, à procéder par petits paquets.

Tel est, monsieur Noiret, mon sentiment personnel.

Cela dit, il est vraisemblable que nous en parlerons plus longuement, plus à fond, en nous fondant sur des chiffres, des pourcentages d'activité, peut-être aussi sur des calculs ressortissant de l'aménagement du territoire, car c'est peut-être sous cet angle que le problème peut être résolu d'une meilleure façon.

Mais le ministre des travaux publics est obligé, lui, de parler en termes et en pourcentages de trafic. La rentabilité du trafic de cette branche n'est certainement pas actuellement l'une de celles que pourrait retenir le plan.

Vous pourrez certes la faire valoir par l'argument de l'aménagement du territoire. Mais pour l'instant, la réponse est malheureusement négative.

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

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 594.500.000 francs.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 263.147.000 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 189.675.000 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 45.200.000 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 en avons terminé avec l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports).

— 4 —

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt-deux heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966 (n° 1577) ; (rapport n° 1588 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Services du Premier ministre :

Section X. — Commissariat au tourisme (Annexe n° 22. — M. Louis Sallé, rapporteur spécial ; avis n° 1594 de M. Pasquini, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

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

## ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

1<sup>re</sup> séance du lundi 11 octobre 1965.

### SCRUTIN (N° 230)

Sur l'amendement n° 37 présenté par M. Pleven à l'article 26 du projet de loi de finances pour 1966 (Etat B, titre IV, Travaux publics et transports). (Réduction de la participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P.)

Nombre des votants..... 459

Nombre des suffrages exprimés..... 456

Majorité absolue..... 229

Pour l'adoption..... 95

Contre ..... 361

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

### Ont voté pour (1) :

MM.	Chambrun (de).	Fréville.
Abelin.	Chapuis.	Gaillard (Félix).
Alduy.	Charpentier.	Gauthier.
Mme Aymé de La	Charvet.	Germain (Charles).
Chevrelière.	Chauvet.	Grenet.
Barberot.	Chazalon.	Halbout (Emile- Pierre).
Barniaudy.	Commenay.	Hersant.
Barrière.	Coste-Floret (Paul).	Hunault.
Barrot (Noël).	Davoust.	Icart.
Baudis.	Desouches.	Ihuel.
Bénard (Jean).	Mile Dienesch.	Jacquet (Michel).
Bernard.	Dubuis.	Jaillon.
Berthoulin.	Ducos.	Julien.
Billères.	Duhamel.	Jusklewinski.
Bizet.	Duraffour.	Kir.
Bonnet (Christian).	Ebrard (Guy).	Labéguerie.
Bonnet (Georges).	Fabre (Robert).	Lavigne.
Bosson.	Faure (Maurice).	Le Guen.
Bourdellès.	Fontanet.	Le Lann.
Bourgund.	Fouchier.	Le Theule.
Bouthière.	Fouet.	Massot.
Brugerolle.	Fourmond.	Meck.
Cerneau.	François-Bénard.	

Méhaignerie.  
Michaud (Louis).  
Montagne (Remy).  
Montesquiou (de).  
Morievat.  
Moulin (Jean).  
Muller (Bernard).  
Orvoën.  
Palmero.  
Péronnet.

Pflimlin.  
Pillipe.  
Pierrebourg (de).  
Pillet.  
Pleven (René).  
Ponseillé.  
Rivière (Joseph).  
Rossi.  
Sablé.  
Sallenave.

Schaff.  
Schoesing.  
Schumann (Maurice).  
Teरिकी.  
Tinguy (de).  
Valentin (Jean).  
Vauthier.  
Ver (Antonin).  
Zuccarelli.

### Ont voté contre (1) :

MM.	Dalainzy.	Herman.
Aillières (d').	Damette.	Hinsberger.
Aizier.	Danel.	Hoffer.
Albrand.	Daniolo.	Hoguet.
Ansquer.	Darchicourt.	Hostier.
Anthoz.	Darras.	Houcke.
Ayme.	Dassault (Marcel).	Houël.
Bailly.	Dassé.	Ibrahim (Saïd).
Ballanger (Robert).	Debré (Michel).	Jacson.
Balmigère.	Defferre.	Jamol.
Barbet (Raymond).	Degraeve.	Jarrot.
Bardet (Maurice).	Dejean.	Karcher.
Bas (Pierre).	Delachenal.	Kaspereit.
Baudouin.	Delatre.	Krieg.
Becker.	Deliaune.	Kröpflé.
Bécue.	Delmas.	La Combe.
Bénard (François)	Delong.	Lacoste (Robert).
(Oise).	Delorme.	Lainé (Jean).
Bérard.	Delory.	Lalle.
Béraud.	Deniau (Xavier).	Lamarque-Cando.
Berger.	Denis (Bertrand).	Lamps.
Bernasconi.	Dennvers.	Lapeyrusse.
Bertholleau.	Derancy.	Larue (Tony).
Bettencourt.	Deschizeaux.	Laudrin.
Bignon.	Didier (Pierre).	Mme Launay.
Billoux.	Doize.	Laurent (Marceau).
Bisson.	Drouot-L'Hermine.	Laurin.
Blanchot.	Ducap.	Le Bault de La Morl- nière.
Boinville.	Duchesne.	Lecoq.
Boisdé (Raymond).	Ducoloné.	Lecornu.
Boisson.	Duffaut (Henri).	Le Douarec (François).
Bord.	Duflot.	Leduc (René).
Bordage.	Dumortier.	Le Gall.
Borocco.	Duperler.	Le Goasgen.
Boscary-Monsservin.	Dupont.	Lejeune (Max).
Boscher.	Dupuy.	Lemalre.
Boulay.	Durbet.	Lemarchand.
Bourgeois (Georges).	Durlot.	Lepage.
Bourgeois (Lucien).	Dussarhou.	Lepeu.
Bourgoin.	Dusseaulx.	Lepidi.
Bousseau.	Duterne.	Lepourry.
Boutard.	Duvillard.	Le Tac.
Brettes.	Ehm (Albert).	L'Huillier (Waldeck).
Bricout.	Escande.	Lipkowski (de).
Briot.	Evrard (Roger).	Litoux.
Brousset.	Fagot.	Lolive.
Buot (Henri).	Fajon (Etienne).	Longuequeue.
Bustin.	Fanton.	Loste.
Cachat.	Faure (Gilbert).	Loustau.
Caill (Antoine).	Feix.	Lucian.
Caille (René).	Feuillard.	Macquet.
Calméjane.	Fiévez.	Magne.
Cance.	Fil.	Maillet.
Capitanl.	Flornoy.	Mainguy.
Carlier.	Forest.	Malène (de La).
Carter.	Fossé.	Malleville.
Cassagne.	Fourvel.	Manceau.
Catalifaud.	Fric.	Marcenet.
Catroux.	Frys.	Marquand-Gairard.
Catry.	Gamel.	Martel.
Cattin-Bazin.	Garcin.	Martin.
Carmolacce.	Gasparini.	Masse (Jean).
Chacolin.	Gaudin.	Max-Petit.
Chamaul.	Georges.	Mer.
Chandernagor.	Germain (Georges).	Meunier.
Chapalain.	Germain (Hubert).	Milbau (Lucien).
Charbonnel.	Girard.	Miossec.
Charié.	Godefroy.	Moch (Jules).
Charret (Edouard).	Goemaere.	Mohamed (Ahmed).
Chaze.	Gorce-Franklin.	Mollet (Guy).
Chérasse.	Gorge (Albert).	Mondon.
Cherbonneau.	Gosnat.	Monnerville (Pierre).
Christiaens.	Grailly (de).	Montalat.
Clerget.	Grénier (Fernand).	Montel (Eugène).
Clotermann.	Grimaud.	Morisse.
Collette.	Grussenmeyer.	Moulin (Arthur).
Comte-Offenbach.	Gullermin.	Moussa (Ahmed- Idriss).
Cornette.	Guyot (Marcel).	Moynet.
Coudere.	Hatbout (André).	Musmeaux.
Couillet.	Halgouët (de).	Nègre.
Coumaros.	Hamelin (Jean).	Nessler.
Cousté.	Haurat.	Nliès.
Couzinet.	Mme Hauteclouque (de).	Noiret.
	Hébert (Jacques).	Notebart.
	Héder.	
	Heitz.	

Nungesser.  
Odru.  
Orabona.  
Palewski (Jean-Paul).  
Paquet.  
Pasquini.  
Pavol.  
Perrin (Joseph).  
Perrol.  
Peyret.  
Pezé.  
Pezout.  
Philibert.  
Pianta.  
Pic.  
Picquot.  
Pimont.  
Planeix.  
Mme Ploux.  
Poirier.  
Poulpiquet (de).  
Préaumont (de).  
Mme Prin.  
Prioux.  
Privat.  
Quentier.  
Rabourdin.  
Radius.  
Raffier.  
Ramette (Arthur).  
Raulet.  
Rausl.  
Regaudie.  
Renouard.  
Réthoré.  
Rey (André).

Rey (Henry).  
Ribadeau-Dumas.  
Ribière (René).  
Richard (Lucien).  
Richards (Arthur).  
Richet.  
Rieubon.  
Risbourg.  
Ritter.  
Rivain.  
Rives-Henrys.  
Rivière (Paul).  
Rocca Serra (de).  
Rocher (Bernard).  
Rochet (Waldeck).  
Roques.  
Roccaute (Roger).  
Roesselot.  
Roux.  
Royer.  
Ruais.  
Ruffe.  
Sabatier.  
Sagette.  
Saintout.  
Salaraine.  
Sallé (Louis).  
Sanglier.  
Sanguinetti.  
Sauzedde.  
Schaffner.  
Schmittlein.  
Schnebelen.  
Schwartz.  
Sesmaisons (de).  
Souchal.

Spénaie.  
Taittinger.  
Terre.  
Terrenoire.  
Thillard.  
Thorailier.  
Tirefort.  
Tourné.  
Tourey.  
Trémollières.  
Tricon.  
Mme Vaillant-Couturier.  
Valenet.  
Vallon (Louis).  
Vals (Francis).  
Van Haecke.  
Vanier.  
Var.  
Vendroux.  
Véry (Emmanuel).  
Vial-Massat.  
Vignaux.  
Vitter (Pierre).  
Vivien.  
Voilquin.  
Voisin.  
Voyer.  
Wagner.  
Weber.  
Weinman.  
Westphal.  
Yvon.  
Ziller.  
Zimmermann.

**Se sont abstenus volontairement (1) :**

MM. Mitterrand, Roche-Defrance et Séramy.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM.  
Achille-Fould.  
Billotte.  
Bleuse.  
Briand.  
Cazenave.  
Césaire.

Cornut-Gentile.  
Daviaud.  
Gernez.  
Guéna.  
Matalon.  
Neuwirth.  
Poncelet.

Poudevigne.  
Prigent (Tanguy).  
Sanson.  
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline).  
Tomasini.

**N'a pas pris part au vote :**

(Application de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 58-1099 du 17 novembre 1958.)

M. Frey.

**Excusé ou absent par congé (2) :**

(Application de l'article 159, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Pidjot.

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et M. Peretti, qui présidait la séance.

**Ont délégué leur droit de vote :**

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

MM. Béchard (Paul) à M. Cassagne (maladie).  
Boscher à M. Catalifaud (assemblées internationales).  
Bourgoïn à M. Saintout (assemblées internationales).  
Comte-Offenbach à M. de Grailly (assemblées internationales).  
Duterne à M. Bécue (assemblées internationales).  
Gernez à M. Denvers (maladie).  
Guéna à M. de La Malène (assemblées internationales).  
Jacquet (Michel) à M. Pillet (assemblées internationales).  
Lapeyrusse à M. Bignon (maladie).  
Laurin à M. Boinvilliers (assemblées internationales).  
Radius à M. Joseph Perrin (assemblées internationales).  
Sanguinetti à M. Mainguy (assemblées internationales).  
Schaffner à M. Darchicourt (maladie).  
Vendroux à M. Bricout (assemblées internationales).  
Vivien à M. Krieg (assemblées internationales).

**Motifs des excuses :**

(Application de l'article 159, alinéa 3, du règlement.)

M. Pidjot (cas de force majeure).

(1) Se reporter à la liste ci-après, des députés ayant délégué leur vote

(2) Se reporter à la liste ci-après des motifs des excuses.

(Le compte rendu intégral de la 2<sup>e</sup> séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)

