

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des **DEBATS DU SENAT** : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 NF ; ETRANGER : 24 NF
(Compte chèque postal : 9063.13 Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 NF

REUNION DE PLEIN DROIT DU PARLEMENT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 16 DE LA CONSTITUTION
ET 2^e SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

COMPTE RENDU INTEGRAL — 23^e SEANCE

1^{re} Séance du Mardi 11 Juillet 1961.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 743).
2. — Questions orales (p. 744).
 - Transport routier de marchandises :*
Question de M. Joseph Raybaud. — MM. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Joseph Raybaud.
 - Electrification de la voie ferrée Marseille-Menton :*
Question de M. Joseph Raybaud. — MM. le ministre des travaux publics, Joseph Raybaud.
 - Tarifs ferroviaires :*
Question de M. Eugène Romaine. — MM. le ministre des travaux publics, Eugène Romaine.
 - Taux du prêt aux soldats appelés :*
Question de M. Pierre Métayer. — MM. Pierre Messmer ministre des armées ; Pierre Métayer.
 - Situation des jeunes soldats du contingent :*
Question de M. Raymond Guyot. — MM. le ministre des armées, Raymond Guyot.
 - Survol des agglomérations :*
Question de M. Pierre Garet. — MM. le ministre des armées, Pierre Garet.
 - Liquidation des pensions des anciens fonctionnaires français des cadres chérifiens :*
Question de M. Joseph Raybaud. — MM. le ministre des armées ; Joseph Raybaud.

Propagande électorale sur les ondes de la R. T. F. :
Question de M. Camille Vallin. — MM. Louis Terrenoire, ministre de l'information ; Camille Vallin.

Situation du personnel contractuel de l'outre-mer à Madagascar :
Question de M. Marius Moutet. — MM. Jean Foyer, ministre de la coopération ; Marius Moutet.

3. — Règlement de l'ordre du jour (p. 754).

PRESIDENCE DE M. GEOFFROY DE MONTALEMBERT,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. — Le procès-verbal de la deuxième séance du jeudi 6 juillet a été affiché et distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales sans débat.

INTERVERSIONS DE QUESTIONS ORALES

M. le président. M. le ministre des travaux publics et des transports demande que les trois questions qui lui sont adressées — posées par MM. Raybaud (n° 237 et 249) et Romaine (n° 315) — soient appelées en tête de l'ordre du jour.

Les auteurs de questions ont été informés de cette demande et ont donné leur accord.

Je vais donc appeler ces trois questions.

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

M. le président. M. Joseph Raybaud demande à M. le ministre des travaux publics et des transports les mesures qu'il compte adopter pour permettre au transport routier de marchandises de connaître une expansion en rapport avec le développement de l'activité économique générale.

Il désirerait connaître en particulier :

1° L'importance des contingents dits « d'expansion » qu'il a l'intention d'accorder aux transporteurs des catégories 6 à 9 définies par l'arrêté ministériel du 20 février 1959 ;

2° Les critères de répartition qui seront adoptés, d'une part, entre les différentes catégories de demandeurs et, d'autre part, sur le plan géographique (n° 237).

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

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais, si M. Raybaud me le permet, reprendre la question telle qu'elle se présentait il y a encore quelques années.

Un certain nombre d'entreprises exerçaient alors tout ou partie de leur activité en vertu des titres consacrés par l'inscription au régime des transporteurs pour un tonnage qui s'élevait au total, en zone longue, à 115.000 tonnes environ. Par ailleurs, des situations exceptionnelles nées des hostilités et des difficultés de la période d'après-guerre survivaient aux circonstances qui avaient pu les justifier : entreprises effectuant leurs transports avec des véhicules dont la charge utile dépassait le tonnage des inscriptions ; transports de zone longue effectués sous le couvert d'autorisations à grande distance délivrées au voyage ; location, souvent abusive, de titres de circulation. Cet abus dans la location des titres de circulation avait deux aspects : la notion de location du fonds de commerce s'effaçait en réalité de plus en plus devant celle d'une transaction qui portait sur une inscription, c'est-à-dire sur une autorisation administrative ; en outre, la précarité d'un contrat annuellement renouvelable ne pouvait que freiner le développement normal de l'entreprise, le locataire étant toujours à la merci du renouvellement des locations.

Mon premier souci a été de régulariser et de clarifier la situation et j'ai voulu, notamment, que les inscriptions dont le caractère de stabilité devait faciliter un meilleur équipement des entreprises puissent, sous certaines conditions, remplacer des titres renouvelables et toujours précaires. En bref, nous avons substitué à une situation anarchique quelques règles respectées par les entreprises. Des pourcentages clairs en ce qui concerne les inscriptions en zone longue et en zone courte ont été établis.

A cette occasion d'une remise en ordre, la question se posait d'ouvrir la porte à de nouvelles inscriptions et c'est le sujet de la question de M. Raybaud. C'est ainsi qu'est née la réglementation qui vise à répartir un tonnage supplémentaire de zone longue et de zone courte. En fait, certaines dispositions consacrent et régularisent des situations précaires jusque-là, et d'autres permettent d'augmenter le tonnage inscrit. C'est pourquoi on emploie, dans la technique habituelle du transport routier, les expressions « contingent de régularisation » et « contingent d'expansion ».

Mais, si on utilise ces expressions dans la technique routière, il n'est nullement stipulé qu'un certain tonnage sera donné pour la régularisation et un autre pour l'expansion, et, en réalité, très souvent, des tonnages attribués au titre de la régularisation se traduisent en expansion et, souvent, des tonnages donnés au titre de l'expansion ne font que régulariser une situation ancienne.

En fait, les questions posées par M. Raybaud sont l'une de portée générale et les deux autres de portée particulière.

A la première, qui concerne ce qui depuis trois ans a été fait pour l'expansion, je répondrai que la mesure la plus importante

est celle qui a prévu une tolérance de 20 p. 100 avec un maximum de dix tonnes par entreprise appliquée sur les tonnages inscrits en fin 1958.

En réalité, sur les 35.000 tonnes d'augmentation de tonnage, plus de 30 p. 100 sont représentés par cette tolérance de 20 p. 100. En bref, en autorisant les transporteurs à avoir 20 p. 100 de plus dans la pratique qu'en droit, on a créé un certain nombre de tonnes supplémentaires.

Une expansion a été réalisée aussi par la récupération intégrale par les anciens bailleurs des titres de transport et du tonnage qu'ils détenaient en location. C'est ainsi que le tonnage total se trouve accru puisque nous avons donné aux anciens locataires des droits nouveaux pour tenir compte de leur location, cependant que les anciens propriétaires reprenaient leurs droits pour les exploiter par eux-mêmes. Là encore, il y a une expansion du tonnage utilisé.

Enfin, j'ai accordé la possibilité aux transporteurs d'acquérir, dans la limite de 3,5 tonnes par entreprise, un tonnage complémentaire destiné à régulariser certaines situations, et, très prochainement, l'attribution de tonnages complémentaires, dans la limite de 4 tonnes par entreprise et sous certaines conditions, permettra la mise en circulation de véhicules de remplacement de plus fort tonnage, en application de l'arrêté du 31 décembre 1960.

Déjà, de ce fait, en dehors des régularisations, un tonnage plus important qu'il y a trois ans est régulièrement utilisé. Il est difficile de le mesurer avec certitude mais je crois que nous pourrions publier des chiffres prochainement à ce sujet.

Dès à présent on peut considérer que le parc total en exploitation se trouve augmenté de 10 à 15 p. 100.

Vous me posez de plus, monsieur le sénateur, deux questions plus précises. Vous me parlez de l'expansion résultant de ce que nous appelons dans notre jargon, et je prie les sénateurs qui ne suivent pas point par point ces questions relativement délicates de m'en excuser, les catégories 6 à 9, c'est-à-dire des entreprises qui désirent étendre leur activité de zone longue ou être autorisées à transférer en zone longue des inscriptions de zone courte ou de camionnage et des personnes qui désirent créer des entreprises nouvelles.

Une première répartition a été faite récemment au titre des catégories 6 et 7. Sans doute les représentants des intéressés considèrent-ils cela plutôt comme la répartition complémentaire d'un tonnage de régularisation, mais ce n'est pas tellement exact. En effet, si cette répartition concerne effectivement des transporteurs dont les demandes, dans ces catégories 2 à 5, avaient été réservées, ou rejetées totalement ou en partie, une attribution ne leur a été faite qu'après examen de leurs dossiers de catégorie 6 ou 7 pour permettre un accroissement de leur capacité de transport, leur activité antérieure de zone longue étant trop faible ou trop intermittente pour être régularisée d'emblée.

Maintenant, ils utiliseront complètement les droits qui leur sont donnés et, par conséquent, le parc exploité en zone longue d'une manière permanente se trouvera accru.

Certes, sur les 35.000 tonnes initiales que j'avais fixées en 1959, le contingent encore disponible pour les catégories 6 et 7 est de faible importance par rapport au nombre des demandeurs. Il est ce qu'il peut être, compte tenu des attributions déjà faites et du contingent inextensible dont j'avais la disposition.

Dirai-je que le nombre des demandeurs est, lui aussi, ce qu'il est, quelle que soit, par ailleurs, la valeur des raisons qui motivent les demandes. Comme je l'avais fait remarquer à la fédération des transporteurs routiers, l'an dernier, 115.000 tonnes sont inscrites et les demandes au titre de l'expansion sont du même ordre, si bien que, si j'écoutais les transporteurs, je doublerais les autorisations et aucun ne serait satisfait, car, dans ces conditions, la concurrence serait d'une effroyable sévérité.

Vous me demandez aussi quels sont les principes qui dirigent la répartition finale ? En fait, nous devons tenir compte de trois ou quatre facteurs, et d'abord de l'économie générale, ce qui implique qu'un certain équilibre soit respecté, comme vous le souhaitez, entre les différents départements, compte tenu de leur activité économique, des tonnages supplémentaires qu'ils ont déjà reçus et de la façon dont ils ont pu, déjà, amorcer l'expansion de leurs transports publics routiers de zone longue par une interprétation plus ou moins libérale des instructions ministérielles antérieures à la nouvelle réglementation.

D'autre part, je prendrai les mesures nécessaires pour favoriser, par préférence, le développement de catégories de véhicules très spécialisés : véhicules transportant sous température dirigée par exemple, ou véhicules pour le transport en vrac de farines ou de ciment et munis d'un dispositif de refoulement par air comprimé. De tels moyens de transport sont adaptés aux besoins modernes et leur utilisation doit être favorisée.

Enfin, nos services locaux tiendront compte des besoins économiques des départements considérés pour appuyer les demandes qu'ils nous présenteront. Comme je l'ai dit dès l'origine, je donnerai enfin aux anciens salariés de la profession la possibilité de devenir transporteurs en leur affectant, au titre de la promotion du travail, un contingent spécial.

En résumé, je crois pouvoir considérer à juste titre que, grâce aux diverses dispositions prises à mon initiative depuis fin 1958, la part faite à l'expansion du transport routier des marchandises est substantielle.

Il est vrai, monsieur le sénateur, que lorsque les attributions du tonnage supplémentaire seront achevées, les 35.000 tonnes mises à ma disposition auront été très largement utilisées. Compte tenu de la mise en application depuis le 1^{er} juillet du régime nouveau de la tarification routière, s'il est nécessaire de revoir l'an prochain la possibilité d'un contingent supplémentaire, j'étudierai celle-ci à fond. Nous avons, depuis trois ans, fait d'abord de la mise en ordre ; depuis le 1^{er} juillet, nous mettons le système de la tarification en application. Je ne crois pas que l'on puisse ouvrir les vannes et les écluses avant que ce système ne soit rodé. Cependant, pendant les mois qui viennent, je répartirai le reste du contingent de 35.000 tonnes en tenant compte des besoins spéciaux que j'ai indiqués et j'étudierai les possibilités d'une révision pour arriver à des progrès supplémentaires l'an prochain.

M. Joseph Raybaud. Je demande la parole.

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

M. Joseph Raybaud. Monsieur le ministre, je tiens à situer la question à laquelle vous venez de me répondre de façon si pertinente — ce dont je vous remercie — dans son cadre législatif.

A cet égard il est bon de rappeler que c'est l'article 31 du décret du 14 novembre 1959 qui a prescrit l'octroi de contingents supplémentaires en vue d'adapter les droits d'exploitation reconnus aux entreprises aux besoins de l'économie. Ce décret, dans ses dispositions, n'est que le reflet des principes généraux de coordination posés par la loi du 5 juillet 1949.

Ce n'est qu'à la suite du décret du 31 décembre 1958 que vous avez décidé, monsieur le ministre, de mettre en œuvre la procédure des contingents supplémentaires, alors que la profession, je le sais par expérience puisque j'appartiens au comité départemental des transports de mon département, réclamait ces contingents depuis la mise en place du nouveau régime des transports de marchandises remontant à 1954 et ce en application du décret du 14 novembre 1949.

Par ce décret du 31 décembre 1958 vous avez eu le mérite, et je vous en remercie, de simplifier la procédure prévue par le décret de 1949 en prévoyant la possibilité d'accorder des contingents de régularisation.

Votre action a été déterminante sur ce point puisque vous avez permis de faire entrer dans les faits l'octroi des contingents supplémentaires. Par votre arrêté du 20 février 1959, qui est l'objet même de mon propos, vous avez effectivement ouvert la procédure d'octroi des premiers contingents supplémentaires en prévoyant, comme vous le disiez tout à l'heure, neuf catégories de bénéficiaires. Les cinq premières sont réservées aux contingents dits de régularisation au profit des entreprises exploitant sous couvert de facilités administratives ou de droits pris en location.

Les quatre catégories nous préoccupant couvrent des activités entièrement nouvelles : la sixième est réservée aux entreprises déjà titulaires de droits anciens de « zone longue » ; la septième à celles demandant la conversion de leurs droits de « zone courte » en « zone longue » ; la huitième aux entreprises sollicitant le changement des droits de « camionnage » en droits de « zone longue » ; la neuvième enfin comprend la création de nouvelles entreprises en « zone longue ».

C'est alors, monsieur le ministre, que vous avez donné la priorité à la régularisation vous engageant à ouvrir le contingent d'expansion dès que la répartition des contingents de régularisation serait suffisamment avancée. Vos prévisions, avec votre arrêté du 13 mai 1959, s'étaient fixés pour objectif fin 1959. N'ayant pas pu atteindre votre objectif, — et ce n'est pas de votre faute — vous avez signé l'arrêté du 24 février 1960, ouvrant aux entreprises le contingent d'expansion, les demandes devant être déposées avec toutes justifications à l'appui avant le 1^{er} mai 1960. Ces demandes pour la zone longue se sont traduites par 130.000 tonnes. Depuis, les entreprises attendent.

Au congrès d'Evian, monsieur le ministre, vous avez déclaré, confirmant ainsi votre pensée première, que la délivrance du contingent d'expansion était liée à l'opération de régularisation. Mis dans l'obligation de reporter au début de 1961 votre décision, la profession, par la voix de mon ami M. Edmond Renaud, président de la fédération nationale des transporteurs routiers,

vous a demandé sans plus tarder la régularisation des contingents, ayant absorbé les 35.000 tonnes prévues par l'arrêté du 13 mai 1959. Il vous a prié aussi de vous pencher sans plus tarder sur le contingent d'expansion de « zone longue » au profit, par priorité, des entreprises de « zone longue » qui en sont toujours à leur tonnage de 1934.

La demande du président Renaud se chiffre par 30.000 tonnes et il ne s'agit là que des besoins les plus urgents.

Malgré vos efforts — et ils sont certains — monsieur le ministre, le vœu des entreprises de transport de marchandises n'est pas encore exaucé.

Si les opérations de régularisation étaient indispensables, je le reconnais, pour remettre de l'ordre dans le contingentement et pour assurer son respect, l'absence indéfiniment prolongée des contingents d'expansion risque de tout remettre en cause. Voilà le danger.

Je crains fort que la limitation de l'arrêté du 13 mai 1959, fixant à 35.000 tonnes les contingents de régularisation et d'expansion, en les mélangeant, soit à la source de la situation confuse devant laquelle nous nous trouvons. Pour éclaircir la situation, alors que les opérations de régularisation sont pratiquement terminées, ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait opportun de vous en rapporter aux désirs de la profession tendant : premièrement, à l'octroi d'un contingent d'expansion d'un montant de 30.000 tonnes au profit principalement des anciennes entreprises à grandes distances, étant admis une fois de plus que l'institution des contingents supplémentaires doit être liée au développement de l'économie du pays, contingents dont le principe a été posé, il ne faut pas l'oublier, par le décret du 14 novembre 1949 ; deuxièmement, d'accorder un contingent d'équilibre pour les entreprises de « zone courte » des départements qui n'ont pas profité des contingents de régularisation, en vue d'étendre leur activité en « zone longue » ?

Telle est la conclusion de mon propos. D'avance, monsieur le ministre, je vous remercie de tout ce que vous pourrez faire pour cette profession. Elle le mérite.

ELECTRIFICATION DE LA VOIE FERRÉE MARSEILLE—MENTON

M. le président. M. Joseph Raybaud demande à M. le ministre des travaux publics et des transports de bien vouloir lui préciser quelles sont ses intentions sur la poursuite des travaux d'électrification de la voie ferrée sur la section Marseille—Cannes—Antibes—Nice—Menton.

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

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur le président, je voudrais que M. le sénateur Raybaud ne vit aucune ironie dans ma déclaration, si je prétends que je me réjouis que deux malencontreux événements nous aient empêchés de traiter cette question à la date prévue, car cela me permet d'y répondre alors que le département des Alpes-Maritimes s'inquiète de la situation, ce qui n'aurait pas été le cas il y a quelques mois.

Je voudrais que l'honorable sénateur des Alpes-Maritimes me serve d'intermédiaire auprès de ses collègues du conseil général pour calmer leurs inquiétudes. J'ai lu leur protestation dans la presse et le préfet m'a tenu au courant de leurs réactions.

Lorsqu'ils ont appris que l'électrification de la ligne Le Mans—Rennes aurait lieu par priorité, ils ont eu l'impression que, devant la situation un peu particulière de la Bretagne, le ministre avait puisé dans une caisse qui portait déjà l'inscription « Alpes-Maritimes » pour remplir une autre caisse vide sur laquelle on pouvait lire « Bretagne ».

C'est inexact, pour une raison toute simple : c'est que la déclaration relative à l'électrification de la ligne Le Mans—Rennes, je l'ai faite moi-même en Bretagne il y a déjà plusieurs mois.

En fait, la question est la suivante : la Société nationale des chemins de fer français a proposé trois projets d'électrification : Le Mans—Rennes, Marseille—Vintimille, qui intéresse particulièrement M. Raybaud, et Paris—Le Havre, qui était anciennement prioritaire.

Les difficultés techniques de l'électrification de la ligne Paris—Le Havre, telles qu'elles sont apparues après une étude plus poussée, ont fait que cette opération, qui aurait dû être entreprise, d'après les premiers plans, dès 1962, ne pourra probablement être effectuée qu'en 1963.

En ce qui concerne Marseille—Vintimille, les décisions définitives ne sont pas encore prises quant à son inscription au plan ; mais nous avons présenté au plan de 1962—1965 les trois opérations d'électrification, notamment Marseille—Vintimille. J'ai tout lieu de croire que ce projet sera retenu.

Le problème qui se pose est plus précisément celui de la date à laquelle l'opération pourra être entreprise. Je dis tout de suite à M. le sénateur Raybaud que cela va dépendre un peu des conditions de financement de l'ensemble des opérations d'électrification.

Le financement sera effectué pour partie grâce aux crédits du fonds de développement économique et social. Par ailleurs, nous avons demandé pour diverses opérations le concours du fonds européen. Si ce concours, tel que nous l'avons demandé, nous est acquis, les disponibilités seront plus importantes que si, pour une raison quelconque, le fonds européen considèrerait ne pas pouvoir s'intéresser à la formule que nous aurions proposée. Il ne m'est donc pas possible d'indiquer à M. Raybaud à quel moment précis pourront commencer les travaux en question. Ce que je puis dire c'est qu'il y a quatre-vingt-dix-neuf chances sur cent pour qu'ils soient retenus au plan et que, dès que cette décision interviendra, ma principale préoccupation sera de faire commencer cette opération le plus tôt possible, le ministre des transports étant aussi le ministre du tourisme.

Je veux donc demander à M. Raybaud de rassurer ses amis des Alpes-Maritimes. Il n'a jamais été question de réaliser quelque chose au détriment de sa région et de la ligne Nice-Vintimille. En somme, il s'agit : d'abord de l'inscription au plan, ensuite de savoir, compte tenu des modes de financement, si nous pouvons commencer, comme je l'espère, dès 1963, la réalisation que M. Raybaud et moi-même souhaitons.

M. Joseph Raybaud. Je demande la parole.

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

M. Joseph Raybaud. Monsieur le ministre je vous remercie de vos explications et de la loyauté de votre avant-propos. Toutefois vos explications ne me rassurent pas complètement. Vous connaissez parfaitement l'importance de l'électrification de la ligne ferroviaire reliant Marseille à Vintimille. L'électrification de ces deux cent soixante-huit kilomètres de voies à travers les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes, est le complément nécessaire de l'œuvre entreprise avec succès par la Société nationale des chemins de fer français de Paris à Marseille au cours de ces dernières années sous la haute autorité de votre département ministériel.

Il y a six jours, le 7 juillet, M. Ségalat, l'éminent président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, était accueilli dans notre assemblée par la commission des affaires économiques et du plan, présidée par notre excellent collègue et ami M. le sénateur Jean Bertaud, pour entendre son exposé sur le programme d'investissements de la Société nationale. De la lecture du communiqué de cette commission publié à l'issue de sa séance de travail, il ressort que les programmes d'investissements sont établis sur la base d'une expansion relativement rapide, 20 p. 100 pour les voyageurs des grandes lignes et 31 p. 100 pour les marchandises.

C'est ainsi — je cite les termes du communiqué — que l'effort prévu porte, en particulier, sur « la modernisation de la traction caractérisée par l'abandon progressif des machines à vapeur, la mise en place de machines Diesel sur les lignes à trafic moyen et l'électrification des secteurs à grande circulation ».

Cette déclaration confirme d'ailleurs les propositions faites au plan prévoyant l'électrification de 1.191 kilomètres de lignes pour la période 1962-1965.

Tout ceci est très bien, monsieur le ministre, mais la ligne Marseille-Vintimille dont l'électrification était prévue en première urgence...

M. le ministre. L'électrification de cette ligne est en cours.

M. Joseph Raybaud. ... ne se présente plus maintenant qu'en seconde urgence. Il ne m'appartient pas d'épiloguer sur les motifs qui ont nécessité cette mutation, mais il est de mon devoir de m'élever avec énergie contre une telle décision, car elle porte atteinte aux intérêts de toute une région en plein essor qui, traversée de Marseille à Vintimille par deux cent soixante-huit kilomètres de voie ferrée, assure la desserte d'usagers de plus en plus nombreux, facteur essentiel de notre tourisme national. Il est inutile, monsieur le ministre, que je vous donne les chiffres, mais vous savez que cette ligne, en raison de son trafic tant voyageurs que marchandises, est la première de notre réseau national. Pour les voyageurs, les trains *Nice Côte-d'Azur*, sans parler du *Mistral*, du *Train bleu* et du *Ligure*, sont souvent doublés et parfois même quadruplés. Pour les marchandises, qu'il s'agisse des fleurs de la Côte d'Azur ou des primeurs de Provence et de la vallée du Rhône, le trafic est considérable. A tel point que le personnel ne prend pas ses congés en août pour assurer l'ensemble du trafic. Qu'il me soit permis à cette occasion de le citer en exemple et de l'en remercier.

Aussi l'électrification du dernier tronçon de Paris-Vintimille mérite de votre part une attention particulière. Vos ingénieurs de la S. N. C. F., à qui je rends un hommage mérité, l'ont tellement bien compris qu'ils ont prévu pour Marseille-Vintimille l'application des dernières données techniques en la matière : c'est ainsi que Paris-Marseille a été électrifiée en courant continu, alors que Marseille-Vintimille le sera en courant alternatif, ce qui, dans la pratique, va se traduire par la mise en place de sous-stations tous les soixante kilomètres, alors que pour le parcours Paris-Marseille elles ont été aménagées tous les quinze kilomètres.

Il est opportun de rappeler que la S. N. C. F. a en service ou en construction des locomotives pouvant utiliser le courant continu ou le courant alternatif. Sur les commandes passées ou à passer en 1961, trois cent quatre-vingt-dix locomotives restent à livrer, trois cents locomotives sont à commander pour la période 1962-1965. L'objet essentiel de ces commandes est de constituer le parc de nouvelles lignes électrifiées, tout en faisant face à l'augmentation du trafic.

C'est compte tenu de ces précisions, monsieur le ministre, que je vois la possibilité de commencer nos travaux d'électrification Marseille-Vintimille en 1962 en prévoyant, dès maintenant, la commande du matériel nécessaire à l'ouverture du chantier. Le décalage entre la commande et la livraison du matériel, qu'il s'agisse de l'équipement des sous-stations ou des locomotives par exemple, et leur règlement s'élèvera à un an au minimum. Il vous donne ainsi toute latitude, monsieur le ministre, d'engager la dépense dès maintenant, sans la moindre influence sur l'échéancier fixé, puisque les crédits de paiement sont prévus pour une période triennale. Je vous demande, monsieur le ministre, de vous en rapporter à cette suggestion, toute de sagesse.

Le 22 juillet prochain, vous viendrez dans le Var et les Alpes-Maritimes pour l'inauguration de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur ; une réunion de travail suivra votre nouvelle venue dans cette région de la Méditerranée où tant de souvenirs vous attachent, je le sais, car il s'agit du village de Castagniers tapis dans les oliviers de mon canton.

Au cours de cette séance de travail, prenant contact avec les élus de mon département, groupés autour de notre préfet, faites l'impossible pour leur apporter, avec votre cœur et votre esprit, les apaisements qu'ils attendent de vous. D'avance je vous en remercie.

TARIFS FERROVIAIRES

M. le président. M. Eugène Romaine expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que la Société nationale des chemins de fer français envisage certaines mesures dans le cadre de la réforme de sa tarification marchandises.

Ces mesures auraient des conséquences particulièrement désastreuses pour les départements français dont l'économie est insuffisamment développée.

Cette nouvelle tarification marchandises présenterait les caractéristiques suivantes :

1° Taxation calculée en fonction du prix de revient exact de circulation sur les lignes empruntées par les transports ;

2° Tous les transports seraient visés, quels que soient les barèmes. Les prix de revient seraient affectés de coefficients allant de 0,8 pour les meilleures lignes à 2 pour les plus mauvaises ;

3° Une deuxième opération consisterait à augmenter les prix des transports sur courtes distances, jusqu'à 200 kilomètres environ, et à les diminuer sur les distances les plus longues.

Ces mesures entraîneraient jusqu'à 50 p. 100 d'augmentation du prix des transports à courte distance. Les lignes départementales de la Creuse par exemple (Busseau-sur-Creuse, Aubusson, Ussel) seraient particulièrement touchées.

Il lui demande de ne pas accepter d'homologuer cette nouvelle formule de différenciation des tarifs, étant donné :

1° Les charges supplémentaires qu'elles constitueraient pour l'économie déjà défavorisée de départements comme la Creuse ;

2° Que ces mesures vont à l'encontre d'une politique d'aménagement du territoire et de décentralisation, car elles pénalisent tous ceux qui, dans l'intérêt national, accepteraient d'établir ou de transférer leurs entreprises dans ces départements et, malheureusement, les incitent à n'en rien faire.

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

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. La question posée par M. Romaine est d'un intérêt tout particulier et nombreuses sont ses incidences qui, ici ou là et sous des formes diverses, reprennent ce problème de fond de la péréquation des tarifs. Puisque l'occasion m'en est donnée, je voudrais le situer comme, à mon sens, il doit l'être.

Il a été possible à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e d'obtenir des tarifs de transports marchandises relativement péréqués, comme l'on dit, quelles que soient les distances ou les relations envisagées. Cela était possible parce que, à l'époque, les compagnies de chemins de fer étaient seules capables d'assurer le trafic. A partir du moment où l'industrie automobile est née et s'est développée et où le transport routier à longue distance dont nous parlions tout à l'heure avec M. le sénateur Raybaud est apparu, la S. N. C. F. n'a plus eu, lorsqu'elle a été créée, de véritable monopole. Mais une concurrence s'est instituée sur des trafics importants et la S. N. C. F. a été obligée d'en tenir compte.

N'oublions pas, mesdames, messieurs, que s'il en était autrement, cela voudrait dire que tout trafic intéressant au point de vue transport serait fait par l'industrie privée du transport routier et que les chemins de fer n'interviendraient que pour les transports qui n'auraient pas de rentabilité possible, en foi de quoi le déficit de la S. N. C. F. serait sept à huit fois supérieur à celui que nous lui connaissons maintenant. C'est tellement vrai que, depuis que la nationalisation est intervenue, un principe a été posé par le législateur et celui-ci, après la Libération, a renouvelé sa position : l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949 exige que la société nationale adapte ses tarifs au prix de revient en les différenciant notamment suivant les relations et les courants de trafics.

C'est depuis 1949 que la question soulevée par M. le sénateur Romaine a pris son sens précis. Depuis 1951, la Société nationale a révisé le système de péréquation tarifaire en instituant ce que l'on appelle les index de relation que j'ai entendu critiquer à plusieurs reprises dans cette enceinte, à juste titre, car le dispositif des index de relations est imparfait tant pour le chemin de fer que pour les usagers. L'indexation des gares qui permet de tenir compte de l'importance du trafic de la gare d'arrivée et de la gare de départ pour calculer le prix de revient ne correspond pas toujours à des réalités concrètes.

Des propositions sont, à cet égard, en cours d'étude par les comités interministériels et le ministre des travaux publics a demandé à plusieurs reprises à la S. N. C. F. de réétudier plus à fond son projet pour tenir compte justement des préoccupations dont M. le sénateur Romaine s'est fait l'interprète.

Le principe consiste à substituer aux distances prises actuellement pour base de calcul du prix de transport des distances pondérées en fonction des prix de revient de circulation qui ont pu être calculés par la S. N. C. F. grâce aux moyens dont elle dispose maintenant. Les différentes sections de lignes du réseau sont affectées d'un coefficient qui permet, en partant de la distance actuelle, de déterminer la distance pondérée. Toutefois, pour ne pas conduire à des variations trop importantes entre les lignes à bas prix de revient et les lignes plus onéreuses, les coefficients les plus élevés ont été écartés. En ce qui concerne l'application de la nouvelle tarification, la S. N. C. F. a prévu de limiter lors de sa mise en vigueur l'écart maximum entre les distances pondérées et les distances actuelles.

D'autre part, s'il est exact que la réforme entraînera une majoration du prix des transports à petite et surtout à courte distance, il s'agit bien là de rétablir une situation économiquement fautive. Il y a des années que j'entends, soit comme membre des assemblées, soit comme membre du Gouvernement, tel ou tel réclamer que la coordination des transports dont nous parlions tout à l'heure s'inspire de principes plus techniques et plus défendables. Le premier de ces principes, sur un plan général, c'est qu'il vaudrait mieux, en tout cas, spécialiser les transports routiers sur des distances relativement courtes et s'efforcer, le plus souvent, de réserver à la S. N. C. F. les transports relativement longs.

C'est un principe que j'ai entendu affirmer sur les bancs les plus divers des deux assemblées et c'est la voie dans laquelle la S. N. C. F. voudrait s'engager. J'entends bien les critiques de M. le sénateur Romaine ; mais il est de fait qu'à partir du moment où l'idée générale est d'obtenir une certaine diminution des tarifs pour les relations longues de façon à attirer vers le chemin de fer les très longs transports, la compensation se fait par la révision des tarifs pour les très courtes distances. D'ailleurs, les études faites sur le prix de revient montrent que, dans la réalité pratique, le déficit des chemins de fer n'est dû qu'au déficit des courtes distances justement parce que, même avec les indexations de gares, on a conservé une certaine péréquation du tarif qui ne permet pas une taxation suffisante des très courtes distances.

Dans les pays de montagne, M. Romaine le soulignait, très souvent il n'y a pas de concurrence entre le chemin de fer et le trafic routier parce que ce dernier est pratiquement impossible et une surcharge du tarif transport, dans ces cas particuliers, n'est ressentie que sur le plan régional. Nous ne pouvons en tenir compte dans le tarif général ; il n'en reste pas moins que

les mesures que nous étudions pour le moment consisteraient à remplacer les indices de gares généralement critiqués par tout le monde par un système tenant compte plus exactement du prix de revient de la relation et permettant d'orienter le trafic à longue distance vers le chemin de fer, laissant plus facilement le trafic à courte distance aller vers le transport routier.

En ce qui concerne la question plus particulière posée par M. le sénateur Romaine, quant à l'aménagement du territoire, et pour chaque commune, ce problème nous est présent à l'esprit. Depuis trois ans je défends cette idée qu'il faut favoriser l'aménagement du territoire, mais qu'il serait peut-être plus normal de le faire là où des moyens de transport à grande circulation existent déjà et où il n'est pas nécessaire de créer les infrastructures ; au point de vue rentabilité, c'est évident.

Pour prendre un exemple clair, je dirai que les prix de revient sur les lignes à grands débits — et je pense à la ligne Paris—Toulouse qui traverse la Creuse — sont infiniment plus bas en réalité que les prix actuellement pratiqués sur ces lignes qui sont justement à grand trafic.

C'est pourquoi je souhaite personnellement que l'aménagement du territoire se fasse, notamment dans ces régions, aussi près que possible d'une ligne comme Paris—Toulouse, d'une infrastructure qui permette d'assurer, dans les meilleures conditions, le développement régional. Par conséquent, en ce qui concerne le cas particulier soulevé par M. Romaine, en s'installant à proximité de la ligne Paris—Toulouse, on bénéficiera de la réforme et les tarifs qui seront pratiqués par la S. N. C. F. seront plus favorables.

Le problème est de savoir s'il faut se contenter de cet aménagement du territoire en partant des axes déjà existants ou s'il faut généraliser l'effort. Certes, nous voudrions pouvoir aménager le territoire dans tous les cantons de France, mais le coût de l'opération n'est pas le même là où il existe déjà des infrastructures ferroviaires largement développées.

Pour le cas qui inquiète M. Romaine, le fait que la ligne Paris—Toulouse traverse son département répond à la préoccupation dont il s'est fait lui-même l'interprète.

M. Eugène Romaine. Je demande la parole.

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

M. Eugène Romaine. Votre réponse, monsieur le ministre — vous n'en serez pas surpris — ne me donne pas du tout satisfaction. Ces mesures — vous l'avez d'ailleurs dit vous-même — semblent plonger un peu plus ces régions du Centre dans ce qu'on peut appeler « le désert français ». Comment pouvez-vous imaginer que des industries déjà réticentes viennent s'y implanter avec de telles mesures qui les rendraient encore moins compétitives qu'auparavant ?

Vous parliez, monsieur le ministre, de la ligne Paris—Toulouse. Mais je vous ferai remarquer qu'elle ne traverse malheureusement qu'une infime partie de mon département.

M. Antoine Courrière. Elle passe à côté.

M. Eugène Romaine. Ces mesures auront également pour conséquence, ce qui est grave, de grever les transports de produits indispensables à l'agriculture et d'amplifier ainsi le malaise paysan.

Les régions du Centre sont déjà défavorisées. C'est ainsi que nous payons l'eau beaucoup plus cher que partout ailleurs, 250 francs le mètre cube. On parle aussi de nous faire payer une surtaxe sur le prix du kilowatt-heure. On se demande si M. le ministre des postes et télécommunications ne va pas bientôt augmenter les timbres dans ces régions déshéritées où le trafic est très faible.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Eugène Romaine. Monsieur le ministre, la rentabilité n'est pas obligatoirement fonction de la densité des usagers. Nous en avons un exemple avec la Régie autonome des transports parisiens qui, malgré une très forte densité d'usagers, connaît un déficit assez considérable. (Sourires.)

Enfin, je souhaite que la S. N. C. F. continue à jouer son rôle de service public. Les surtaxes n'apporteront pas de bénéfices à la mesure du mécontentement qu'elles ne manqueront certainement pas de susciter. (Applaudissements.)

TAUX DU PRÊT AUX SOLDATS APPELÉS

M. le président. M. Pierre Métayer rappelle à M. le ministre des armées que le taux du prêt aux soldats appelés a été fixé par décret, en mars 1952, à 30 francs anciens par jour.

Et, ayant pris connaissance des déclarations du Gouvernement selon lesquelles une nette augmentation des rentrées fiscales aurait été enregistrée et la situation de la trésorerie serait satisfaisante, lui demande :

1° S'il ne considère pas, comme lui, qu'un relèvement décent du taux de ce prêt s'impose pour améliorer une situation inchangée depuis huit années ;

2° S'il entend le faire immédiatement ou à l'occasion du prochain budget. (N° 284.)

La parole est à M. le ministre des armées.

M. Pierre Messmer, ministre des armées. Le problème qui est posé aujourd'hui par M. Métayer et qui fut posé dans le passé à plusieurs reprises depuis 1952 — il le sait bien lui-même — lorsqu'il était secrétaire d'Etat aux forces armées, présente un caractère d'importance sur lequel le ministère des armées se penche périodiquement. Mais jusqu'à aujourd'hui, compte tenu de la conjoncture budgétaire, il n'a pas été possible d'obtenir l'inscription des crédits nécessaires au relèvement du prêt attribué aux militaires servant pendant la durée légale.

En l'absence de cette augmentation les efforts du ministère des armées sont orientés vers la réalisation de mesures sociales pratiques en faveur des personnels servant pendant la durée légale. C'est ainsi que le service d'action sociale des forces armées vient en aide aux militaires du contingent, directement sous forme de secours destinés à eux-mêmes et à leurs familles ou indirectement en créant et en contrôlant les prix d'objets courants qu'ils peuvent être appelés à acheter.

Depuis octobre 1959, en outre, le bénéfice de la gratuité du transport pour les permissions de détente est accordé aux militaires servant en zone opérationnelle ou en instance de départ pour une zone opérationnelle. Enfin, à compter du 1^{er} octobre 1959, un fonds de prévoyance militaire a été institué pour venir en aide aux familles en cas de décès imputable au service.

Lors de la discussion du projet de loi de finances pour 1961, j'ai eu l'occasion de porter à votre connaissance les résultats qui ont été obtenus pour l'amélioration de la vie des soldats du contingent servant en Algérie, notamment par une augmentation substantielle de la prime d'alimentation et de la prime de chauffage.

Certes, M. le sénateur Métayer me fera observer que les mesures dont je viens de parler ne règlent pas le problème du relèvement du prêt alloué aux appelés, problème dont je ne conteste pas l'importance ; mais je rappelle que l'établissement d'un budget — spécialement lorsqu'il s'agit d'un budget aussi important que celui des armées — consiste à faire une série de choix entre des impératifs souvent contraires et des urgences qui apparaissent parfois d'égale force. Il n'a pas été possible jusqu'ici — et en disant jusqu'ici, j'entends jusqu'au collectif de 1961 — de régler ce problème de l'augmentation du prêt accordé aux jeunes du contingent, compte tenu de l'ampleur des tâches auxquelles le pays et le ministère des armées devaient faire face.

Mais ce problème reste présent à l'esprit du ministre des armées. Nous envisageons, dans mes services, de l'examiner à nouveau dans les mois qui viennent, sans d'ailleurs que je puisse prendre un engagement précis à ce sujet.

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

M. Pierre Métayer. Monsieur le ministre, après vous avoir entendu, je ne puis évidemment — et tous mes collègues me comprendront — qu'exprimer ma déception ainsi que celle de tous les jeunes gens et de leur famille.

Le courrier que j'avais reçu après avoir posé cette question avait été pour moi la preuve que les intéressés espéraient avoir satisfaction. Je dois dire que tous les arguments que vous avez développés — vous l'avez d'ailleurs noté vous-même — répondent à côté de la question, car tout le développement de l'action sociale, c'est un autre problème.

On peut remercier les services du ministère des forces armées d'avoir cherché à développer cette action sociale, mais le problème du prêt est tout autre. J'espérais, étant donné la date de la réponse, que vous pourriez nous donner des renseignements plus précis car, si j'en crois la presse, actuellement on discute au Gouvernement des grandes masses budgétaires. Donc, vous pourriez déjà nous indiquer si le ministère des finances accepte cette fois-ci d'accorder des crédits.

Je crois même que, sans crédits supplémentaires il serait possible, à l'intérieur des crédits accordés au ministère de la défense nationale, de dégager quelques économies permettant de donner satisfaction aux demandes dont nous sommes saisis.

Je n'ai pas besoin d'insister sur l'augmentation des prix depuis 1952, non plus que sur le taux actuel du prêt qui est dérisoire, voire indécent.

Au moment où j'avais posé la question, les membres du Gouvernement, dans leurs discours dominicaux — et le Premier ministre en particulier — se vantaient des résultats extraordinaires de leur politique sur le plan financier.

Il y avait là un acte de justice et d'équité à faire et je m'aperçois qu'une fois de plus le Gouvernement montre sa mauvaise volonté et son égoïsme.

Les soldats du contingent devront-ils faire comme certaines autres catégories sociales, c'est-à-dire descendre dans la rue pour obtenir satisfaction des pouvoirs publics ou faire des barrages sur les routes avec leurs camions et leurs chars ? (*Protestations à droite.*)

Ce n'est pas là une invitation à la désobéissance, vous le comprenez,...

M. le président. Permettez-moi de vous dire que l'ancien engagé volontaire que je suis s'étonne de votre langage...

M. Jean-Louis Fournier. C'est une comparaison, et pas autre chose ! Et le général Salan ?

M. le président. Je comprends bien dans quel esprit vous faites cette comparaison, mais je vous demande de ne pas continuer sur ce terrain.

M. Pierre Métayer. Je veux simplement montrer — et nous en avons des preuves — que c'est seulement lorsque des revendications sont exprimées avec violence que le Gouvernement les prend en considération.

Je veux simplement montrer qu'il y a une injustice très grande de la part du Gouvernement qui ne règle pas des problèmes sur lesquels, pourtant, tout le monde devrait être d'accord.

Monsieur le ministre, le Gouvernement auquel vous appartenez nous donne, une fois de plus, des raisons supplémentaires de le condamner, et, là encore, il sera jugé sévèrement. (*Applaudissements à gauche.*)

SITUATION DES JEUNES SOLDATS DU CONTINGENT

M. le président. M. Raymond Guyot attire à nouveau l'attention de M. le Premier ministre sur la situation des jeunes soldats du contingent, dont l'opposition résolue au coup de force d'Alger a été saluée avec enthousiasme par le peuple.

Il aimerait savoir si des mesures ont été prises pour empêcher que des représailles et des brimades ne s'exercent dans certaines unités envers ceux qui se sont dressés contre ces factieux, leurs complices, ou même simplement leurs admirateurs.

Il estime que l'attitude courageuse des appelés fait aujourd'hui une obligation supplémentaire au Gouvernement d'accorder enfin satisfaction à leurs légitimes revendications, à savoir :

1° Le prêt à 100 F (1 NF) pour les soldats du contingent ;

Celui-ci est depuis 1952 à 30 F (0,30 NF). Il est bien entendu que les caporaux, sous-officiers et officiers du contingent doivent bénéficier d'une augmentation proportionnelle ;

2° L'allocation alimentaire portée à 400 F (4 NF) par jour et par homme au lieu de 296 F (2,96 NF) actuellement ;

3° La gratuité totale pour tous les appelés dans tous les transports (S. N. C. F., cars régionaux et transports urbains) ;

4° L'abrogation des mesures portant atteinte aux droits civiques des militaires (interdiction de lire la presse de leur choix) et la suppression de toutes discriminations politiques pour la participation aux pelotons de caporaux, sous-officiers et E. O. R. ;

5° Il apparaît enfin légitime et naturel que le Gouvernement ordonne l'attribution d'une permission exceptionnelle pour tous les appelés, et ce en raison des services éminents qu'ils ont rendus à la Nation. (N° 299.)

La parole est à M. le ministre des armées.

M. Pierre Messmer, ministre des armées. En répondant à M. Métayer, j'ai déjà répondu au paragraphe 1° de la question qui m'est posée par M. le sénateur Guyot. En revanche, je n'ai pas eu encore l'occasion de répondre aux quatre autres paragraphes.

Sur le deuxième, au moment de la discussion du projet de loi de finances pour 1961, j'ai eu l'occasion de porter à la connaissance du Sénat les résultats qui avaient été obtenus pour l'amélioration de la vie du soldat en Algérie, et notamment l'augmentation substantielle de la prime d'alimentation et de la prime de chauffage qui a pris effet du 1^{er} janvier 1961.

A titre indicatif, je précise que le taux journalier de la prime d'alimentation actuellement en vigueur en Algérie est de 3 nouveaux francs 36 et non pas de 2 nouveaux francs 96 comme le signale M. Guyot, par erreur.

M. Raymond Guyot. C'est le montant de la prime d'alimentation dans les garnisons en France et en Allemagne.

M. le ministre. Il est exact que dans les garnisons en France et en Allemagne, la prime d'alimentation est de 2 nouveaux francs 96 mais il est non moins exact qu'elle est de 3 nouveaux francs 36 en Algérie. En outre, il faut ajouter à ce chiffre, le cas échéant, des suppléments de prime d'alimentation qui ont un caractère permanent comme par exemple le supplément de prime pour maintien de l'ordre ou le supplément dans les territoires du Sud et les garnisons sahariennes.

En ce qui concerne les transports des militaires du contingent, je rappelle que ces personnels bénéficient sur les chemins de fer, sur simple présentation de leur titre de permission, d'une réduction de 75 p. 100 sur les tarifs de transports de la S. N. C. F.

L'article 24 du décret du 25 février 1938 prévoit en outre que les tarifs de voyageurs des entreprises routières qui remplacent le train comportent obligatoirement une réduction en faveur des militaires et les conventions qui ont été discutées avec le département des travaux publics et des transports par les entreprises intéressées précisent toujours les réductions qui sont consenties.

En ce qui concerne les militaires servant en Afrique du Nord, il est établi réglementairement que les personnels du contingent servant en zone opérationnelle on en instance de départ pour une telle zone, bénéficient, à l'occasion de leur permission dite permission de détente, de la gratuité du transport par voie ferrée à l'aller et au retour et de la gratuité du transport par voie maritime à l'aller et au retour.

Il y a lieu de noter, en outre, que les chefs de corps et les commandants de région ont la possibilité de venir en aide à l'occasion des permissions à ceux de leurs personnels qui se trouvent dans une situation digne d'intérêt.

La gratuité totale de transport pour tous les appelés sur les lignes de chemins de fer de la S. N. C. F., sur les cars régionaux ou les transports urbains a été suggérée à plusieurs reprises ; des propositions de loi ont même été déposées à ce sujet. Une telle mesure, à laquelle le ministre des armées n'est naturellement pas hostile, nécessiterait l'octroi de crédits supplémentaires pour compenser les pertes de recettes qui en résulteraient pour la S. N. C. F. et les autres sociétés, pertes de recettes qu'il est très difficile d'évaluer car le nombre de militaires du contingent transportés par chemin de fer croîtrait vraisemblablement à partir du moment où les transports seraient entièrement gratuits.

En réponse au paragraphe 4^o de la question posée par M. le sénateur Guyot, je tiens à préciser que tout militaire est libre de lire la presse de son choix. Ce qui est interdit, c'est simplement l'introduction dans les locaux militaires de certains journaux antipatriotiques ou antimilitaristes et de nature à nuire à la discipline, conformément à l'article 30 du décret du 1^{er} avril 1933 portant règlement sur la discipline générale dans l'armée.

D'autre part, aucune disposition de la réglementation en vigueur ne prévoit ni ne permet une discrimination d'ordre politique pour la participation aux pelotons de caporaux, de sous-officiers ou d'élèves officiers de réserve.

En ce qui concerne le paragraphe 5^o et dernier de la question, je réponds qu'il ne peut être envisagé d'attribuer une permission exceptionnelle à tous les appelés du contingent. Une telle mesure aurait comme conséquence naturelle, par le déficit d'effectifs qu'elle produirait pendant la durée de la permission, de ne pouvoir se compenser que par un allongement corrélatif de la durée du service pour les mêmes personnels ce que, pour ma part, je ne suis pas du tout disposé à envisager.

M. Raymond Guyot. Je demande la parole.

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

M. Raymond Guyot. Monsieur le ministre des armées, j'ai déjà eu l'occasion à plusieurs reprises, devant la commission, d'appeler votre attention sur la plupart des sujets qui ont fait l'objet de ma question orale. Inutile de vous dire que votre réponse ne nous donne en aucune manière satisfaction.

Je dois d'ailleurs vous rappeler qu'à la dernière réunion de la commission des forces armées j'avais cru comprendre que vous aviez pris l'engagement d'examiner avec bienveillance la situation matérielle des soldats.

Lorsque nous avons vu paraître les demandes de crédits supplémentaires pour 1961 — près de 38 milliards d'anciens francs — nous aurions pu penser que quelques crédits auraient été réservés à l'amélioration du sort des soldats. Il n'en a pas été ainsi : répondant à notre collègue M. Métayer, vous avez dit tout à l'heure que vous ne prévoyiez pas non plus pour le budget 1962 des crédits supplémentaires à cet effet, ce qui m'oblige, à mon tour, à insister auprès de vous sur ces problèmes.

Nous aurions pensé que le comportement exemplaire du contingent en avril dernier aurait été pour vous une raison supplémentaire, à la veille du 14 juillet, fête nationale et républicaine, de vous préoccuper des conditions de vie qui sont faites à nos jeunes soldats pendant les vingt-huit mois que dure le service militaire. Il faut admettre que le maintien du prêt à 30 anciens francs — 0,30 nouveau franc — depuis mars 1952, témoigne d'une indifférence particulièrement cruelle à l'égard des conditions de vie des jeunes du contingent.

Durant ce laps de temps — près de dix années — le salaire minimum interprofessionnel garanti a été relevé neuf fois, passant de 100 francs — décret du 8 septembre 1951 — à 163,85 francs en octobre 1960, restant néanmoins bien en dessous de l'augmentation du coût de la vie puisque le Conseil économique a reconnu à l'unanimité que le S. M. I. G. avait pris, depuis 1955, 17 p. 100 de retard sur l'augmentation du coût de la vie.

Or, avec cette somme ridicule de 0,30 nouveau franc, le jeune soldat qu'on dit pourtant nourri, blanchi et logé, doit faire face à de nombreux achats personnels indispensables dont l'armée ne répond pas. Aussi, nous pensons largement justifiée la revendication du prêt à un nouveau franc par jour pour les soldats du contingent et l'octroi d'une augmentation proportionnelle pour les caporaux, sous-officiers et officiers du contingent.

En second lieu, l'allocation alimentaire est présentement de 2,96 nouveaux francs par jour pour les soldats en garnison en France et en Allemagne ; elle est légèrement supérieure mais nettement insuffisante pour les troupes cantonnées en Algérie. Elle était de 180 francs en 1952, chiffre notoirement insuffisant pour l'époque. Elle n'a donc été augmentée que de 64 p. 100, ce qui souligne la misère de cette prime si l'on tient compte que les prix ont augmenté, durant cette période, d'au moins 75 p. 100, pourcentage donné par les différentes centrales syndicales.

D'ailleurs, vous ne l'ignorez pas, un grand mécontentement règne dans les casernes au sujet de la nourriture, mécontentement qui s'exprime sous différentes formes, grèves de la faim et autres actions. Nous trouvons donc pleinement justifiée la revendication de l'allocation alimentaire à quatre nouveaux francs par jour.

D'autre part, vous avez parlé des voyages pour permission de détente. Je voudrais attirer votre attention sur la situation des soldats du contingent qui, bien souvent, ne peuvent bénéficier de leur permission de 24, 36 ou 48 heures. Les prix des transports ont en effet augmenté d'une façon très sensible. Les jeunes soldats sont obligés de payer quart de place pour les voyages de chemins de fer et plein tarif dans les cars S. N. C. F., le métropolitain, les autobus. Vous n'ignorez pas que les policiers et les pompiers de Paris bénéficient, eux, de la gratuité de transport. Il nous paraît absolument injuste que les jeunes soldats du contingent aient à payer leurs frais de transport. Aussi, demandons-nous la gratuité totale pour les appelés dans tous les moyens de transport.

En troisième lieu, alors que les soldats du contingent ont fait preuve d'un esprit hautement patriotique le 24 avril, il est anormal qu'ils ne soient pas en possession de leurs droits civiques. Nous demandons en particulier le droit de lire la presse de leur choix et le droit, comme vous l'avez indiqué tout à l'heure en le repoussant, pour tous les journaux paraissant en France, d'être lus à l'intérieur même des casernes, les militaires ayant leurs droits politiques reconnus depuis la libération.

Vous me permettez aussi d'insister pour la suppression de toute discrimination politique pour la participation aux pelotons de caporaux, sous-officiers et E. O. R. De même il paraît légitime et naturel que soit ordonnée l'attribution d'une permission exceptionnelle pour tous les appelés en raison des services éminents qu'ils ont rendus à la nation. Il est juste également qu'en fonction de la durée actuelle du service militaire — 28 mois — la permission de détente, qui est de 23 jours seulement, soit augmentée de 15 jours et que soient rétablies les permissions exceptionnelles agricoles. Cela constituerait une aide aux petites exploitations paysannes.

Vous avez parlé des mesures sociales prises en faveur des familles de soldats. Je voudrais attirer votre attention sur le fait que les allocations militaires aux familles des appelés n'ont pas été réévaluées depuis des années.

Elles s'élèvent actuellement à 150 francs par jour en ce qui concerne l'allocation maximum et à 75 francs par jour pour ce qui est de la demi-allocation. On sait que l'octroi de ces allocations est obtenu par les membres de la famille des soldats avec les plus grandes difficultés.

C'est ainsi que non seulement le demandeur d'une allocation doit fournir un certificat de salaire, mais également le père et la mère du soldat, ses beaux-parents, ses beaux-frères et belles-sœurs, s'il est marié, ses frères et sœurs. Aussi, pour la

période — retenez bien ces chiffres, monsieur le ministre ! — allant du 1^{er} janvier au 20 juin 1961, seules 576 demandes ont été satisfaites dans la capitale.

Nous demandons, d'autre part, que l'allocation soit portée à 350 francs par jour plus 300 francs par personne à charge et qu'elle soit accordée automatiquement à toutes les familles de jeunes soldats ayant des ressources égales ou inférieures au S. M. I. G., augmenté de 50 p. 100 par personne à charge au foyer.

Enfin, j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, nous proposons qu'à l'occasion du 14 juillet, une permission exceptionnelle de dix jours soit accordée à tous les appelés, que les soldats, sous-officiers et officiers, fassent l'objet d'une amnistie pour toutes les peines qui leur ont été infligées par les tribunaux militaires pour leur opposition à la guerre, que les punitions régimentaires soient levées et que les jeunes soldats condamnés ayant déjà effectué un temps supérieur à celui de leur classe soient amnistiés et démobilisés.

D'autre part — et j'ai déjà eu l'occasion de dénoncer ce fait devant vous à la commission des armées — des brimades et des représailles ont été exercées dans certaines unités contre ceux qui se sont dressés contre les officiers factieux.

Nous nous élevons contre le fait que de telles pratiques puissent se produire.

Mesdames, messieurs, en se dressant le 22 avril contre les officiers et généraux factieux, les soldats du contingent ont exprimé leur opposition unanime à l'égard de ceux qui voulaient empêcher l'ouverture de négociations.

Comment ces jeunes soldats n'en auraient-ils pas assez de cette guerre où des milliers de leurs camarades sont déjà tombés : plus de 15.000 tués jusqu'au 31 décembre 1960, suivant vos propres paroles, monsieur Messmer, chiffre, hélas ! bien au-dessous de la vérité et auquel il faut, de toute façon, ajouter des soldats nombreux tombés depuis le 1^{er} janvier 1961.

Nous appuyons pleinement les soldats lorsqu'ils réclament la paix en Algérie, la libération à dix-huit mois et pas de départ du contingent en Algérie.

Pour préserver la jeunesse française et mettre un terme aux souffrances qui lui sont imposées, pour que cessent de couler le sang et les larmes, il faut, le plus tôt possible, reprendre les négociations interrompues à Evian par le Gouvernement français. Le plan de partage de l'Algérie, qui vise à perpétuer la domination coloniale, tourne le dos à la paix. Le 5 juillet dernier, le peuple algérien a bravé les balles et les violences de toutes sortes pour manifester son opposition à ce plan de partage de son pays, et pour son indépendance. Les soldats, fils d'ouvriers, de paysans, les étudiants se sentent solidaires des travailleurs et du peuple algériens.

Dans l'intérêt de la France et l'amitié franco-algérienne, il est urgent que soient reprises les négociations interrompues en vue de l'application réelle du droit du peuple algérien à l'autodétermination.

Il restera, au sujet des revendications, que votre pouvoir, le pouvoir gaulliste, a porté en trois ans le budget de guerre de 1.600 milliards à 2.000 milliards et que, aucun franc, aucun centime, n'a été alloué pour améliorer le sort du soldat. Vous venez de demander, pour 1961, 38 milliards supplémentaires, pour votre budget, sans que le moindre crédit ne soit porté au chapitre prêt, nourriture, allocation militaire.

Vous me permettez de renouveler ici nos démarches et d'y insister. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. le président. Vous me permettrez de rappeler que le règlement accorde aux orateurs cinq minutes pour répondre aux ministres. Or, vous avez utilisé douze minutes.

M. Raymond Guyot. Je m'en excuse.

M. le président. J'espère que cela ne se reproduira pas une autre fois.

SURVOL DES AGGLOMÉRATIONS

M. le président. M. Pierre Garet souligne à M. le ministre de l'intérieur l'inobservation par trop fréquente, notamment par les appareils militaires, des prescriptions de l'arrêté du 10 octobre 1957 sur le survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux.

Il lui demande quelles instructions il a données, ou compte donner, pour que soient mieux observées ces indispensables règles de sécurité.

Il lui demande également s'il ne juge pas utile de compléter l'arrêté sus-rappelé et d'interdire, en toutes circonstances et partout, le survol à basse altitude. (N° 320.) (Question transmise à M. le ministre des armées.)

La parole est à M. le ministre des armées.

M. Pierre Messmer, ministre des armées. Puisque ces survols à basse altitude sont le fait habituellement des avions militaires, M. le ministre de l'intérieur m'a demandé de répondre en qualité de ministre des armées à la question qui lui avait été posée par M. Pierre Garet.

Je répondrai que la réglementation en vigueur prévoit que l'entraînement aux vols à basse altitude ne doit se faire que dans des régions à faible densité de population et en évitant le survol des agglomérations, en tous cas sans descendre au-dessous d'une certaine altitude.

Cependant, je reconnais qu'à l'occasion d'exercices ou de manœuvres, des appareils militaires français ou alliés ont pu effectuer des vols en piqué. Mais il apparaît, à la suite des enquêtes effectuées, que le nombre des cas signalés et contrôlés est relativement faible et n'a donné lieu à aucun incident sérieux.

Néanmoins, les commandants de formation et les pilotes ont reçu des consignes sévères réglementant le franchissement de la vitesse du son et le vol en piqué afin de limiter dans la mesure du possible les inconvénients que ces franchissements comportent pour le public et pour l'agriculture. Mais je dois reconnaître que nous sommes obligés de continuer sur le territoire métropolitain l'entraînement de nos formations aériennes et que cet entraînement comporte un certain nombre de vols à basse altitude.

C'est pourquoi nous avons rappelé la réglementation, au mois d'août dernier, aux unités françaises et aux unités alliées. En même temps, nous avons distribué des carnets de silhouettes d'avions à réaction aux brigades de gendarmerie pour leur permettre d'identifier plus facilement les appareils contrevenants, qu'ils soient français ou alliés, et d'établir, éventuellement, des procès-verbaux qui permettent ensuite des sanctions disciplinaires contre les pilotes.

A ce propos, les commandants d'unités ont reçu des instructions pour sanctionner sévèrement les infractions signalées qui sont considérées comme des actes d'indiscipline.

Enfin, afin de limiter le renouvellement d'incidents de survol, certains vols d'entraînement ont été interrompus depuis le mois de septembre dernier au-dessus de certaines zones plus peuplées du territoire métropolitain.

M. Pierre Garet. Je demande la parole.

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

M. Pierre Garet. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être venu ce matin répondre à la question que j'avais posée, vous l'avez rappelé, à votre collègue de l'intérieur. S'il fallait une preuve de la nécessité de revoir, ne serait-ce que sur le plan administratif et réglementaire, la réglementation — et je cite ici — « du survol des agglomérations et des rassemblements de personnes et d'animaux », cette preuve, vous en conviendrez, résulterait de ce qui se passe ce matin. L'arrêté en cause — si je ne m'abuse — est du 10 octobre 1957. Il est signé du ministre de l'intérieur et du sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile. Aujourd'hui, la réponse est apportée par M. le ministre des armées, devant qui M. le ministre de l'intérieur, incontestablement dépassé, s'est désisté.

Le problème est essentiellement celui du survol de nos villes et de nos villages, de nos plages, de nos campagnes, par les avions militaires, qui tendent à devenir, c'est normal, plus rapides et plus impressionnants, qui sont souvent plus bruyants et, pour beaucoup, plus effrayants, et qui doivent cependant voler pour s'entraîner, je le reconnais volontiers.

En 1957, monsieur le ministre, des mesures ont été prises. Sont-elles respectées par les militaires ? Sont-elles suffisantes ? Telles étaient mes deux questions. Je note les décisions déjà prises et les instructions données. Ce n'est probablement pas suffisant.

J'avais posé ma question à la suite de ce que j'avais pu constater personnellement, de ce que nous pouvons constater les uns et les autres, si j'ose dire, journellement, à la suite également d'observations qui m'avaient été faites par des cultivateurs, des gens de la campagne justement inquiets des risques que faisait courir chez eux l'apparition de plus en plus fréquente, et qui risque de le devenir davantage encore, d'appareils à réaction, que leurs pilotes conduisent avec maîtrise, certes, mais parfois avec témérité. Au reste, le seul passage d'un de ces avions volant réglementairement, mais à très basse altitude, est certainement impressionnant. Il n'en faut pas davantage pour effrayer les animaux, sinon les personnes, et entraîner à leur sujet n'importe quelle conséquence.

Mais, monsieur le ministre, en plus des observations qui, je viens de le rappeler, étaient à l'origine de ma question, voici

que mon journal local, en date du 6 juillet — ma question date d'il y a trois semaines environ — me donne un nouveau motif de vous prier de réfléchir au problème.

Ce journal reproduit, sans la modifier, la lettre d'un estivant d'une sympathique petite plage de Picardie, Quend-Plage-les-Pins. Il ajoute, parlant de cette lettre, « qu'elle traduit les sentiments de tous les gens de bon sens, qui s'étonnent que l'on ne fasse rien pour interdire aux avions à réaction le survol à très basse altitude des villes et des villages picards ».

Voici la lettre. Elle est courte et je vous promets, monsieur le président, de ne pas dépasser le temps qui m'est imparti.

M. le président. Vous donnez toujours le bon exemple, monsieur Garet.

M. Pierre Garet. « La paisible plage de Quend-Plage-les-Pins a été mise en émoi, le 28 juin, à onze heures trente, par le passage à très basse altitude d'un avion à réaction. Marée haute, temps superbe, température douce. S'égaillaient sur le sable d'innombrables petits enfants, bébés pour la plupart, sous la surveillance de jeunes mamans ou de grand-mamans. L'inférieur rugissement est passé, imprévisible et brutal. Quelques secondes à peine, et voilà tout ce petit monde innocent subitement apeuré, haletant, nerfs à vif pour longtemps. Pourquoi ?

« J'ai peine à croire — poursuit la lettre — qu'il s'agit là d'un exercice commandé, lequel, en tout cas, eut pu trouver place plus au large, à distance respectable de ce petit banc de sable que la marée haute avait réservé aux ébats de ces enfants. »

Monsieur le ministre, nous sommes en ce domaine, comme en bien d'autres — mais ici c'est tout à fait régulier — soumis aux décisions du Gouvernement. Je pense qu'il était utile de vous demander — et je vous le demande — de serrer si possible de plus près encore la question et je compte sur vous, puisqu'aussi bien nous pouvons dire que nous sommes d'accord sur le but qui est le mien et dont vous n'avez pas du tout dit qu'il n'était pas le vôtre.

REPORT D'UNE QUESTION ORALE

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre des finances et des affaires économiques à une question de M. Armengaud (n° 289), mais, en raison de l'absence de son auteur, cette question est reportée à une séance ultérieure, conformément à l'article 78 du règlement.

LIQUIDATION DES PENSIONS DES ANCIENS FONCTIONNAIRES FRANÇAIS DES CADRES CHÉRIFIENS

M. le président. M. Joseph Raybaud demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelles mesures il compte prendre :

1° Pour hâter la parution des décrets d'assimilation qui, en application de la loi du 4 août 1956, doivent permettre la liquidation définitive des pensions des anciens fonctionnaires français des cadres chérifiens ;

2° Pour assurer aux intéressés une compensation effective des conséquences de la dévaluation de la monnaie marocaine (n° 304).

La parole est à M. le ministre des armées, en remplacement de M. le secrétaire d'Etat au finances.

M. Pierre Messmer, ministre des armées, remplaçant M. le secrétaire d'Etat au finances. Avec votre permission, monsieur le président, je répondrai au nom de M. Valéry Giscard d'Estaing à M. Joseph Raybaud que, par une circulaire du 23 septembre 1958, le ministre des finances a exposé aux différentes administrations le mécanisme de la garantie des pensions marocaines et tunisiennes, en insistant notamment sur le fait que l'initiative des arrêtés d'assimilation, point de départ de toute la procédure de garantie, appartient aux différentes administrations de rattachement.

Ces arrêtés doivent être établis d'après les niveaux d'intégration des agents en activité. A ce jour, trente arrêtés d'assimilation ont été examinés par le ministère des finances et renvoyés après signature aux administrations de rattachement. Il appartient à ces administrations de procéder désormais à la liquidation des pensions des retraités marocains dont les emplois ont fait l'objet d'un arrêté d'assimilation.

En attendant la concession de leur pension garantie, les retraités des cadres marocains bénéficient d'acomptes sur pension qui s'ajoutent aux arrérages de la pension principale et assurent aux intéressés des ressources voisines de celles que leur procurera la liquidation définitive de la pension garantie.

Le taux d'acompte, qui est de 47,5 p. 100 du montant de la pension principale pour les retraités des ex-cadres tunisiens, a été fixé à 50 p. 100 pour les retraités des cadres marocains, en raison de la disparité du change marocain à laquelle vous avez fait allusion.

Ces acomptes sont désormais payés, non plus semestriellement, mais trimestriellement, comme les pensions elles-mêmes.

M. Joseph Raybaud. Je demande la parole.

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

M. Joseph Raybaud. Monsieur le ministre, je vous remercie très vivement de la courtoisie avec laquelle vous m'avez répondu, au nom de M. le ministre des finances et des affaires économiques.

J'aurais souhaité lui adresser les mêmes remerciements pour le fond même de sa réponse. Malheureusement, celle-ci n'apaise pas toutes mes craintes.

Dans ma question j'avais, en effet, évoqué deux points : la parution des arrêtés d'assimilation, qui doivent permettre de liquider définitivement les pensions des intéressés, et la compensation du préjudice qu'ils ont subi du fait du décrochage entre notre franc et le franc marocain.

Sur le premier point, vous venez de me répondre que le ministère des finances examine avec diligence tous les arrêtés qui lui sont soumis, mais dont l'initiative appartient aux diverses administrations dans lesquelles ont été affectés les anciens agents des cadres chérifiens.

Je ne mets pas en doute la diligence des services de la rue de Rivoli et j'ai relevé avec satisfaction, dans le *Journal officiel* du 8 juillet, plusieurs arrêtés d'assimilation concernant le ministère des finances. Il n'en reste pas moins que la même diligence ne se manifeste pas partout puisque, près de cinq ans après le vote de la loi du 4 août 1956, de nombreuses catégories de personnels attendent encore la publication des textes qui, seuls, peuvent permettre de leur attribuer la pension à laquelle ils ont droit.

Aussi, monsieur le ministre, je voudrais sur ce point soumettre à M. le ministre des finances et des affaires économiques une suggestion. Puisqu'en cette matière il est le coordinateur, ne pourrait-il pas, par voie de circulaire, demander aux diverses administrations d'élaborer rapidement les arrêtés qui demeurent encore en souffrance et de l'en saisir sans tarder ?

Je suis persuadé qu'une telle mesure, avec le prestige qui s'attache à ses fonctions et à sa haute personnalité, serait de nature à accélérer la procédure, pour le plus grand bien de nos compatriotes qui étaient autrefois fonctionnaires des cadres marocains et tunisiens. Ils ont actuellement le sentiment d'être traités en parents pauvres. Ont-ils tort ?

Ce sentiment, il faut le dire, a été renforcé — c'était là le second point de ma question — par les variations qui sont intervenues dans le montant de leurs arrérages, lorsque la parité a été rompue entre les monnaies française et marocaine.

Il m'est répondu que, pour tenir compte de cette situation, le taux des acomptes versés aux intéressés a été majoré. J'en prends acte volontiers. Cependant, quelle que soit l'augmentation de ces acomptes, un tel système, lorsqu'il se prolonge pendant des années, ne peut, sur le plan psychologique comme sur le plan pécuniaire, avoir que des conséquences fâcheuses.

Je demande donc instamment à M. le ministre des finances et des affaires économiques de mettre tout en œuvre pour apurer la situation et verser rapidement aux anciens fonctionnaires des cadres chérifiens, comme à ceux des cadres tunisiens qui se trouvent dans le même cas, la retraite qui leur a été garantie par la loi du 4 août 1956.

Le problème évoqué dans ma question se double, en effet, de considérations humaines que l'administration ne doit pas négliger et auxquelles, nous le savons tous ici, M. le ministre des finances et des affaires économiques ne demeure jamais insensible.

Il ne faut pas donner l'impression, monsieur le ministre, à ces bons fonctionnaires qui ont servi loyalement l'impression que l'inertie est opposée à leurs justes revendications. Certains d'entre eux, âgés, sont morts laissant leurs veuves dans des situations difficiles ; d'autres attendent cette régularisation pour terminer leurs jours en paix. Cette détresse est grave à constater car j'ai l'honneur de compter beaucoup de ces fonctionnaires parmi mes administrés.

Aussi, je vous demande, monsieur le ministre, de signaler à votre collègue des finances que nous attendons de lui un geste qui soit avant tout humain.

PROPAGANDE ÉLECTORALE SUR LES ONDES DE LA R. T. F.

M. le président. M. Camille Vallin demande à M. le ministre de l'information en vertu de quelles dispositions les porte-parole de nombreux partis politiques ont pu, lors des dernières élections cantonales, utiliser la radio et la télévision françaises pour

leur propagande électorale, alors que le parti communiste français, que le corps électoral vient de désigner à nouveau comme le premier parti de France, n'a pas eu cette possibilité.

Il lui demande également de bien vouloir préciser si sa conception de la justice électorale, de la démocratie et de l'égalité en droit de tous les citoyens consiste bien à ne donner la parole sur les ondes de la radio et de la télévision françaises qu'aux partis qui sont d'accord, quant au fond, avec la politique gouvernementale. (N° 321.)

La parole est à M. le ministre de l'information.

M. Louis Terrenoire, ministre de l'information. L'honorable parlementaire auteur de la question assimile les unes aux autres, d'une manière inexacte mais certainement involontaire, les règles qui imposent aux pouvoirs publics, au cours d'une campagne électorale, de mettre certains moyens de propagande à la disposition des porte-parole des formations politiques en présence.

Le principe même de l'utilisation des ondes à des fins de propagande électorale, que ce soit celles de la radio ou de la télévision, n'est nullement formulé d'une manière absolue. Ce qui est exact, c'est que le Gouvernement s'efforce d'adapter aux progrès de la technique des textes souvent fort anciens, mais en respectant l'esprit dans lequel ces textes furent pris, et d'assurer une égalité aussi large que possible entre tous les candidats, quelle que soit l'inégalité des ressources financières dont ils puissent disposer.

Il est de tradition, dans un domaine où les traditions s'élaborent vite — je noterai que celle-ci remonte à un passé déjà lointain — que l'utilisation des ondes nationales ne soit autorisée qu'à l'occasion des consultations populaires les plus larges où le pays tout entier doit se prononcer sur les problèmes qui engagent son avenir. C'est le cas du référendum, c'est le cas des élections générales. Alors, mais alors seulement, et chaque fois en vertu de dispositions particulières, le Gouvernement offre aux groupements politiques l'accès du service public de la radio, en calculant d'ailleurs les modalités d'utilisation de ce moyen privilégié sur les modalités prévues pour tous les autres moyens officiels tels que l'attribution des emplacements d'affichage, l'impression ou la diffusion des circulaires, etc.

Les élections cantonales ne répondent pas à ce critère d'une large consultation populaire. Elles conservent encore en France un caractère local, un aspect individuel très marqué qui rend inutile et inopportun le recours à ce mode de diffusion de la pensée nationale. Aussi bien aucune politique sur les ondes n'a-t-elle été prévue avant les élections cantonales. Il n'y a donc pas eu d'initiative gouvernementale.

En revanche, à l'occasion de ces élections cantonales, la R. T. F. a pris l'initiative — c'est son droit — de s'adresser directement à des personnalités représentatives de différents partis politiques.

Contrairement à ce qu'affirme M. Vallin, on ne saurait prétendre que tous ces partis sont d'accord avec la politique gouvernementale puisque, de toute évidence, deux d'entre eux sont dans l'opposition.

Enfin lorsque M. Vallin évoque la démocratie pour justifier sa question orale, on ne saurait contester les droits et la compétence du parti communiste dans ce domaine. Imaginons en effet un instant que le parti communiste soit au pouvoir. Posons-nous alors deux questions, orales elles aussi :

1° Le parti communiste tolérerait-il une opposition ? 2° en admettant que cette opposition soit tolérée, supposition absurde, un sénateur hostile au Gouvernement obtiendrait-il qu'un ministre vienne lui donner une réponse ?

Je vous laisse le soin d'apporter vous-même une réponse à ces deux questions qui me paraissent compléter opportunément celle que M. Vallin a bien voulu me poser.

M. Georges Marrane. Vous avez été bien content de trouver les communistes dans la clandestinité, monsieur le ministre.

M. le président. Monsieur Marrane, vous n'avez pas la parole. Seul M. Vallin peut répondre au ministre.

M. Georges Marrane. Je rappelais un souvenir à M. le ministre.

M. le président. Vous n'avez pas la parole, je le répète. La parole est à M. Vallin.

M. Camille Vallin. Monsieur le ministre, vous avez répondu à la question que j'avais eu l'honneur de vous poser, d'une part en vous livrant à la diversion anticommuniste traditionnelle — et je n'en attendais pas moins de vous — et, d'autre part, en faisant un distinguo assez subtil entre la propagande organisée par les pouvoirs publics et les initiatives de la Radiodiffusion-télévision française.

Ce n'est pas très élégant pour un ministre de faire retomber sur d'autres des responsabilités qui sont les siennes. Par ailleurs, pour moi comme pour beaucoup de Français, il n'était pas besoin de faire cette expérience de la dernière campagne électorale pour être convaincu de la partialité des informations politiques données à la radio et à la télévision françaises.

Du moins, jusque-là, essayait-on en certaines circonstances de sauver les apparences en accordant cinq ou dix minutes au représentant du parti communiste. C'était évidemment scandaleusement insuffisant comparé au monopole de l'information dont dispose le parti gouvernemental, mais enfin les apparences étaient sauvées. Elles donnaient l'illusion d'un semblant de démocratie. Cette fois, même cela a disparu. Les auditeurs et téléspectateurs ont pu entendre MM. Paul Reynaud, Guy Mollet, André Collin, Félix Gaillard et Dusseaux, c'est-à-dire les représentants de tous les partis à l'exclusion du parti communiste.

En vertu de quel texte, en vertu de quels critères ? M. le ministre nous a dit que c'était une initiative de la R. T. F. On ne nous avait pas habitués, dans ce pouvoir fort, à laisser de telles initiatives aux services de l'information. Mais en tout cas que cela vienne de la direction de la R. T. F. qui est bien sous le contrôle du ministère de l'information ou du ministre, il y a de toute manière une discrimination inadmissible à l'encontre d'un parti que les électeurs, et que cela plaise ou non, c'est ainsi, viennent une fois de plus de confirmer comme étant le premier parti de France.

En vérité, monsieur le ministre, on accorde le droit de parole aux partis à la radio et à la télévision dans la mesure où ils procèdent leur confiance envers le chef de l'Etat. Vous vous êtes prévalus du fait que lors des élections cantonales avaient parlé des représentants de partis d'opposition, mais vous auriez dû préciser qu'il s'agissait des partis qui pratiquent une opposition dite constructive, ce qui ne gêne guère le pouvoir.

En vérité, la décision de priver notre parti de s'exprimer lors d'une campagne électorale est inquiétante et nous avons le droit de protester afin que le Gouvernement ne s'engage pas plus loin dans cette voie de l'arbitraire et d'une information à sens unique pour ne pas dire dans la voie d'une désinformation accentuée, car il faut appeler les choses par leur nom. L'entreprise de désinformation est telle à la radio et à la télévision françaises que déjà 80 p. 100 des auditeurs français sont obligés de rechercher sur des postes étrangers les nouvelles que la radio de leur propre pays leur dissimule ou dénature. Beaucoup d'entre eux sont indignés d'entendre certaines émissions, par exemple, monsieur le ministre, celle de ce reporter qui a monté une fable extraordinaire à propos de l'exploit historique de Youri Gagarine. Quand, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, un homme soviétique se libérait de l'attraction terrestre et faisait le tour du globe, ceux qui dirigent la R. T. F. ne se sont pas grandis en diffusant, et avec quel battage, et avec quelle orchestration, des informations qu'ils savaient fausses. La R. T. F. se comporte autrement lorsqu'il s'agit par exemple d'expériences spatiales américaines non négligeables certes, mais qui sont tout de même très loin, il faut le reconnaître, des exploits réalisés par les soviétiques.

Des millions d'auditeurs ou de téléspectateurs condamnent de tels procédés. Il sont indignés également par les émissions du dénommé Jean Nocher dont l'hystérie anticommuniste évoque irrésistiblement celle de certains chroniqueurs qui sévissaient sur les ondes à une période bien sombre de notre histoire.

Les auditeurs, les téléspectateurs sont des Français d'opinions politiques les plus diverses et, parmi eux, il y a de nombreux auditeurs communistes. Ce qu'ils attendent de la radio et de la télévision, c'est une information politique aussi objective que possible et non pas la seule opinion politique officielle, comme cela existe aujourd'hui. C'est leur droit puisqu'ils paient la redevance radiophonique qui fait vivre ce grand service public.

Au lieu de cela c'est la désinformation, la censure et il a fallu de nombreuses protestations pour obtenir la projection d'une émission de la télévision scolaire consacrée à Paul Eluard, parce qu'elle signalait l'adhésion de ce grand poète au parti communiste en 1942.

Et ce n'est pas le seul exemple. Combien de producteurs, de réalisateurs, d'artistes sont interdits à la télévision parce que leurs opinions politiques déplaisent au pouvoir ? A ce propos, mon collègue et ami M. Roger Garaudy avait posé une question écrite à M. le Premier ministre, en date du 21 février dernier, dans laquelle il dénonçait le véritable climat de mac carthysme qui s'instituait dans différents domaines du spectacle et de la culture, où il constatait que les mesures prises à l'encontre d'un certain nombre d'artistes, d'écrivains, de cinéastes sanctionnés portaient atteinte au principe formulé dans le préambule de la Constitution qui déclare : nul ne peut être lésé dans son travail ou son emploi en raison de ses origines, de ses opinions ou de ses croyances.

M. Garaudy informait le ministre que cette situation, en se prolongeant, alimentait une atmosphère de suspicion et de discrimination mortelle pour le libre épanouissement de la pensée et de l'art français au théâtre, au cinéma, à la radio et à la télévision...

M. le président. Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Vallin. Si vous voulez que les questions orales sans débat aient de l'efficacité, ne les confondez pas avec des questions orales avec débat. Vous venez de fournir des éléments de discussion qui auraient mieux trouvé leur place dans une question orale avec débat.

Vous avez posé des questions précises à M. le ministre. Il vous a répondu comme il croyait devoir vous répondre. Vous avez le droit, et vous seul, de lui répondre sur ces questions précises et, comme pour cela l'orateur, dit le règlement, dispose de cinq minutes, je me permets de vous demander de conclure.

Je l'ai déjà dit à un de vos collègues, vous feriez bien de revoir cette procédure pour que je ne sois pas obligé, ce qui m'est désagréable, de vous faire encore cette observation.

Vous avez la parole pour conclure.

M. Camille Vallin. Monsieur le président je suis bien obligé d'apporter des éléments qui me permettent, précisément, de faire la démonstration que toute la politique menée à la radio-télévision française révèle une orientation partielle, antidémocratique et antinationale. Au lieu d'être un service public donnant, comme ce devrait être son devoir, une information honnête et objective, la radio-télévision française est utilisée par les monopoles au pouvoir pour la défense de leurs privilèges. C'est un instrument de désinformation systématique entre les mains des puissances d'argent.

Nous ne sommes pas d'ailleurs les seuls à le dire. Certains journaux, peu suspects de sympathie pour les communistes, ont dénoncé cette mainmise totale du pouvoir sur la R. T. F.

Nous considérons quant à nous que ce grand service public national qu'est la R. T. F. devrait être soumis à un contrôle démocratique, afin qu'il soit au service de tous et non d'une minorité de « monopolistes ». C'est cela que nous ne cesserons de réclamer, avec tous les démocrates. C'est ainsi que cela se passera lorsque sera instaurée une République vraiment démocratique. Cela sera inévitablement, monsieur le ministre, malgré tous vos efforts de « désinformation ». (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

SITUATION DU PERSONNEL CONTRACTUEL DE L'OUTRE-MER A MADAGASCAR

M. le président. M. Marius Moutet demande à M. le ministre de la Coopération si le Gouvernement français entend prendre en charge le règlement de la situation des personnels contractuels de l'administration française à Madagascar.

Le décret n° 61-421 du 2 mai 1961 (*Journal officiel* de la République française) élimine totalement le personnel contractuel de l'outre-mer, sans que des dispositions aient été prises soit en vue d'un reclassement en métropole, soit en obtenant du Gouvernement malgache la certitude d'une prorogation des contrats. (N° 324.)

La parole est à M. le ministre de la Coopération.

M. Jean Foyer, ministre de la Coopération. La question posée par M. le sénateur Moutet a trait au problème des contractuels de Madagascar qu'il désigne sous cette expression : « personnels contractuels de l'administration française à Madagascar ».

Je me permettrai d'être en désaccord avec l'honorable auteur de cette question sur la qualification qu'il a donnée à ces personnels, car les contractuels dont il s'agit, bien avant que ne s'engageât le processus qui devait faire de Madagascar un Etat d'abord autonome, puis indépendant, n'étaient pas des agents de l'Etat, n'étaient pas liés à l'Etat français par un contrat ; c'étaient des agents du territoire et le contrat qui les régissait avait été conclu par eux avec le territoire de Madagascar, devenu depuis lors Etat autonome puis Etat souverain, mais qui reste titulaire des créances et des obligations du territoire qui s'est transformé de la manière que je viens de définir.

Dans ces conditions, le décret du 2 mai 1961 portant règlement d'administration publique pour la fixation de certaines dispositions statutaires applicables aux fonctionnaires de l'Etat et aux magistrats de l'ordre judiciaire détachés hors du territoire européen de la France pour l'accomplissement d'une tâche de coopération technique ou culturelle, s'applique, comme l'indique son intitulé même et comme le rappelle son article 1^{er}, non pas à ce personnel contractuel, mais aux fonctionnaires de l'Etat qui sont mis par mes soins à la disposition de tel ou tel Etat qui nous en fait la demande.

Du reste, il n'aurait guère été concevable que, d'une manière générale, les textes intervenus en matière de coopération technique depuis mai dernier prissent en charge l'ensemble de ce personnel contractuel étant donné que, de plus en plus, notre assistance technique est appelée à s'exercer dans des catégories d'emplois qui ne correspondent pas à celles auxquelles appartient la majorité des contractuels dont il s'agit et qui relèvent de ce que notre droit de la fonction publique appellerait les catégories B C ou D.

Or, de plus en plus, les Etats auxquels nous apportons une assistance technique, et c'est assez naturel, « africanisent » ou « malgachisent » les emplois en question, de telle sorte que progressivement notre assistance technique tend à ne plus s'exercer que dans les emplois supérieurs de l'administration exigeant des qualifications élevées que ces personnels contractuels n'ont pas dans leur grande majorité.

Cela dit, il reste le problème social de ces personnels contractuels dont le Gouvernement mesure toute l'importance et qu'il s'est efforcé de résoudre, singulièrement dans le cas de Madagascar, par les accords conclus l'an dernier avec la République malgache, spécialement par la convention d'établissement, cette convention complétant l'accord multilatéral sur les droits fondamentaux des nationaux des Etats de la Communauté. Elle maintient à ces personnels contractuels de nationalité française la capacité juridique de continuer à exercer ses fonctions au profit de l'administration malgache.

Nous avons donc évité par cet accord qu'une mesure générale du Gouvernement malgache n'élimine brutalement tous ces contractuels de l'administration. Mais, en vertu des termes mêmes des contrats, il est bien certain que le Gouvernement malgache conserve la possibilité de licencier les agents dont il s'agit et on ne peut guère lui reprocher de vouloir progressivement, d'une manière tout à fait raisonnable et à un rythme raisonnable, « malgachiser » les cadres de son administration.

Ainsi, se posera, pour un nombre important de contractuels — il ne faut pas se le dissimuler — un problème de reclassement et de rapatriement en France, problème sur lequel le Gouvernement s'est déjà penché.

Personnellement, j'ai obtenu au début de cette année du comité directeur du fonds d'aide et de coopération une avance pour le commissariat aux rapatriés, avance que le projet de loi rectificative qui sera dans les jours prochains soumis au Sénat tendra à régulariser sous la forme d'un crédit budgétaire.

J'ajouterais que, dans la mesure où il n'est pas possible de satisfaire aux demandes de personnel qui nous sont présentées par tel ou tel Etat, et où, parmi les effectifs de contractuels, il nous sera possible de trouver des agents possédant des diplômes d'un niveau correspondant aux diplômes demandés aux fonctionnaires d'Etat de coopération technique, il sera fait par priorité appel à ces contractuels.

M. Marius Moutet. Je demande la parole.

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

M. Marius Moutet. Monsieur le président, mes chers collègues, j'ai le devoir de défendre les Français servant à l'étranger et qui y ont travaillé, non seulement dans leur intérêt personnel, mais dans l'intérêt de notre pays.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Marius Moutet. Ils ont droit à la sollicitude de notre pays et les mesures de décolonisation peuvent porter un préjudice grave à un certain nombre de ces hommes qui ont rendu service à la France et n'ont pas été étrangers à l'esprit qui a pu régner entre un certain nombre de Français et les autochtones, en particulier à ces agents qui servent sous contrat dans un Etat devenu entièrement indépendant et cherchant, bien entendu, à mettre le plus grand nombre possible de ses nationaux à leur place.

Que fait pour ceux-là le Gouvernement français ? Rien. Il a pris un décret en vertu duquel les agents au service de l'Etat reçoivent certaines compensations, sur lesquelles d'ailleurs nous aurions beaucoup à dire, en particulier pour les fonctionnaires et agents de l'Assemblée de l'Union française — purement et simplement supprimée — dont certains ont été singulièrement maltraités.

Les hommes qui sont partis avec leur famille vont être purement et simplement rapatriés en France : quelle situation vont-ils y trouver ?

Vous avez reçu, monsieur le ministre, de la part du groupement de ces agents, à la date du 19 mai 1961, une lettre par laquelle ils vous exposaient cette situation.

Nous sommes les seuls sur la situation desquels le Gouvernement français ne s'est pas penché et « jusqu'à présent nos modestes revendications n'ont été prises en considération par personne. Elles sont ignorées, la plupart du temps, des pouvoirs publics eux-mêmes », vous indiquent-ils.

« Les agents contractuels, poursuivent-ils, sont dans l'éventail des professions les seuls à ne bénéficier d'aucun avantage » — et je pourrais presque dire d'aucune réparation — « et cela malgré des promesses réitérées des pouvoirs publics de s'occuper des agents contractuels, nous disons bien des promesses.

« La situation est angoissante, comme nous le disions ci-dessus, d'autant plus qu'un certain nombre d'agents contractuels ne sont plus, en raison de leur âge, acquis au cours de l'expatriement, susceptibles d'être reclassés en France, certains ayant dix, quinze et vingt ans et plus de services effectifs dans l'administration française, tant à Madagascar qu'en métropole.

« Que deviendront ces nationaux ?

« Nous pouvons affirmer sans crainte que la main-d'œuvre contractuelle a su créer, par son travail journalier, cette atmosphère de fraternité qui a été si nécessaire pour passer sans heurt de l'état de colonie à celui d'Etat indépendant.

« Actuellement, les nationaux français autres que les fonctionnaires servant outre-mer dans les divers pays de la Communauté ne sont pas, lors de leur congé ou rapatriement définitif en France, affiliés à la sécurité sociale, c'est-à-dire que l'agent contractuel servant l'Etat a la charge complète des maladies pouvant l'atteindre, lui ou sa famille. De plus, en sa qualité de non-affilié, il ne peut prétendre au régime complémentaire de retraite des affiliés sociaux, régime consenti à des nationaux étrangers travaillant occasionnellement en France, retraite dite « des vieux travailleurs ».

« Quant à la retraite proprement dite, et alors que les fonctionnaires originaires des diverses communautés bénéficient d'une part contributive de l'employeur fixée à 20 p. 100 du traitement servi — décret du 16 février 1952 — il n'a jamais été prévu en ce qui nous concerne de régime d'affiliation à un régime de retraite. »

« Or, même si le contractuel avait la possibilité de s'en créer une sur ses propres revenus et sans part contributive de l'employeur près de la caisse des dépôts et consignations ou près d'une société d'assurances, il se verrait dans bien des cas frappé d'interdit. En effet, pour ne prendre qu'un exemple, la caisse métropolitaine de retraites par répartition des travailleurs métropolitains expatriés, avenue Victor-Hugo, garantit bien une retraite aux expatriés, mais à l'exclusion des personnels servant l'Etat français.

« A notre humble avis, il s'avère très urgent que des mesures soient prises à l'égard de ceux-ci, lesquels dans un avenir plus ou moins rapproché se retrouveront en France sans situation, sans retraite et sans aucune possibilité de reclassement. »

Le Gouvernement a l'obligation de se pencher sur la situation de ces travailleurs et de faire un effort, soit pour les maintenir dans leur situation, soit pour les reclasser dans des conditions leur permettant de vivre et ne faisant pas d'eux des réfugiés dans leur propre pays.

Il ne faut pas créer en France un problème de réfugiés avec ces fonctionnaires qui sont victimes de circonstances qu'ils n'ont pas voulues, qu'ils n'ont pas prévues. Ce n'est pas parce qu'ils ont passé un contrat avec Madagascar que des efforts ne doivent pas être faits, soit pour les maintenir dans leur situation, soit pour leur trouver en France une situation de remplacement.

Voici un exemple : les assistants de l'enseignement ont été maintenus et vous avez obtenu, pour eux, des contrats ; par contre, pour les assistants des travaux publics — ils sont assistants au même titre — vous n'avez rien fait ! J'en connais qui ont des familles assez nombreuses, qui vont revenir en France, qui n'ont plus de situation, ni aucun moyen de reclassement.

Je vous demande de porter votre attention sur ces Français qui sont dignes de l'intérêt de la nation et je me permets de compter sur vous pour examiner chacune de leurs réclamations avec bienveillance. (Applaudissements.)

— 3 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour de la séance de ce matin est épuisé.

Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la deuxième séance, qui aura lieu aujourd'hui à quinze heures :

Discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Edgard Pisani demande à M. le Premier ministre de bien vouloir lui indiquer où en sont les études qu'il a entreprises sur la réforme administrative et lui demande en particulier la place réciproque qu'occupent dans ses conceptions administration générale et administration technique, collectivités locales et services d'Etat. (N° 77.)

Discussion en deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, modifiant et complétant la loi du 17 décembre 1926, déjà modifiée, portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande. (N°s 88, 154 [1959-1960] ; 191 et 216 [1960-1961]. — M. Joseph Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant modification de l'article 33 du livre I^{er} du code du travail relatif à la définition du travailleur à domicile. (N°s 282 et 302 [1960-1961]. — M. Roger Lagrange, rapporteur de la commission des affaires sociales.)

Discussion du projet de loi tendant à accorder à certains gérants de sociétés à responsabilité limitée la faculté d'opérer des versements de rachat au titre de l'assurance vieillesse. (N°s 171 et 298 [1960-1961]. — M. André Chazalon, rapporteur de la commission des affaires sociales.)

Discussion du projet de loi relatif aux droits de passage des pêcheurs le long des cours d'eau du domaine public. (N°s 148 [1959-1960] et 300 [1960-1961]. — M. Fernand Verdeille, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.)

Discussion des propositions de loi : 1° de M. Raymond Guyot, Mme Jeannette Vermeersch, MM. Roger Garaudy, Georges Cogniot, Léon David, Georges Marrane, Louis Namy, Camille Vallin et des membres du groupe communiste et apparenté tendant à proroger les dispositions de l'ordonnance n° 58-1008 du 24 octobre 1958 relatives au maintien dans les lieux de certains clients, locataires et occupants de bonne foi des hôtels, pensions de famille et locaux dont le bailleur exerce la profession de loueur en meublé ; 2° de M. Antoine Courrière et des membres du groupe socialiste et apparenté tendant à proroger les dispositions de l'ordonnance n° 58-1008 du 24 octobre 1958 relatives au maintien dans les lieux de certains clients, locataires et occupants de bonne foi des hôtels, pensions de famille et locaux dont le bailleur exerce la profession de loueur en meublé. (N°s 168, 256 et 292 [1960-1961]. — M. Jacques Delalande, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.)

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

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

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.