

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ÉTRANGER : 24 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 27^e SEANCE

Séance du Mardi 23 Juin 1964.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 726).
2. — Congé (p. 726).
3. — Dépôt d'un projet de loi (p. 726).
4. — Transmission d'une proposition de loi (p. 726).
5. — Dépôt de rapports (p. 726).
6. — Dépôt d'un rapport du Gouvernement sur l'évolution de l'économie nationale et des finances publiques (p. 726).
7. — Intersion dans l'ordre du jour (p. 726).
8. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 727).
9. — Questions orales (p. 727).

Harmonisation des prix agricoles à l'intérieur du Marché commun :

Question de M. Paul Pelleray. — MM. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Paul Pelleray.

Pensions d'invalidité des militaires et marins :

Question de M. André Monteil. — MM. le secrétaire d'Etat ; André Monteil.

Nomination du personnel administratif et secondaire dans les établissements hospitaliers :

Question de M. André Maroselli. — MM. le secrétaire d'Etat ; André Maroselli.

Subvention à la fédération sportive et gymnique du travail :

Question de M. Jacques Duclos. — MM. le secrétaire d'Etat ; Jacques Duclos.

Incidents électoraux dans l'île de la Réunion :

Question de M. Jacques Duclos. — MM. le secrétaire d'Etat ; Jacques Duclos.

Rappel au règlement : M. Georges Repiquet.

10. — Situation du réseau routier. — Discussion de questions orales avec débat (p. 732).

Discussion générale : MM. René Tinant, Abel Sempé, Georges Portmann, Louis Talamoni, Louis Jung, Jacques Henriot, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Antoine Courrière.

11. — Intersion dans l'ordre du jour (p. 741).

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

12. — Dépôt de rapports (p. 741).

13. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 742).

14. — Amendements aux articles 45, 48, 49 et 61 de la convention de Chicago sur l'aviation civile internationale. — Adoption d'un projet de loi (p. 742).

Discussion générale : M. Raymond Brun, rapporteur de la commission des affaires économiques.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

15. — Amendement à l'article 48 a de la convention de Chicago sur l'aviation civile internationale. — Adoption d'un projet de loi (p. 742).

Discussion générale : M. Raymond Brun, rapporteur de la commission des affaires économiques.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

16. — Modification de certaines dispositions du code de l'aviation civile. — Adoption d'une proposition de loi (p. 743).

Discussion générale: MM. Gaston Pams, rapporteur de la commission des affaires économiques; Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques.

Article unique:

Amendements de M. Gaston Pams. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Adoption de la proposition de loi.

Modification de l'intitulé.

17. — Mesures relatives à certains personnels de la navigation aérienne. — Rejet d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 743).

Discussion générale: MM. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports; Roger Lagrange, rapporteur de la commission des affaires sociales; André Méric, Camille Vallin, Jacques Henriot.

Vote unique, demandé par le Gouvernement, sur le texte adopté par l'Assemblée nationale.

Art. 1^{er} à 9:

MM. le rapporteur, Jacques Henriot.

Sur l'ensemble: MM. Antoine Courrière, le ministre, André Colin.

Rejet du projet de loi au scrutin public.

18. — Commission mixte paritaire (p. 753).

19. — Prorogation des délais de revision de certaines rentes viagères constituées entre particuliers. — Adoption d'une proposition de loi (p. 753).

Discussion générale: M. Marcel Molle, rapporteur de la commission des lois.

Article unique:

Amendement du Gouvernement. — MM. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports; le rapporteur. — Réservé.

Amendement du Gouvernement. — MM. le ministre, le rapporteur. — Adoption.

Amendement du Gouvernement (réservé). — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Adoption de la proposition de loi.

Modification de l'intitulé.

20. — Suspension et reprise de la séance (p. 755).

Présidence de M. Amédée Bouquerel.

21. — Communication du Gouvernement (p. 755).

22. — Dépôt d'un projet de loi (p. 755).

23. — Dépôt de rapports (p. 755).

24. — Statut de l'Office de radiodiffusion-télévision française. — Rejet, en deuxième lecture, d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 755).

Discussion générale: MM. Hubert Durand, rapporteur de la commission des affaires culturelles; Alain Peyrefitte, ministre de l'information; Georges Lamousse, Emile Hugues, Louis Gros, président de la commission des affaires culturelles; Antoine Courrière.

Vote unique, demandé par le Gouvernement, sur le texte adopté par l'Assemblée nationale.

Rejet du projet de loi au scrutin public.

25. — Règlement de l'ordre du jour (p. 759).

PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,

vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq minutes.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 18 juin a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CONGE

Mme le président. M. Maurice Lalloy demande un congé. Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

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

Le congé est accordé.

— 3 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

Mme le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi n° 56-782 du 4 août 1956 relative aux conditions de reclassement des fonctionnaires et agents français des administrations et services publics du Maroc et de Tunisie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 278, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (Assentiment.)

— 4 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi n° 63-1143 du 19 novembre 1963 relative à la protection des animaux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 279, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (Assentiment.)

— 5 —

DEPOT DE RAPPORTS

Mme le président. J'ai reçu de M. Roger Lagrange un rapport fait au nom de la commission des affaires sociales, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif à certains personnels de la navigation aérienne (n° 259, 1963-1964).

Le rapport sera imprimé sous le n° 280 et distribué.

J'ai reçu de M. Joseph Raybaud un rapport fait au nom de la commission spéciale, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant réorganisation de la région parisienne (n° 265, 1963-1964).

Le rapport sera imprimé sous le n° 281 et distribué.

— 6 —

DEPOT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT SUR L'EVOLUTION DE L'ECONOMIE NATIONALE ET DES FINANCES PUBLIQUES

Mme le président. En application de l'article 38, troisième alinéa, de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, M. le Premier ministre m'a fait parvenir un rapport sur l'évolution de l'économie nationale et des finances publiques.

Acte est donné du dépôt de ce rapport, qui sera imprimé et distribué.

— 7 —

INTERVERSION DANS L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. J'informe le Sénat de la communication suivante que M. le président a reçue de M. le Premier ministre: « En raison de modifications intervenues à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, j'ai l'honneur de vous demander, conformément à l'article 48 de la Constitution, de bien vouloir déplacer la nouvelle lecture du projet de loi relatif à l'office de radiodiffusion-télévision française du début, où il est actuellement inscrit, à la fin de l'ordre du jour prioritaire du mardi 23 juin. »

L'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui est donc ainsi modifié, conformément à l'article 48 de la Constitution et à l'article 29 du règlement.

— 8 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

Mme le président. L'ordre du jour appellerait la réponse à la question suivante de M. Marcilhacy :

« M. Pierre Marcilhacy demande à M. le ministre des affaires étrangères dans quelle mesure la reconnaissance « de jure » de la République populaire de Chine lui paraît compatible avec l'appui offert, au sein de l'Europe, à l'Espagne du général Franco, ainsi qu'avec les assurances prodiguées aux démocraties traditionnellement liées à la France. »

Mais M. Marcilhacy vient de me faire connaître qu'il désire transformer cette question en question orale avec débat.

En conséquence, cette affaire est retirée de l'ordre du jour.

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, la question orale avec débat de M. Marcilhacy sera communiquée au Gouvernement sous le n° 78 et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 9 —

QUESTIONS ORALES

Mme le président. Je rappelle que la question orale sans débat de M. Pierre Marcilhacy sur la reconnaissance « de jure » de la République populaire de Chine a été retirée de l'ordre du jour, cette question ayant été transformée par son auteur en question orale avec débat.

HARMONISATION DES PRIX AGRICOLES A L'INTERIEUR
DU MARCHÉ COMMUN

Mme le président. M. Paul Pelleray expose à M. le ministre de l'agriculture que l'harmonisation des prix agricoles à l'intérieur de la Communauté économique européenne a été prévue par le traité de Rome et les accords récents de Bruxelles.

Il lui demande en conséquence pour quelles raisons les dispositions prévues par les textes ne se traduisent pas dans les faits. (N° 576. — 11 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Messieurs les sénateurs, les règlements adoptés par le conseil des ministres de la Communauté économique européenne tant le 14 janvier 1962 que le 13 décembre 1963 ont prévu l'établissement d'un prix unique pour les produits agricoles faisant l'objet d'une organisation commune de marché. Cet objectif doit être atteint au plus tard au début du stade du marché unique, c'est-à-dire en 1970. Par contre, durant la période transitoire, le rapprochement des prix doit s'effectuer progressivement.

En application des règlements dont il s'agit, aucun Etat membre ne peut accroître l'« éventail » des prix actuellement pratiqués et la Communauté doit réduire peu à peu la « fourchette » de ces derniers. Au stade final, malgré l'existence d'un prix indicatif communautaire, les Etats membres déterminent des prix indicatifs dérivés dans les centres de commercialisation importants sur le plan régional, en fonction des différences de prix dues au coût des transports.

En ce qui concerne les céréales, pour effectuer le rapprochement nécessaire, chaque année le Conseil décide du mouvement des prix indicatifs pour parvenir à ce résultat. Le prélèvement intracommunautaire, qui « éponge » les différences de prix, disparaîtra avec ces différences elles-mêmes comme conséquence du rapprochement de ces derniers.

Pour les produits transformés — porcs, volailles, œufs — c'est au contraire l'élimination progressive du prélèvement qui conduit au rapprochement des prix.

C'est enfin de la liberté progressive de circulation que résulte le rapprochement des prix des fruits et légumes.

Les récents règlements concernant la viande bovine, le riz, le lait ont également prévu des modalités du rapprochement des prix. Pour les produits laitiers, au cours de la période de transition, les écarts entre les prix indicatifs nationaux doivent être réduits graduellement de telle manière que le prix indicatif commun du lait constitue le seul objet de prix pour la Communauté en 1970. Des dispositions similaires ont été prévues pour la viande bovine et le riz.

Ainsi, une sorte de calendrier de rapprochement des prix a été fixé par les règlements.

Il n'en reste pas moins que la réduction progressive de la « fourchette » des prix pose des problèmes difficiles à résoudre. La commission, qui en est pleinement consciente, a présenté en novembre 1963 des propositions en vue de l'établissement

d'un niveau commun des prix des céréales pour la campagne 1964-1965, c'est ce qu'il est convenu d'appeler le plan Mansholt. Ces propositions se sont heurtées jusqu'à présent à l'opposition du Gouvernement allemand, le prix des céréales en République fédérale étant le plus élevé de la Communauté.

Le 12 mai dernier, la commission a fait de nouvelles propositions visant à fixer un prix unique pour les céréales à partir de la campagne de commercialisation 1966-1967. Celles-ci n'ont pas plus que les précédentes, recueilli l'adhésion du Gouvernement allemand. Le conseil des ministres de la Communauté, réuni à Bruxelles les 1^{er} et 2 juin, n'a pu constater l'impossibilité d'un accord sur cette question. Toutefois, il a décidé qu'une position définitive sur les propositions du plan Mansholt serait adoptée avant le 15 décembre 1964.

Mme le président. La parole est à M. Pelleray.

M. Paul Pelleray. Monsieur le ministre, votre réponse parle beaucoup du futur mais ignore le présent. Alors, je voudrais un peu vous parler du passé et évoquer devant vous et l'Assemblée les difficultés sans cesse croissantes du monde paysan.

Depuis un certain nombre d'années, certains gouvernements, d'ailleurs avec des pensées très louables, ont cherché à apporter des solutions à ces crises. Je n'évoquerai pas devant vous l'indexation, avec tout ce que cela veut dire et l'espérance que ce mot a soulevée dans le monde paysan. Je n'évoquerai pas non plus les raisons de la suppression de cette indexation. On a voulu changer cela et apporter à ce monde paysan des espérances en lui faisant entrevoir, à juste titre, qu'il doit se moderniser. On a parlé de réformes de structure. On a apporté sur le plan social quelques avantages, mais tout cela se concrétise, j'allais dire par le néant.

Voyez-vous, une espérance nouvelle est née avec le Marché commun. Vous venez, monsieur le ministre, de nous donner quelques précisions, mais elles portent sur le futur. Dans l'état actuel des choses, elles ne donnent rien. Si, peut-être donnent-elles quelque chose puisque le Gouvernement s'est préoccupé, à juste titre, non plus d'une certaine surproduction, mais d'une sous-production, sous-production conséquente à ces difficultés que j'évoquais et aussi — expression qu'on ne veut pas employer dans les milieux officiels ni chez les économistes — à la question des prix, car il faut bien le dire, tout le problème présent est là. Bien sûr, la loi complémentaire d'orientation est parfaite, mais son exécution est elle aussi au futur.

Monsieur le ministre, si je me suis permis de poser cette question, c'est sans pensée importune. Je ne voulais point chercher à compliquer votre tâche. Vous avez tout à l'heure évoqué le prix des céréales. Bien sûr, le gouvernement allemand oppose son veto pour une raison que nous connaissons bien. Je n'aurai pas la cruauté de vous demander si le gouvernement français n'est pas un peu tacitement d'accord avec le gouvernement allemand sur ce plan là.

Je veux dire en conclusion que le monde rural, dans ses difficultés sans cesse croissantes, vous a fait confiance. Cette confiance il ne faut à aucun prix la décevoir. (Applaudissements.)

M. François Giacobi. Très bien !

PENSIONS D'INVALIDITÉ DES MILITAIRES ET MARINS

Mme le président. M. André Monteil a l'honneur d'exposer à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la loi de finances rectificative pour 1962 (loi n° 62-873 du 31 juillet 1962) a introduit, par son article 6, une modification à l'article L. 48 du code des pensions.

Avant cette loi, les militaires invalides du fait du service pouvaient prétendre soit à une pension d'invalidité au taux du grade, soit à une pension rémunérant les services, accrue d'une pension d'invalidité au taux du soldat.

Désormais, les militaires et marins qui ont été atteints en service d'infirmités susceptibles d'ouvrir droit à pension au titre du code des pensions militaires d'invalidité reçoivent la pension dudit code afférente à leur grade à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la pension ou la solde de réforme susceptible de leur être allouée en application des dispositions des articles L. 10, L. 11 et L. 12 du présent code.

Selon les termes de l'exposé des motifs du projet de loi, cette modification apportée à l'article L. 48 du code des pensions avait pour objet de supprimer un système d'allocation complexe et de mettre fin à des inégalités, en accordant sans restriction la pension d'invalidité du grade.

Il a l'honneur de lui demander pourquoi, dans ces conditions, il refuse d'appliquer le texte précité aux militaires retraités avant le 3 août 1962. (N° 574. — 4 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le sénateur, je crois que l'explication de l'attitude du Gouvernement se trouve dans le principe de la non-

rétroactivité des lois. En vertu de ce principe, le nouveau régime d'invalidité institué par l'article 6 de la loi de finances du 31 juillet 1962 ne peut évidemment s'appliquer qu'aux militaires rayés des cadres postérieurement au 3 août 1962, ainsi qu'aux ayants cause des militaires décédés en activité postérieurement à cette date.

Il s'agit là d'un principe général qui est extrêmement strict et qui est constamment appliqué en matière de pension. Il a été confirmé par le Conseil d'Etat, précisément lors de l'examen du décret n° 63-1059 du 21 octobre 1963 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 31 juillet 1962 précitée.

Mme le président. La parole est à M. Monteil.

M. André Monteil. Monsieur le secrétaire d'Etat, je m'excuse auprès du Gouvernement que vous représentez de revenir à la charge à propos de ce problème puisque notre excellent collègue M. Naveau avait, je crois, posé une question analogue il y a quelques mois. Mais, tant que vous persévererez dans l'injustice, monsieur le secrétaire d'Etat, nous persisterons dans notre revendication de justice ; d'autant plus que, selon certains bruits, il y aurait débat au sein du Gouvernement, entre différents départements ministériels, sur ce problème précis et je pensais qu'une évolution aurait pu se produire. C'est ce qui avait motivé ma question orale sans débat.

Je vois que cette évolution n'a pas encore mûri puisque vous vous contentez de reproduire presque dans les mêmes termes ce que vous avez dit à M. Naveau. Souffrez donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'apporte quelque contradiction aux arguments que vous venez d'énoncer, qui me paraissent assez contestables en la matière. Je rappelle à mes collègues ce dont il s'agit. Avant les dispositions prévues par l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962, les militaires invalides du fait du service pouvaient prétendre, soit à une pension d'invalidité au taux du grade, soit à une pension rémunérant les services, accrue d'une pension d'invalidité au taux du soldat. Le Gouvernement a proposé une amélioration que le Parlement a saluée avec beaucoup de plaisir et, par cet article 6, il a été admis que désormais les militaires et marins qui ont été atteints en service d'infirmités susceptibles d'ouvrir droit à pension au titre du code des pensions militaires d'invalidité recevraient la pension dudit code afférant à leur grade, à laquelle s'ajouterait le cas échéant la pension ou la solde susceptible de leur être allouée en vertu des dispositions des articles L. 10, L. 11 et L. 12 du code des pensions.

Si l'on se réfère à l'exposé des motifs rédigé par le Gouvernement lui-même, on s'aperçoit que les intentions étaient généreuses. « Le système antérieur d'option — disait l'exposé des motifs gouvernemental — est d'une application complexe, aboutit à des résultats inéquitables. Il présente en particulier l'inconvénient de ne pas garantir aux intéressés une rémunération hiérarchisée de l'invalidité conforme au grade détenu, dont bénéficient au contraire les militaires de réserve. »

« Afin de mettre fin à cette situation, les intéressés, disait encore cet exposé des motifs, se verraient désormais sans restriction accorder la pension d'invalidité du grade, assortie de la pension rémunérant les services. »

Belles intentions ! Malheureusement, l'immense majorité des personnels concernés sont des invalides des deux guerres admis à la retraite antérieurement au 3 août 1962, date à laquelle on veut faire partir les dispositions de la loi, de telle sorte qu'au lieu de supprimer un système complexe, on le maintient.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous voudrez bien dire à votre collègue des finances qu'il reste toujours trois catégories : les militaires de carrière invalides partis en retraite antérieurement au 3 août 1962, qui ne bénéficient pas de votre générosité ; les militaires de carrière invalides partis en retraite postérieurement au 3 août 1962, qui bénéficieront de votre générosité ; enfin, les militaires des réserves qui, eux, quelle que soit la date où ils ont contracté leur invalidité, bénéficient d'une pension d'invalidité au taux du grade. Par conséquent, la complexité demeure et l'injustice demeure.

Vous invoquez, comme d'habitude, l'argument de la non-rétroactivité des lois. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne suis pas un juriste éminent comme vous, ni même un juriste tout court, mais je voudrais tout de même contester qu'en la matière le principe de la non-rétroactivité des lois s'applique. En effet, si nous nous reportons aux commentaires Sirey, paragraphe intitulé « Effets rétroactifs des lois », et à toute la jurisprudence visant l'article 2 du code civil, nous y verrons que toute loi nouvelle s'applique en principe même aux situations établies et aux rapports juridiques fournis avant sa promulgation, quand elle n'a pas pour effet de léser les droits acquis. Ce sont d'ailleurs les conclusions de M. le procureur général Saru et vous pouvez vous référer également à la note de M. Capitant du 13 janvier 1930.

Il apparaît donc que les modifications apportées par l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962 ne lésent pas le droit acquis,

par les militaires en cause, à pension d'invalidité. Elles n'apportent en effet, mes chers collègues, qu'un changement de taux. Or, le taux est un accessoire de pension variable et c'est en cela qu'elles ont un effet rétroactif.

Il y a d'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, un précédent qui a été créé lors de l'attribution de la majoration pour enfants. Pour cette affaire-là encore, le Gouvernement a pris une position obstinée, têtue. Là encore, les finances avaient invoqué le principe de la non-rétroactivité, mais ont fini par admettre que cette majoration était un accessoire de pension variable et elle fut payée aux ayants-droits avec rappel.

Il y a donc là deux cas semblables qui, à notre sens, doivent recevoir la même solution. Mais il y a mieux. Car, puisque vous invoquez toujours le principe de la non-rétroactivité des lois, je voudrais vous démontrer qu'il y a quelques semaines, sur une affaire semblable, vous n'avez pas invoqué, ni pratiqué, ce principe. Je prendrai pour exemple l'article 52 de la loi de finances pour 1964, qui a augmenté le taux de l'indemnité spéciale, dite allocation n° 5, pour les grands invalides et les grands infirmes. Or, il se trouve, monsieur le secrétaire d'Etat, que je connais un militaire de carrière retraité invalide, à qui on refuse le bénéfice de l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962 ; mais c'est en même temps un très grand invalide titulaire de l'allocation n° 5 et, en cette qualité, il bénéficie de l'augmentation prévue par l'article 52 de la loi de finances pour 1964. En tant que militaire de carrière retraité, on lui refuse une disposition au nom de la non-rétroactivité des lois, mais, en tant que grand invalide, on lui applique automatiquement la majoration du taux. Dans les deux cas, il s'agit simplement d'une modification des taux et vous devez automatiquement appliquer aux personnels en cause l'augmentation de ces taux.

Comme vous avez invoqué des décisions du Conseil d'Etat, je voudrais dire que le décret n° 63-1059 du 21 octobre 1963, portant règlement d'administration publique pour la loi du 31 juillet 1962, dit expressément que la Haute assemblée ne s'est pas prononcée sur le fond, mais a estimé que cette question ne pouvait être réglée par un décret portant règlement d'administration publique.

Il en est de même pour la décision du Conseil d'Etat du 13 juillet 1963, à la suite de la requête d'un ancien militaire de carrière, le colonel Lheureux. Le Conseil d'Etat a estimé qu'il était incompétent en cette matière et que l'application du code des pensions relevait de la compétence des tribunaux des pensions.

Mais vous avez tort d'invoquer les décisions qui portent sur la forme pour attaquer notre argumentation au fond. En réalité, et c'est ma conclusion, en ce domaine comme en beaucoup d'autres, vous avez cru nous satisfaire de l'apparence, vous avez voulu donner l'illusion que les invalides du fait du service bénéficiaient de la générosité gouvernementale et, après ce coup de chapeau donné à la justice, par une application rigoureuse, inhumaine et injuste de la disposition que vous avez proposée, vous avez refusé à 99 p. 100 des intéressés le bénéfice de la loi, c'est-à-dire aux plus intéressants de tous puisqu'il s'agissait des invalides des deux guerres.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il faut revoir cette question, nous proposer au besoin des dispositions nouvelles à l'occasion du collectif budgétaire qui va venir en discussion ; mais, tant que vous n'aurez pas proposé cette mesure au Parlement, nous continuerons à dire que vous nous avez donné de l'apparence alors que nous voulons des réalités, car c'est la justice qui nous intéresse et non pas l'apparence de la justice. (*Applaudissements à gauche, au centre-gauche et à droite.*)

NOMINATIONS DU PERSONNEL ADMINISTRATIF ET SECONDAIRE DANS LES ÉTABLISSEMENTS HOSPITALIERS

Mme le président. M. André Maroselli expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que certaines pressions se sont exercées en vue de faire nommer aux fonctions de chef lingère dans un établissement hospitalier de la Haute-Saône une employée jugée indésirable par ses supérieurs, ce qui soulève une question de principe concernant, d'une manière générale, la gestion des établissements hospitaliers pour lesquels le chef d'établissement, en vertu des dispositions du décret n° 58-1202 du 11 décembre 1958, est seul qualifié, après avis de la commission paritaire, pour procéder aux nominations du personnel administratif et secondaire.

Il lui demande de vouloir bien lui donner des éclaircissements sur les conditions d'application des dispositions de ce décret, toujours en vigueur. (N° 577.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, la question posée par l'honorable parlementaire vise le cas d'une lingère candidate à un poste vacant de chef d'équipe surveillante lingère. La

personne en question était seule candidate à ce poste. Compte tenu cependant de la réglementation sur la réservation d'emplois pour le personnel rapatrié d'Algérie, le préfet de la Haute-Saône demanda au ministère de la santé publique, le 23 novembre 1963, une autorisation de recrutement.

Le ministère de la santé publique et de la population offrit alors le poste de chef d'équipe surveillante lingère aux quelques rapatriées de cette catégorie non encore reclassées. Aucune d'elles n'accepta. Les rapatriés ont, en effet, la possibilité de refuser les emplois qui leur sont offerts, dans la limite de deux refus.

Le président de la commission administrative de l'hôpital essaya d'ailleurs lui-même de faire appel directement à des rapatriés, dont certaines se trouvaient déjà reclassées, mais sans succès non plus.

Par lettre du 14 janvier 1964, le ministère de la santé publique et de la population donna alors au préfet de la Haute-Saône l'autorisation qu'il avait sollicitée.

Le président de la commission administrative voulait empêcher le directeur de l'hôpital de nommer la personne en question qui avait toutes les qualités requises : elle était seule candidate à ce poste ; elle avait les diplômes et titres requis ; elle occupait en fait les fonctions depuis quinze mois ; elle avait toujours été très bien notée. Dans son dossier, une seule note en baisse en 1957. Cette diminution, d'après les renseignements communiqués, coïnciderait avec la création du syndicat chrétien de l'établissement dont la personne en question était une des promotrices et qui n'avait pas la faveur du président de la commission administrative, ni celle du directeur de l'établissement.

A l'occasion de ce cas particulier, l'honorable parlementaire soulève une question de principe concernant la nomination du personnel soignant et secondaire des hôpitaux. C'est au directeur de l'hôpital qu'il appartient de nommer le personnel. C'est aussi au directeur qu'il appartient de prononcer les avancements de grade, après avis de la commission paritaire.

Dans le cas particulier, la commission paritaire a été réunie, a donné son avis et la promotion a été faite par le directeur dans des conditions tout à fait régulières.

Néanmoins, si l'honorable parlementaire estime que cette promotion a été prononcée irrégulièrement, il lui appartient d'en saisir les tribunaux administratifs.

Mme le président. La parole est à M. Maroselli.

M. André Maroselli. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les explications qui viennent de nous être données ne sauraient suffire à faire disparaître le caractère des pressions exercées dans ce cas précis sur le directeur de l'hôpital.

Cette affaire nous paraît d'autant plus grave en elle-même qu'elle pose une question de principe qui remet en cause la gestion des établissements hospitaliers telle qu'elle a été prévue par le décret n° 58-1202 du 11 décembre 1958, dont l'article 27 stipule que le directeur est seul qualifié pour procéder aux nominations aux emplois administratifs et secondaires.

Les hauts fonctionnaires qui ont exercé ces pressions sur le directeur de l'hôpital pour obtenir la nomination comme chef lingère d'une employée jugée indésirable par ses supérieurs et par la commission paritaire ont eu suffisamment conscience du caractère illégal de leurs démarches pour n'en laisser aucune trace écrite. En effet, le chef de cabinet du ministre, le directeur du personnel du ministère de la santé publique ont, l'un et l'autre, exigé la nomination de leur protégée au cours de communications téléphoniques nombreuses en précisant que cette nomination devait intervenir le jour même parce que le ministre l'exigeait.

Le préfet du département a même cru devoir ajouter, lui aussi par une communication téléphonique, que le directeur de l'hôpital jouait sa situation dans cette affaire. Comme il se permettait de faire observer que, s'il obtempérait, sa situation deviendrait difficile en face de la commission paritaire qui a donné un avis défavorable par trois voix contre une à cette nomination et de la commission administrative non moins hostile à cette promotion, le préfet lui suggéra de procéder à cette nomination puis de se rendre à Paris pour demander au ministère une mutation qui lui serait sûrement accordée.

Ainsi, pour pouvoir obtenir la nomination comme chef lingère d'une employée subalterne qui n'a d'autre mérite que d'être recommandée par l'U.N.R., on acceptait de provoquer le départ du directeur de l'établissement ! Certes, on invoque la dérogation à l'ordonnance n° 62-657 du 9 juin 1962 sur les rapatriés, mais le seul fait que le préfet ait demandé cette dérogation sans que le directeur de l'hôpital en ait été informé suffit à donner à cette affaire son véritable caractère.

Nous n'en restons pas là. Une nomination imposée dans de telles circonstances sera remise en cause devant le tribunal administratif et éventuellement devant le Conseil d'Etat. En

prenant acte aujourd'hui d'un favoritisme à caractère politique, nous nous étonnons qu'un ministre ait pu commettre un tel abus de pouvoir en exigeant d'un fonctionnaire sous ses ordres qu'il bafoue les règles administratives imposées par la loi.

Le caractère politique et partisan de la décision prise dans cette affaire ne peut faire aucun doute. En effet, je tiens à préciser ici que j'ai reçu personnellement un coup de téléphone du chef de cabinet du ministre de la santé publique qui me demandait de ne pas poser de question orale sans débat étant donné les liens amicaux qui m'unissent à son ministre. (Sourires.)

Comme je lui faisais remarquer que le ministre, lors d'une visite que je lui avais faite, m'avais promis de retirer la dérogation qu'il avait accordée à la demande du préfet, le chef de cabinet n'a pas hésité à me déclarer que, depuis, l'affaire avait pris un tour politique et qu'entre la majorité et l'opposition il ne pouvait que faire un choix, douloureux peut-être, mais inévitable, en faveur de l'intervenant majoritaire. (Rires à gauche.)

M. Bernard Chochoy. Et la justice alors ?

M. André Maroselli. C'est là une explication que nous ne saurions accepter. La loi ne connaît dans ses applications ni majorité, ni opposition. La loi est faite pour tous. Elle est la garantie commune. Le fait d'appartenir à la majorité ne saurait dispenser personne du respect des obligations légales. Or, dans cette affaire — je tiens à le préciser — c'était la commission paritaire avec le maire, président de la commission administrative et opposant, qui demandait le respect de la loi, et c'était l'intervenant majoritaire qui demandait un acte administratif illégal dans son esprit et dans sa forme.

Le ministre et les fonctionnaires qui sont intervenus n'avaient pas le droit de l'oublier.

Si l'autorité d'un ministre et celle d'un préfet ne trouvent plus leurs limites dans le respect des impératifs légaux, nous avons le droit de redouter la généralisation des pratiques les plus arbitraires. (Applaudissements à gauche, au centre-gauche et à droite.)

M. Bernard Chochoy. Il pourrait bien se produire aussi des retours de flammes !

M. André Maroselli. Je l'espère.

SUBVENTION A LA FÉDÉRATION SPORTIVE ET GYMNIQUE DU TRAVAIL

Mme le président. M. Jacques Duclos rappelle à M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports que la fédération sportive et gymnique du travail, comptant 130.000 licenciés et 1.200 clubs, n'a perçu cette année qu'une subvention de 5.000 francs, alors que des organisations sportives de même importance ont perçu, ce qui est d'ailleurs parfaitement normal, entre 220.000 et 275.000 francs.

Que d'après les critères qui sont officiellement définis, la subvention de la F. S. G. T. devrait être de 240.000 francs ;

Que d'après la déclaration faite à l'Assemblée nationale par le haut commissaire à la jeunesse et aux sports :

« Le critère de la distribution des crédits ne doit pas reposer sur les tendances ou orientations.

« Dans ce domaine, nous ne considérons que les activités, c'est, je crois, le critère le plus objectif, celui auquel nous devons nous tenir. »

Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre pour mettre rapidement un terme à l'injustice ci-dessus signalée et assurer une juste distribution des crédits aux organisations sportives. (N° 578.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le sénateur, la subvention accordée à la F. S. G. T. — Fédération sportive et gymnique du travail — a effectivement été fixée à 5.000 francs pour l'année 1964.

Il appartient à l'association intéressée d'adresser au secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports, avant le 15 décembre prochain, un dossier de demande de subvention concernant l'année 1965. Ce dossier devra comprendre un compte rendu des activités 1964, un exemplaire du budget exécuté en 1963, un projet de budget 1964, un projet de budget 1965 et une note concernant les activités envisagées par cette fédération en 1965.

L'administration examinera alors avec le plus grand soin cette demande de subvention, de manière à étudier dans quelle mesure il serait possible d'augmenter la subvention actuelle.

Mme le président. La parole est à M. Duclos.

M. Jacques Duclos. Madame le président, mesdames, messieurs, je prends acte de la déclaration faite par M. le secrétaire d'Etat et je pense que la Fédération sportive et gymnique du travail ne manquera pas d'adresser à M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports le dossier demandé.

Cependant, malgré la brièveté de la réponse de M. le secrétaire d'Etat, je veux me permettre de donner quelques explications plus détaillées. En effet, la question que j'ai posée est relative à l'octroi d'une subvention de fonctionnement à la Fédération sportive et gymnique du travail.

Jusqu'en 1962, aucune subvention ne fut attribuée à la F. S. G. T., dont les adhérents n'étaient cependant pas éliminés du bénéfice des stages de formation ou de perfectionnement organisés tant à l'Institut national des sports que dans les centres régionaux d'éducation physique et sportive.

Le problème posé est celui de la subvention allouée à toutes les fédérations sportives, à l'exception de la F. S. G. T., alors que, d'après un arrêt du Conseil d'Etat de 1962, la F. S. G. T. devrait être subventionnée comme toutes les autres fédérations sportives.

Il est vrai qu'en septembre 1962, la F. S. G. T. reçut un mandat de 15.000 francs, représentant 10.000 francs pour la régularisation des années antérieures et 5.000 francs pour 1962. C'est donc cette somme de 5.000 francs que M. le secrétaire d'Etat persiste à attribuer chaque année depuis 1962 à la F. S. G. T., qui groupe 1.200 clubs, 300.000 adhérents, dont 130.000 licenciés parmi les plus démunis, puisque ce sont des travailleurs.

Cela m'amène à faire quelques comparaisons, en indiquant qu'il ne s'agit nullement pour moi de considérer comme exagérées les subventions accordées aux autres fédérations. Mes comparaisons n'ont d'autre objet que de souligner l'injustice dont la F. S. G. T. est victime.

C'est ainsi que la Fédération française d'athlétisme a reçu 1.117.000 francs, soit 234 fois plus que la F. S. G. T.; la Fédération française de gymnastique, 350.000 francs, soit 70 fois plus que la F. S. G. T.; la Fédération sportive de France, 295.000 francs, et l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique, 215.000 francs.

Nous considérons, je le répète, que ces sommes ne sont pas excessives; au contraire, elles sont insuffisantes; mais pourquoi une discrimination aussi scandaleuse existe-t-elle à l'encontre de la F. S. G. T. ?

Personne ne peut nier que la F. S. G. T., organisation sportive multisports, fait preuve d'une intense activité sportive. C'est pourquoi la discrimination que je viens d'évoquer s'explique d'autant moins que M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports déclara, le 28 octobre 1961, à l'Assemblée nationale: « Le critère de la distribution des crédits ne doit pas reposer sur les tendances ou orientations. Dans ce domaine, nous ne considérons que les activités. C'est, je crois, le critère le plus objectif, celui auquel nous devons nous tenir. »

Pourquoi ces propos de bon sens et d'équité ne sont-ils pas suivis d'actes? Pourquoi s'obstine-t-on depuis des années à ne pas vouloir recevoir une délégation de la direction de la F. S. G. T.? Je dois dire que M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports m'a fait savoir par son attaché de cabinet qu'il allait recevoir avant la fin du mois une délégation de la F. S. G. T. Je le remercie d'avance et j'espère que la promesse sera tenue.

C'est cette année que la F. S. G. T. fête son trentième anniversaire. Elle est la descendante directe du mouvement sportif travailliste né en 1908 et constitué sur des bases qui n'ont jamais été dissimulées.

Toute sa propagande, son action de toujours reposent sur une appréciation, qu'elle n'est d'ailleurs plus seule à partager, à savoir que le développement d'un mouvement sportif s'adressant à tous et à toutes ne peut être dissocié des conditions de vie générales.

Sans doute, la F. S. G. T. déclare-t-elle que les efforts faits par le pouvoir en faveur de l'éducation physique et du sport sont encore insuffisants. Mais cela ne saurait justifier une sanction financière, d'autant plus que son point de vue tend à se généraliser.

Il est vrai que la F. S. G. T. s'est élevée contre les arrêtés modifiant les conditions de désignation des dirigeants sportifs fédéraux. Mais le comité national des sports unanime a adopté une position analogue.

Un autre argument est utilisé contre la F. S. G. T., à savoir qu'elle serait une organisation communiste, ce qui ne correspond nullement à la réalité. Elle ne compte sans doute pas plus de communistes que d'autres organisations sportives. Que certains de ses dirigeants soient communistes, chacun le sait. Mais en quoi l'appartenance de dirigeants sportifs à des partis politiques pourrait-elle permettre d'attribuer à leur fédération sportive une appartenance politique quelconque? On murmure aussi que la F. S. G. T. s'alignerait sur les positions de la fédération mondiale de la jeunesse démocratique. C'est encore inexact, car si la F. S. G. T. participe aux épreuves sportives des festivals mondiaux de la jeunesse, elle n'est pas affiliée à cette organisation et apporte simplement son concours aux travaux de la commission sportive.

Lors de sa dernière conférence de presse, à laquelle les dirigeants des fédérations sportives étaient invités, M. le secré-

taire d'Etat a cru devoir « recommander » au président de la F. S. G. T. de s'adresser au « gouvernement indonésien pour obtenir sa subvention ». Il est exact qu'invitée à la fin de l'année dernière par le gouvernement indonésien, tous frais payés de Paris à Paris, à participer aux jeux des forces montantes, la F. S. G. T. envoya une délégation à Djakarta en précisant bien dès le départ qu'elle n'entendait pas que sa présence puisse être interprétée comme une prise de position quelconque sur les problèmes qui pouvaient venir en discussion au cours du congrès qui a suivi. Ses représentants se sont tenus sur cette position.

En réalité, la F. S. G. T. ne néglige aucune occasion, aucun moyen de créer ou de développer des liens d'amitié avec les sportifs du monde entier, notamment avec les organisations sportives travaillistes de Belgique, de Hollande, de Suisse, d'Allemagne fédérale, d'Autriche, d'Italie, de Finlande, organisations qui ne font l'objet d'aucune discrimination de la part des gouvernements de ces pays. Il est tout aussi normal que la F. S. G. T. rencontre en France et chez eux les sportifs des syndicats des pays socialistes.

On nous dit aussi — ou on veut laisser supposer — que la F. S. G. T. serait mal considérée dans le mouvement sportif français. La vérité est qu'elle entretient les meilleures relations avec la presque totalité des fédérations françaises. Ces relations sont concrétisées par l'existence d'une trentaine d'accords ou d'ententes permettant à ses athlètes de rencontrer ceux des autres organisations.

D'ailleurs, le comité national des sports, qui groupe l'ensemble des quarante-cinq fédérations sportives, a décidé à l'unanimité voici quelques semaines de remettre sa plaquette d'honneur à M. Rousseau, président de la F. S. G. T., pour « ses éminents services rendus au sport français ».

Pour toutes ces raisons, je demande que ne soit pas maintenu l'ostracisme dont est victime la F. S. G. T. C'est porter tort en définitive à l'ensemble du sport français que de priver une de ses organisations parmi les plus dynamiques de la juste part des subventions qui devrait lui revenir de droit.

La F. S. G. T. doit être traitée de la même manière que les autres fédérations sportives, les seuls critères valables pour la fixation du montant de sa subvention devant être son activité et l'importance de ses effectifs. A ce sujet je rappelle que l'usage fait des subventions perçues antérieurement par la F. S. G. T. a toujours été soigneusement vérifié et a valu à ses dirigeants les plus vifs éloges des contrôleurs gouvernementaux.

Tandis qu'on célèbre le centenaire de la naissance de Pierre de Coubertin, rénovateur des Jeux olympiques modernes, je veux rappeler ce qu'il déclarait à la fin de sa vie.

« Il est indispensable — disait-il — de lier le sport au mouvement social. C'est de la masse, c'est dans le peuple que vous puiserez les plus grandes ressources sportives... Le recrutement doit se faire dans le peuple qui joue toujours franc-jeu et se soucie peu des combinaisons personnelles ».

Je souhaite que M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports, s'inspirant de ces nobles paroles, décide de mettre fin à l'injustice qui frappe la F. S. G. T. (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et au centre gauche.*)

INCIDENTS ÉLECTORAUX DANS L'ILE DE LA RÉUNION

Mme le président. M. Jacques Duclos expose à M. le ministre de la justice que les méthodes électorales employées dans l'île de la Réunion au cours des élections législatives de 1962 et 1963 ont été fréquemment contraires aux dispositions légales.

Qu'à la suite des élections législatives du 18 novembre 1962, les violences, les expulsions de mandataires des candidats, les bourrages ou les enlèvements d'urnes, les falsifications des résultats furent tels que le Conseil constitutionnel dénonça l'emploi de ces méthodes dans les trois circonscriptions de la Réunion.

Que des plaintes ont été portées contre les responsables de coups de force électoraux, l'un d'entre eux exerçant actuellement les fonctions de maire.

Que la culpabilité de ce personnage étant nettement établie, le préfet de la Réunion prit, en date du 21 février 1963, un arrêté le suspendant pour un mois de ses fonctions; que, d'après les attendus de l'arrêté, l'intéressé a fait l'objet d'une inculpation du parquet près le tribunal de grande instance de Saint-Denis du fait d'enlèvement des urnes électorales des trois bureaux de la section de Champ-Borne, le 5 mai 1963.

Que d'après l'article 120 du code électoral :

« L'enlèvement de l'urne contenant les suffrages émis et non encore dépouillés sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 240.000 à 1.200.000 anciens francs. »

Il lui demande en conséquence à quelle date l'affaire relative à cet enlèvement des trois urnes, le 5 mai 1963, ayant entraîné une inculpation, sera appelée et jugée.

Il lui précise, en outre, que dans la deuxième circonscription, le Conseil constitutionnel prononça l'annulation des opérations électorales, notamment parce que le président d'un bureau de vote avait « rempli l'urne lui-même ».

Que cet adjoint au maire n'a jamais été inculpé pour ce fait et a pu recommencer le 5 mai 1963.

Que, surpris en flagrant délit par les mandataires des deux candidats, il fut confondu, à la suite des plaintes portées par tous les témoins et enfin inculpé.

Il lui demande à quelle date sera jugée cette deuxième affaire, dont l'instruction est close, laquelle concerne un magistrat municipal qui, au surplus, est un officier ministériel. (N° 579.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. A cette question posée le 11 juin dernier par l'honorable sénateur, je voudrais répondre qu'en effet les élections du 18 novembre 1962 et du 5 mai 1963 ont été marquées dans le département de la Réunion par divers incidents. Ces incidents ont donné lieu à l'ouverture d'informations judiciaires dont certaines sont toujours en cours. Il convient d'ailleurs de préciser que ces procédures ont été engagées à la suite de plaintes mettant en cause, selon les circonscriptions, les représentants de partis politiques de nuances diverses.

Elles visent soit des infractions proprement électorales — enlèvement d'urnes, destruction de procès-verbaux, atteinte à l'exercice du droit électoral, etc. — soit des infractions de droit commun — violences à particuliers ou à agents de la force publique, détérioration de véhicules, injures et diffamations.

La Chancellerie est régulièrement tenue informée du développement de ces procédures qui suivent leur cours normal; certaines ont déjà fait l'objet de décisions des juridictions de jugement.

La question posée paraît se référer à deux procédures particulières; mais, en l'absence de précisions suffisantes, le Garde des sceaux ne se trouve pas en mesure d'indiquer leur état actuel non plus que leurs perspectives.

Mme le président. La parole est à M. Duclos.

M. Jacques Duclos. Madame le président, mesdames, messieurs, je regrette beaucoup que M. le ministre de la justice soit aussi mal informé et je vous prie de m'excuser d'apporter quelques éléments d'information que je pourrai mettre à sa disposition.

La question que j'ai posée a trait à de singulières méthodes électorales qui ont cours dans l'île de la Réunion. Depuis longtemps, c'est vrai, les élections se déroulent de façon bien particulière dans cette île où l'ancien Premier ministre, M. Michel Debré, est allé chercher une revanche facile de son échec électoral en Touraine.

Les élections générales de 1962 donnèrent lieu à des actes de violence, à des expulsions de mandataires de candidats des bureaux de vote et aussi à des enlèvements d'urnes.

Le conseil constitutionnel dénonça l'emploi de telles méthodes électorales dans les trois circonscriptions de la Réunion, mais cela n'empêcha pas la validation des élections de la troisième circonscription, les élections des deux autres circonscriptions étant annulées.

Des plaintes furent portées contre les responsables de ces coups de force, notamment contre l'un d'entre eux, M. Ramassamy, à l'époque maire-adjoint et aujourd'hui maire de Saint-André. Il faut croire que le cas de l'intéressé était assez grave puisque le préfet le suspendit pour un mois de ses fonctions, en date du 21 février 1963. M. Ramassamy fut l'objet d'une inculpation du parquet près le tribunal de grande instance de Saint-Denis, mais elle n'a encore eu aucune suite. Pourtant l'article 120 du code électoral prévoit que « l'enlèvement de l'urne contenant des suffrages émis et non encore dépouillés sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 240.000 à 1.200.000 anciens francs ».

A cela je veux ajouter qu'à Saint-Paul, M. Robert Wolf, adjoint au maire et huissier de son métier, avait rempli l'urne lui-même (*Rires.*) Cette commune fait partie de la deuxième circonscription dont l'élection fut annulée à cause de ce « bourrage d'urnes ».

Or, M. Robert Wolf n'a fait l'objet d'aucun jugement.

En l'occurrence, on peut dire que la justice est vraiment borgne, dure d'oreilles et boîteuse.

Sans doute pourra-t-on dire que des condamnations ont été prononcées. A la suite de manœuvres frauduleuses au cours des élections municipales du 15 mars 1959 à Saint-Denis, le tribunal condamna M. Corré, président du bureau de vote, et son secrétaire, M. Dubernet, le premier à six mois de prison et 50.000 francs d'amende, le deuxième à quatre mois de prison et 25.000 francs d'amende. Mais beaucoup d'actes frauduleux restent sans sanction.

Quand on examine le dossier des fraudes électorales à la Réunion, on risque de commettre des erreurs de détail tellement les fraudes sont nombreuses.

A propos de fraudes, je veux citer les élections municipales du Port, dont le maire décédé était communiste. Au lieu de procéder à l'élection pour les sièges vacants, le préfet prononça la dissolution du conseil municipal et, le décret de dissolution ayant fait l'objet d'un recours en Conseil d'Etat, le préfet Perreau-Pradier, actuellement en service dans l'Aisne, n'en installa pas moins une délégation spéciale à la mairie du Port.

Cette délégation spéciale fit les élections qui eurent lieu le 25 mars 1962, accompagnées de descentes de nervis, de matraquages, d'arrestations de militants syndicaux et d'anciens conseillers municipaux qui furent privés de leurs droits civiques. Les auteurs de la fraude, le dénommé Gonthier en tête, furent les bénéficiaires de cette élection préfabriquée.

Par la suite, le Conseil d'Etat annula l'arrêté de dissolution de la municipalité du Port, mais les fraudeurs étaient en place.

Et pourtant, lors de l'élection du 18 novembre 1962, malgré l'enlèvement et le bourrage d'une urne, le candidat soutenu par la municipalité n'obtint, si l'on peut dire, que 1283 voix contre 1609 au candidat communiste.

Depuis, la situation s'est encore aggravée puisque l'ancien député communiste Paul Vergès a été destitué de son mandat de conseiller général à la suite d'une condamnation à trois mois de prison ferme pour délit de presse.

Telles sont les beautés du système. A ce sujet, je veux rappeler qu'ayant été moi-même condamné pour des délits de presse en 1927 et 1928, alors que Poincaré était président du conseil, jamais il ne fut question de me retirer mon mandat de député. Messieurs du Gouvernement, vous avez fait des progrès dans le sens des atteintes à la liberté de la presse et aux libertés démocratiques en général.

Au surplus, une illégalité flagrante s'ajoute à cet acte d'arbitraire, étant donné qu'il n'y a pas d'élection prévue pour pourvoir le siège vacant du fait de la démission d'office de Paul Vergès. Cependant, l'article 217 du code électoral stipule que « en cas de vacance par décès, option, démission... ou pour toute autre cause, les électeurs doivent être réunis dans le délai de trois mois ».

Tels sont les faits. A la vérité, Paul Vergès fut candidat contre M. Michel Debré. C'est peut-être cela qu'on lui reproche. Et maintenant qu'il se soustrait aux recherches de la police, alors que tant de fraudeurs qu'il a dénoncés ne sont pas jugés, sa femme reçoit des lettres menaçant son mari de mort. Un prétendu comité réunionnais d'action anticommuniste multiplie les menaces contre Paul Vergès et déclare avoir la ferme intention de le placer dans une clandestinité définitive. Les hommes qui profèrent ces menaces sont sans aucun doute les mêmes que ceux qui se sont livrés aux fraudes scandaleuses dont je n'ai signalé que quelques exemples.

Et le préfet de la Réunion, qui était antérieurement en Algérie, a non seulement décidé illégalement qu'il n'y aurait pas d'élection au Port dans les délais prévus pour remplacer Paul Vergès, conseiller général démis d'office, mais il a prescrit la mise en application de l'ordonnance n° 60-1104 du 15 octobre 1960 visant les fonctionnaires.

Cette ordonnance, signée comme par hasard Michel Debré, et spéciale aux départements d'outre-mer, permet de faire muter d'office en France tout fonctionnaire dont la présence est considérée comme étant de nature à troubler l'ordre public.

Explicitant la mise en vigueur de cette ordonnance, le préfet a mis les fonctionnaires de la Réunion en garde contre tout « recel » éventuel du journaliste Paul Vergès. La circulaire Debré apparaît ainsi sous son véritable jour, comme n'étant rien d'autre qu'un texte discriminatoire à l'encontre des départements d'outre-mer.

Et pourtant, recevant le 30 avril 1964 une délégation du bureau du comité de coordination des départements d'outre-mer qui demandait l'abrogation de l'ordonnance Debré, M. le ministre d'Etat Jacquinet promit de ne pas l'utiliser.

Nous voyons ce que deviennent les promesses officielles. C'est pourquoi nous sommes pleinement d'accord avec nos collègues du groupe socialiste de l'Assemblée nationale qui, dans une proposition de loi n° 959, demandent l'abrogation de cette ordonnance, précisant à ce sujet : « L'usage qui a été fait de cette ordonnance, rappelant la belle époque des lettres de cachet, prouve à quel point l'arbitraire peut être poussé. Il suffit de connaître le contenu de cette législation spéciale pour se rendre compte de son caractère discriminatoire, choquant et humiliant. »

Enfin, laissez-moi vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'ai en main une photographie représentant la tribune d'un meeting électoral de M. Michel Debré. On aperçoit sur cette photo, au centre, M. le docteur Vinson, dirigeant de l'U. N. R., suppléant de M. Macé aux élections de novembre 1962, annulées pour fraude électorale comme je l'ai rappelé. A côté de lui se trouve le conseiller à la cour d'appel de Saint-Denis-de-la-Réunion, M. Lambert, lequel devait, quelques semaines plus tard, condamner Paul Vergès à trois mois de prison ferme en appel à la suite de son acquittement en première instance.

M. André Maroselli. C'est scandaleux !

M. Jacques Duclos. Ce jugement, dans de telles conditions, ne prend-il pas l'allure d'un règlement de comptes, d'une vengeance politique ? C'est ce que tout homme honnête est en droit de se demander.

J'ajoute que l'article pour lequel Paul Vergès a été condamné avait trait à la guerre d'Algérie. Vous devriez être le premier, vous, monsieur le secrétaire d'Etat, à considérer qu'un tel jugement n'est plus de mise maintenant, qu'il est dépassé. N'est-il pas scandaleux de condamner un homme dans de telles conditions et de le déchoir de son mandat de conseiller général ? Telle est la belle besogne du régime et de M. Michel Debré à la Réunion.

En conclusion, je veux dire que le peuple de la Réunion, témoin de tant d'illégalités et d'injustices couvertes aujourd'hui par M. Debré, veut une justice juste. Il veut que les fraudeurs soient punis et ne puissent plus continuer à créer un climat d'illégalités et de terreur dans l'île. Il veut que l'élu du Port, Paul Vergès, soit rétabli dans ses droits et rendu à la liberté.

Le peuple de la Réunion veut une liberté vraie. Il veut pouvoir choisir librement ses représentants et c'est pourquoi je me réserve de revenir sur ce sujet lors de la prochaine session par le dépôt d'une question orale avec débat. Nous aurons sans doute l'occasion de nous expliquer avec certains des représentants de l'île de la Réunion dans cette assemblée.

Je veux rappeler, en conclusion, les demandes qui sont précisées dans ma question et j'aimerais que M. le ministre de la justice s'informât à cet égard car il paraît ne rien savoir de ce qui se passe dans l'île de la Réunion.

Quand M. Ramassamy, maire de Saint-André, inculpé puis suspendu pour avoir enlevé trois urnes, sera-t-il jugé ?

Quand M. Robert Wolf, huissier de son état, adjoint au maire de Saint-Paul, spécialiste en bourrage d'urnes, sera-t-il, lui aussi, jugé ?

Le fait qu'aucune action n'ait été engagée contre de tels individus montre que le pouvoir veut que cela continue, mais à la Réunion comme ailleurs, il faudra bien que cela change ! (Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.)

M. Georges Repiquet. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

Mme le président. La parole est à M. Repiquet, pour un rappel au règlement.

M. Georges Repiquet. Madame le président, mesdames, messieurs, notre collègue M. Duclos a déposé une question orale sans débat, ce qui me prive du plaisir que j'aurais eu à lui répondre et peut-être à lui prouver que sa bonne foi a été surprise.

Mais il vient de nous dire qu'il envisageait de déposer une question orale avec débat. Je l'avais prévu et, mon cher collègue, j'ai déposé, sur ce même sujet, une question orale avec débat qui nous permettra de tirer au clair ce qui vous préoccupe.

M. Jacques Duclos. Nous nous expliquerons sur ce point !

M. Georges Repiquet. Je vous donne lecture du texte de ma question orale : « M. Repiquet demande à M. le Premier ministre quelles mesures le Gouvernement envisage pour mettre fin à la campagne systématique de diffamation entreprise par le parti communiste réunionnais et dont le but avoué est de soumettre le département à la servitude étrangère. » (Rires à l'extrême gauche et à gauche.)

Dans ces conditions, c'est à la prochaine rentrée parlementaire que j'aurai l'honneur d'expliquer devant vous les méthodes d'un parti qui n'est plus celui de M. Duclos, car il ne s'agit plus du parti communiste français. Vous serez alors tous éclairés sur cette question, de même que M. Duclos dont il me sera facile de détruire l'argumentation.

M. Jacques Duclos. Nous nous expliquerons, nous « repiquerons », monsieur Repiquet (Sourires.). Nous reviendrons à la charge et nous préciserons alors plus en détail tout ce qu'il y a à dire sur vos procédés !

M. Georges Repiquet. Je vais au devant de vos désirs !

Mme le président. Monsieur Repiquet, votre question orale avec débat est effectivement parvenue à la présidence et elle a été transmise au Gouvernement.

— 10 —

SITUATION DU RESEAU ROUTIER

Discussion de questions orales avec débat.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. René Tinant attire à nouveau l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur la situation

alarmante, voire catastrophique, de notre réseau routier national.

Tandis que la circulation s'accroît en intensité et en tonnage, les crédits d'entretien indispensables sont nettement insuffisants, tout particulièrement dans les régions exposées aux méfaits du gel où les dégâts de l'hiver 1962-1963 ne sont pas encore effacés. La modicité de ces crédits ne permet plus la réalisation des travaux pour l'aménagement nécessaire de nos routes.

La pose des barrières de dégel pendant de longues périodes chaque hiver dans le Nord et l'Est de notre pays cause des pertes considérables à l'économie française, beaucoup plus importantes que ne coûterait l'amortissement de la mise hors gel de notre réseau routier.

Il lui demande s'il compte prendre, notamment avec le projet de loi de finances pour 1965, les mesures urgentes qui s'imposent. (N° 72.)

II. — M. Antoine Courrière demande à M. le ministre des travaux publics et des transports les mesures qu'il compte prendre pour assurer une amélioration sensible de notre réseau routier, pour permettre le développement des autoroutes et assurer aux usagers de la route la possibilité de circuler normalement sur un bon réseau routier national et départemental que le prix de l'essence devrait leur assurer. (N° 74.)

La parole est à M. Tinant, auteur de la première question.

M. René Tinant. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans quelques jours, des millions de véhicules vont prendre la route, celle des vacances, et quotidiennement, pendant deux mois, la circulation va connaître, un peu plus que l'an passé mais vraisemblablement un peu moins que l'an prochain, ces embouteillages, ces ralentis qui font perdre tant de temps et d'argent à ceux qui travaillent, qui énervent et fatiguent ceux qui partent pour se détendre et se reposer et qui, hélas, deviennent ainsi la cause de nombreux accidents.

L'état désuet et inadapté de nos routes a déjà fait l'objet de maintes interventions à cette tribune. L'opposition et la majorité, une fois n'est pas coutume, se rejoignent pour dénoncer cette situation lamentable. Elle s'aggrave chaque année davantage et j'ai pensé que nous avions le devoir de jeter un nouveau cri d'alarme.

Je n'ai pas l'intention, mes chers collègues, de reprendre en détail ce problème que chacun de vous connaît bien. Je vais essayer de le résumer concrètement en insistant sur quelques points particuliers. Je sais d'ailleurs que M. le ministre des travaux publics et des transports est lui-même convaincu de l'importance de la question — ses récentes déclarations en font foi — et je suis certain que la réponse qu'il vous a chargée de nous faire le confirmera.

Si je regrette qu'il ne soit pas présent à ce débat, je me félicite, monsieur le secrétaire d'Etat, que, par votre polyvalence, vous représentiez ici tout le Gouvernement. Vous ne manquerez pas — j'en suis certain — de transmettre à M. le Premier ministre et à M. le ministre des finances les observations que mes collègues et moi-même nous vous présenterons. Ce sont eux, en effet, qui détiennent la clé du problème pourtant facile à résoudre, comme nous le verrons tout à l'heure.

On a l'âge de ses artères, dit-on. Eh bien ! les touristes étrangers qui daignent encore venir faire la cour à Marianne doivent la trouver bien vieillie ! On comprend pourquoi, de plus en plus, ils préfèrent en voir d'autres.

Certes, nous avons en France une grande dame : la voie ferrée que tous, nous les premiers, nous admirons. Nous sommes fiers de ses performances, de sa régularité et tout simplement des services qu'elle rend. Ce que nous voulons, c'est un réseau routier adulé comme le réseau ferré. L'un et l'autre — et j'y ajouterai la voie d'eau — ne sont pas concurrents, mais complémentaires.

La route c'est, pour les finances de l'Etat, une poule aux œufs d'or et l'on est en train de la tuer ! La voie ferrée, c'en est une autre de luxe, entretenue sans réticence. Pourquoi cette différence de traitement ?

Je tiens à ma comparaison et je vais vous faire une proposition qui peut paraître insolite et absurde : à l'instar de la S. N. C. F., créez une société nationale routière, abandonnez-lui, d'une part, l'entretien et l'aménagement de toutes les routes nationales, départementales et communales de France, mais laissez-lui, d'autre part, 22 p. 100 des taxes sur les carburants routiers et des possibilités d'emprunt. Je vous garantis, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en très peu de temps notre réseau routier serait transformé et modernisé. Je suis sûr que le Trésor y retrouverait rapidement son compte et de plus — ce n'est pas là le côté le moins intéressant de l'affaire — que nos collectivités locales seraient considérablement soulagées.

Actuellement, des milliers de kilomètres de nos routes sont saturés et dangereux. Il ne suffit pas de mettre un peu partout des compteurs pneumatiques ; il faut surtout tirer les conclusions de leurs indications.

Parmi les auteurs auxquels je me suis référé, je tiens à citer en tout premier notre ministre, M. Marc Jacquet. C'est lui-même qui a dit récemment, lors du congrès international des transporteurs routiers :

« Compte tenu des éléments dont nous disposons et sur la base de 100 en 1960, la circulation prévue s'établit à l'indice 220 en 1970 et 400 en 1985. En d'autres termes, elle sera dans vingt ans près de quatre fois supérieure à ce qu'elle est maintenant. Ces prévisions, à elles seules, justifieraient une véritable révolution dans les programmes routiers. Si l'on y ajoute l'obligation de développer l'économie de certaines régions, de relier d'une manière appropriée les principales métropoles et les grands centres d'activité, on arrive à la conclusion que pour notre seul pays près de 6.000 kilomètres d'autoroutes de liaison devraient, en 1985, être mis en service pour satisfaire à la fois aux exigences de la circulation et à celles de l'aménagement du territoire. »

Le ministre a parlé également de la nécessité d'aménager la voirie urbaine et nous sommes complètement d'accord avec lui.

Mais tout cela n'est pas suffisant. Non seulement notre économie nationale, basée sur le développement des échanges, mais encore l'amélioration sociale des conditions de vie de chacun nécessiteront un réseau de voies de communications de plus en plus développé, mais surtout de mieux en mieux adapté. La vie permanente deviendra rapidement impossible dans les grandes villes qui grouperont la majeure partie de la population. La résidence secondaire à la campagne deviendra pour beaucoup la résidence principale. Chaque semaine, lorsque ce ne sera pas chaque jour, nos routes seront sillonnées par des millions de personnes qui iront de leur résidence secondaire à leur lieu de travail et vice versa.

Le catalogue de notre voirie révèle qu'il existe en France 80.600 kilomètres de routes nationales, 277.800 kilomètres de routes départementales et 420.000 kilomètres de voies communales, sans compter, bien sûr, les chemins ruraux, soit un total de 780.000 kilomètres.

Le programme d'amélioration que le Gouvernement nous promet d'appliquer, dont la réalisation nous apparaît comme bien lointaine, porte sur 3.000 kilomètres d'autoroutes et sur l'aménagement de 17.000 kilomètres de voies de grande communication.

Je ne m'attarderai pas sur le programme des autoroutes déjà maintes fois traité ici et ce n'est d'ailleurs pas l'objet précis de ma question. Regrettons toutefois amèrement que l'absence actuelle de toute autoroute de grande liaison nous place dans une situation d'infériorité croissante vis-à-vis de nos voisins. On en prévoit certes la construction de 3.000 kilomètres. Il n'y a plus une minute à perdre et le retard n'est pas près d'être rattrapé.

Je regrette pour ma part avec vous, mes chers collègues, que les autoroutes soient prévues à péage. Non seulement c'est une injustice fiscale pour l'usager qui va payer une seconde fois ; mais n'oublions pas non plus que les installations pour le péage occasionnent des frais représentant 15 p. 100 du coût total de la construction, sans parler des frais de fonctionnement. Autrement dit, au départ — alors que c'est le plus urgent — nous ne construirons que 100 kilomètres d'autoroutes alors que nous aurions pu en construire 115. De plus, nous créons ainsi, je pense, une distorsion supplémentaire en vue de la réalisation du marché commun des transports.

Mais on ne construira pas des autoroutes partout. Ce ne serait d'ailleurs par raisonnable. Les régions et les villes qui ne pourront en bénéficier ne devraient pas pour autant être délaissées.

La construction des routes à quatre voies s'impose. Le coût moyen du kilomètre d'une telle route est environ six à huit fois moins élevé que celui du kilomètre d'autoroute. Un autre avantage appréciable, eu égard au retard qui existe, est que sa réalisation est beaucoup plus rapide.

Il faut aménager en outre toutes les autres routes principales, mettre les hauts de côte à quatre voies, les côtes les plus dures à trois couloirs, deux montants et un descendant. Ces aménagements, plus rapides et moins onéreux à exécuter, seront néanmoins très utiles. Ils permettront d'éviter de nombreux accidents et rendront la circulation beaucoup plus fluide et plus rapide.

Il reste ensuite la multitude de nos petites routes de campagne pour lesquelles rien n'est prévu, ou si peu, pourtant si utiles, si reposantes, si touristiques aussi dans de nombreux cas. Elles vieillissent et se dégradent dangereusement. Malgré une circulation bien moins dense, les accidents y sont hélas ! aussi nombreux. Il faut aplatir ces routes bombées si dangereuses, élargir quelques virages impossibles. Il faut surtout entretenir et sauvegarder ce capital précieux, aujourd'hui quasiment abandonné. L'entretien a pour mission de protéger les investissements anciens et de leur permettre ainsi de réaliser leur renta-

bilité. Faire des investissements nouveaux, si l'on n'a pas au préalable sauvegardé ceux du passé, ce serait un leurre.

Je veux maintenant vous parler d'un point particulier de ma question, la mise hors gel de notre réseau routier. J'ai toujours connu la pose des barrières de dégel sur les routes chaque hiver. Pourquoi donc l'actualité s'est-elle autant sensibilisée sur ce point depuis deux ans ? Ce n'est pas dû uniquement à l'hiver 1962-1963 qui a sévi durement ; il n'a fait qu'accuser un peu brutalement une situation qui se développe progressivement.

N'oublions pas que si le nombre de véhicules en circulation double en moins de dix ans, le tonnage et la vitesse des poids lourds augmentent dans des proportions semblables. Voici quelques années, si la plupart des véhicules pouvaient passer sans grand dommage sur les routes amolies par l'hiver, il n'en va plus de même aujourd'hui. A l'inverse, si la pose des barrières — que l'on pouvait, pour les raisons exposées ci-dessus, limiter dans le temps — n'apportait qu'une gêne relative, elle a maintenant des répercussions économiques considérables. Cette interdiction de circuler a des répercussions catastrophiques sur la marche de nombreuses entreprises et au-delà, sur toute l'économie nationale. Les dégâts causés au réseau national au cours de l'hiver 1962-1963 ont été évalués à 450 millions de francs. Il est vraisemblable qu'il en coûte autant chaque hiver à l'économie nationale par suite de l'interdiction de circuler sur de nombreux itinéraires.

N'oublions pas que la moitié de la France au moins est touchée chaque année et parfois pendant plusieurs semaines non consécutives et non simultanées, ce qui aggrave encore les difficultés causées par les barrières de dégel.

Permettez-moi de citer quelques exemples, pris dans ma région. Un transporteur de voyageurs, pour assurer le maintien des lignes de remplacement de trains et de services de ramassage d'écoliers et d'ouvriers en période de barrières de dégel, les services réguliers étant alors suspendus, doit entretenir et conserver 28 véhicules anciens, plus légers et donc susceptibles de rouler sur les routes dans de telles circonstances. Ces 28 véhicules se surajoutent aux véhicules plus lourds dont il se sert en temps normal et ils correspondent à près de la moitié de son parc productif.

La vallée industrielle de la Semoy, dans les Ardennes, est desservie seulement par la route. En période de barrières de dégel, la circulation est interdite aux véhicules de plus de 3.500 tonnes. Ce fut le cas pendant huit semaines au cours de l'hiver 1962-1963 et pendant plus d'un mois au cours de l'hiver 1963-1964. Pendant cette période, les 70 industriels de cette vallée, qui occupent 1.400 ouvriers, et dont la production annuelle est de l'ordre de 30.000 tonnes, sont dans l'impossibilité de recevoir les approvisionnements nécessaires ou d'assurer l'expédition de leurs produits.

Les industriels laitiers du département des Ardennes chiffrent à un million de francs par jour les dépenses supplémentaires qu'ils subissent lorsque les barrières sont posées. En outre, un de ces industriels qui avait conclu un contrat de fourniture de lait avec la Belgique n'a pu honorer ce contrat : perte de l'opération en chiffre d'affaires exportation, 50 millions. Dans un département voisin, les maisons à succursales multiples ont chiffré à 22 millions de francs les pertes subies l'hiver dernier du fait des barrières de dégel.

Par suite d'une augmentation des surfaces cultivées, la campagne betteravière est désormais allongée jusqu'à la période des barrières de dégel. Les industries sucrières se demandent dans quelles conditions et à quel prix pourra être assuré le transport des betteraves lorsque la circulation sera interdite aux véhicules lourds normalement utilisés.

Ces quelques exemples sont significatifs. Je pourrais — et mes collègues aussi — vous en citer d'autres.

Certains pensent — et notre collègue de l'Assemblée nationale, M. de Montesquiou, dans son rapport n° 889 sur les transports routiers s'en fait l'écho — que notre pays attache une importance peut-être excessive à la pose des barrières de dégel. Il cite la Suisse, au climat au moins aussi dur, où cette notion n'existe pas. Ceci prouve deux choses : d'une part que le réseau routier suisse doit être plus solide et, d'autre part, que le Gouvernement de ce pays estime qu'il en coûte moins à l'économie du pays de réparer les dégâts que d'entraver les transports. La même notion existe d'ailleurs dans deux pays que je connais assez bien : la Belgique et l'Allemagne. Voilà d'ailleurs encore un fait qui place nos entreprises de transport dans une situation d'infériorité par rapport à celles du Marché commun.

Mais ne pas poser les barrières de dégel suppose deux conditions. L'une est préalable : avoir une route solide. Je vous prie de m'excuser de revenir une fois encore à un exemple ardennais, celui de la vallée de la Semoy, que je citais tout à l'heure. Devant la menace de chômage pour tous les ouvriers de cette région, la route fut ouverte : rapidement, tout un secteur fut hors d'usage et la circulation devint impossible

et fut totalement suspendue. L'enclavement fut total pendant une période plus longue encore qu'elle ne l'aurait été avec le maintien des barrières de dégel, sans compter l'importance beaucoup plus grande des dégâts.

L'autre condition est postérieure : c'est la nécessité de réparer la route dès la fin de l'hiver. C'est ce qui se fait chez nos voisins. Or, qu'avons-nous constaté chez nous après l'autre hiver ? C'est le secrétaire d'Etat, M. Dumas lui-même, qui l'a dit à cette tribune le 5 mai dernier dans sa réponse à M. Maurice Charpentier. Il a précisé qu'en 1965, des crédits plus élevés que ceux attribués en 1964, eux-mêmes supérieurs à ceux de l'année précédente, seraient demandés par le ministre des travaux publics pour terminer les réparations des dégâts causés par le gel exceptionnel de l'hiver 1962-1963.

Permettez-moi de vous dire que la réparation d'une route après plus de deux ans coïtera certainement beaucoup plus cher, les dégâts n'ayant pas manqué de s'aggraver, sans compter la gêne qui en est résultée pendant cette période pour les utilisateurs.

L'an dernier, lors d'une précédente question orale, j'avais posé le problème d'itinéraires hors gel. Une promesse nous avait été faite ; mais aucun crédit n'ayant été inscrit à ce titre dans la loi de finances de 1964, cette promesse n'a pas été tenue. On en parle à nouveau. Peut-être, monsieur le secrétaire d'Etat, allez-vous tout à l'heure nous donner de nouvelles précisions à ce sujet.

Il est certain qu'on ne pourra pas mettre hors gel tout le réseau routier à la fois ; mais il n'y a vraiment plus de temps à perdre pour commencer et il est souhaitable qu'on fasse vite. La réalisation du triangle Paris-Est-Nord-Paris ne résoudra pas pour autant tout le problème. A la suite, il sera tout aussi nécessaire de mettre hors gel les itinéraires et les routes desservant toutes les zones industrielles. En effet, la pose chaque année de barrières de dégel constitue un obstacle à la décentralisation dans ces régions. Les industriels hésitent à venir s'installer là où le transport du matériel et des ouvriers ne peut être assuré en permanence.

Avant de conclure mon exposé par sa partie financière, je voudrais encore formuler quelques remarques à bâtons rompus. Les ponts et chaussées font tout ce qu'ils peuvent avec les crédits mesurés dont ils disposent. Mais ils sont toujours contraints de parer au plus pressé et ils ne peuvent travailler selon un plan d'ensemble qui leur permettrait de réaliser à meilleur compte un bon itinéraire sans fâcheuses discontinuités comme on en trouve tant actuellement sur nos routes. Pour colmater une brèche, améliorer un virage, aménager un point dangereux, on oblige les entreprises à travailler d'une manière artisanale, très onéreuse, alors que bien souvent il est prévu un aménagement plus général de tout l'itinéraire, aménagement qui n'est pas réalisé faute de crédits. Cela représente une double dépense. Il faut rompre ce cercle vicieux.

Les moyens d'action sur les prix de revient sont les suivants : la masse des travaux, la préparation des programmes, ce qui suppose une continuité assurée dans les crédits, l'attribution de tranches de travaux de style industriel permettant aux engins de travailler à plein rendement.

Il est de bon ton de parler de l'horizon 80, mais nous devons penser bien au-delà en construisant nos routes, afin de ne pas avoir à reprendre toutes les améliorations, tous les aménagements chaque décennie. En l'an 2000, par combien seront multipliés le nombre des véhicules, leur tonnage et même leur vitesse ? D'ici là, il n'y aura plus de frontière et si nous n'y prenons garde, notre pays risque de devenir la zone sous-développée de l'Europe par étouffement, faute de moyens de communication adéquats. Déjà ce risque s'affirme.

En France, si le nombre des entrées de tous véhicules routiers aux frontières est passé de 13,4 millions à 29 millions en 1962, il dépasse 50 millions maintenant en Allemagne de l'Ouest.

J'ai encore deux questions particulières à vous poser, monsieur le secrétaire d'Etat. La première concerne la répartition des crédits routiers par départements. M'adressant au ministre des transports, il s'agit des crédits relatifs aux routes nationales, bien sûr ! Mais cette question est tout aussi valable pour les crédits du fonds routier que le ministre de l'intérieur a à répartir entre les départements et les communes. Certaines régions ont un réseau routier plus vétuste, plus endommagé que d'autres. Ce n'est pas la faute du service des ponts et chaussées de ces régions et de ces départements. Les causes en sont diverses : l'hiver plus dur, les terrains instables, mais aussi — mais oui, monsieur le secrétaire d'Etat — les séquelles de guerre, encore ! Dans les régions du Nord-Est les routes endommagées lors de l'offensive des Ardennes en décembre 1944 n'ont été, pour beaucoup d'entre elles, que réparées très superficiellement. Après chaque hiver, elles bougent et leur entretien coûte très cher. C'est un cercle vicieux qu'il faut rompre. Les dotations annuelles que reçoivent ces départements sont utilisées en grande partie pour des réparations qui n'apportent aucune amélioration et ces réparations faites, il reste très peu de crédits pour les

aménagements qui, seuls, réduiraient les frais d'entretien. Envisagez-vous une répartition plus juste des crédits qui, à proche échéance, serait bénéfique ?

Pour votre choix dans l'aménagement de certains itinéraires, je vous demanderai de ne pas vous fier absolument au comptage, dont un élément est faussé dès le départ puisque l'on évite les routes en mauvais état.

Une autre question : est-il vrai, comme je l'ai entendu dire, que le Gouvernement envisage de rétrocéder aux départements les routes nationales de seconde catégorie ? Ce serait alors un véritable abus financier, pour ne pas le qualifier autrement. Ce nouveau transfert de charges — en sens inverse de celui que le Gouvernement nous promet chaque année, sans suite d'ailleurs — au détriment des collectivités locales leur laisserait les frais d'investissement et d'entretien sans contrepartie ?

Certes, les routes départementales sont beaucoup mieux entretenues que les routes nationales secondaires, qui, elles, sont totalement délaissées.

Je serais prêt, monsieur le secrétaire d'Etat, à vous dire « chiche », si nous avions la garantie que vous rétrocédez aux départements la part de la taxe sur les carburants consommés sur ces routes.

Il est temps pour moi de conclure. Nous avons le plus beau réseau routier, nous avons un des parcs automobiles les plus garnis, mais, petit à petit, nous descendons au bas de l'échelle. La négligence de l'un entraîne la baisse de croissance de l'autre. De tous les pays développés, c'est chez nous que la consommation routière de carburants par habitant augmente le moins. C'est le fait de l'essence trop chère, bien sûr, mais c'est aussi parce qu'on éprouve des difficultés sans cesse croissantes pour rouler et pour garer sa voiture.

De 1938 à 1963, la circulation sur les routes nationales a été, en fait, multipliée par quatre. Pendant le même temps, les crédits d'entretien et d'aménagement affectés à ces mêmes routes, exprimés en francs constants, ont été diminués de plus d'un quart.

En partant de la base 100 en 1938, on arrive au coefficient 439 pour la circulation, au coefficient 72 pour l'entretien. Dans leur sécheresse, ces chiffres sont éloquentes et expliquent facilement, disons brutalement, pourquoi notre réseau routier en est arrivé à l'état dans lequel il se trouve.

Le Parlement, conscient de ce danger, avait voté en 1951 une loi pour le financement des travaux d'investissement routier, financement qui devait être indexé sur la consommation des carburants ; 22 p. 100 des taxes devaient être affectés chaque année au fonds routier. On sait ce qu'il en est advenu, surtout depuis 1958. Certes, on fait aujourd'hui une grande publicité sur le fait que les crédits affectés au fonds routier sont en augmentation, même en pourcentage, 9 p. 100 en 1964, contre 7,5 p. 100 en 1963. Mais, reconnaissons-le, nous sommes encore bien loin du compte !

Pourtant, si l'on songe que la fiscalité spécifique à la circulation automobile passera de 8.760 millions de francs en 1963 à 9.510 millions de francs cette année, soit 750 millions de francs de plus, et que les crédits routiers affectés à l'entretien et au fonds passeront, dans le même temps, de 950 millions de francs à 1.170 millions de francs, soit 220 millions de francs seulement en plus, cela laisse rêveur.

On peut en déduire que rapidement, en très peu d'années, il est possible de revenir au pourcentage légal de 22 p. 100 sans réduire la part laissée sur cette fiscalité aux besoins généraux du budget, qui se trouverait ainsi stabilisée, ce qui ferait bien en cette époque !

Si l'on compare la situation en France à celle des pays étrangers, on trouve des contradictions tout aussi effarantes et nous sommes bons derniers quant au pourcentage de la fiscalité spécifique frappant l'automobile qui retourne à la route : 18 p. 100 seulement chez nous, contre 68 p. 100 aux Pays-Bas, 69 p. 100 en Allemagne fédérale, 87 p. 100 en Suisse, 103 p. 100 en Suède et 144 p. 100 en Finlande.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le problème routier est avant tout un problème de financement — j'espère vous l'avoir démontré — et sa solution ne devrait donc présenter aucune difficulté : d'une part, les moyens de financement existent, d'autre part, il est possible de combiner avec l'emprunt l'utilisation des recettes fiscales spécifiques considérables que la circulation routière apporte à l'Etat.

Ce dernier y trouvera d'autant mieux son compte que la modernisation de l'infrastructure a pour effet d'engendrer un trafic nouveau. Il en résultera pour lui des ressources fiscales supplémentaires tant spécifiques que de droit commun. Elles accroîtront encore la rentabilité générale des investissements routiers, la plus élevée de toutes les catégories d'investissements publics.

Ces dernières remarques, je les ai empruntées à la dernière et très intéressante brochure éditée par l'Union routière de

France. Je les ai reprises à mon compte et j'espère que le Gouvernement en fera autant. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Sempé en remplacement de M. Courrière, auteur de la question orale avec débat n° 74.

M. Abel Sempé. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la question orale déposée par M. Courrière soulève les problèmes suivants sur lesquels nous avons l'honneur de solliciter vos explications : amélioration de l'ensemble du réseau routier national et départemental ; développement des autoroutes ; utilisation des ressources provenant des taxes sur le carburant et devant être affectées aux diverses tranches du fonds routier.

M. le ministre des transports a pris conscience de la gravité des problèmes posés par l'état de notre réseau routier. Il a reconnu, il y a quelques jours, que la circulation routière aura quadruplé dans vingt ans et cette affirmation est entièrement valable si les constructions des autoroutes et l'amélioration du réseau national et départemental est assurée dans les délais requis. Mais dans ce cas seulement !

Or, notre situation actuelle, pour des raisons sur lesquelles il n'est pas utile d'épiloguer, est mauvaise si nous la comparons à celle de nos voisins. La consommation des carburants routiers augmente plus vite en Allemagne de l'Ouest, en Italie, en Angleterre qu'en France.

Certains chiffres méritent d'être cités car ils démontrent que la construction des autoroutes et des réseaux secondaires est un investissement rentable. En Italie, la consommation des carburants est passée de 2.500.000 tonnes en 1955 à 6.500.000 tonnes en 1962. Dans le même temps, la consommation en Allemagne de l'Ouest, qui atteignait en 1955 le même tonnage qu'en France, soit 5 millions de tonnes, est passée en 1962 à 11 millions de tonnes. En France, elle ne dépasse guère le tonnage italien, soit 7.800.000 tonnes. La consommation en Angleterre atteint 12 millions de tonnes. Ces chiffres démontrent que la consommation de carburant a augmenté de 140 p. 100 en Italie et en Allemagne et seulement de 50 p. 100 en France pour la période considérée.

D'autres chiffres sont aussi inquiétants. Lorsque l'on examine la seule consommation routière d'essence et de supercarburant, l'on constate qu'avec un parc de véhicules à essence égal à celui de l'Angleterre et supérieur à celui de l'Allemagne, la France n'arrive qu'au troisième rang pour la consommation : 6 millions de tonnes en France contre 8.700.000 tonnes en Angleterre et 7.100.000 tonnes en Allemagne. Ces faits confirment que le parcours kilométrique annuel de l'automobile française est moindre que celui des automobiles allemandes et britanniques. Il a été également calculé qu'en moyenne chaque Français ne parcourt que 1.280 kilomètres par an en voiture, tandis que chaque Anglais parcourt 1.520 kilomètres et chaque Allemand 2.000 kilomètres.

Les raisons de ces évolutions de l'utilisation des véhicules et de la consommation de carburant sont sans doute multiples et l'automobiliste français est celui qui paie le carburant le plus cher, 0,20 franc à 0,25 franc de plus le litre que les automobilistes des pays susnommés, mais la raison essentielle est bien l'état défectueux de nos routes et l'absence d'autoroutes sur tous les longs trajets.

Les premières et graves conséquences de cette situation ne pouvaient manquer de se faire sentir : Renault et Peugeot viennent de décider de réduire leur production, alors que Citroën et Simca envisagent des mesures identiques en 1964.

Nous sommes donc en présence d'un palier, peut-être d'une récession, pour l'industrie automobile française au moment où les voitures étrangères entrent en France dans la proportion de 14 p. 100.

L'année 1964 sera donc difficile dans ce vaste secteur de l'économie, tandis que l'industrie automobile européenne continuera à affirmer son plein essor.

Dans le rapport remis à M. le ministre des travaux publics, il y a exactement un an, au nom de notre commission des affaires économiques, à la suite de la mission relative aux autoroutes effectuée en Italie, en Allemagne et en Autriche, nous avons présenté des éléments très complets d'information. Il me plaît d'extraire de ce rapport des chiffres très suggestifs que M. le ministre n'a certainement pas manqué de contrôler et d'apprécier.

Le produit de la fiscalité routière, en 1962, avait été, en France, de 7.820 millions de francs, alors qu'il avait été, en Italie, de 5.200 millions de francs et, en Allemagne, de 7.680 millions de francs. Dans le même temps, les crédits budgétaires consacrés au réseau national en 1962 n'étaient que de 720 millions de francs en France contre 1.100 millions de francs en Italie et 4 milliards de francs en Allemagne.

Au 1^{er} janvier 1964, les kilométrages d'autoroutes étaient les suivants : 240 kilomètres en France ; 1.354 kilomètres en

Italie ; 3.009 kilomètres en Allemagne. Suivant les prévisions les plus optimistes, en 1970, la France n'aura que 1.000 kilomètres d'autoroutes, alors que l'Italie en aura 4.500 et l'Allemagne 5.120.

Ainsi, l'écart actuel va encore s'aggraver : en 1963, nous avions 1.114 kilomètres de moins que l'Italie et, en 1970, nous en aurons 3.500 kilomètres de moins ; nous avions, en 1963, 2.500 kilomètres de moins que l'Allemagne et, en 1970, nous en aurons 4.120 kilomètres de moins.

Monsieur le secrétaire d'Etat, ces perspectives sont d'autant plus graves que notre voirie nationale et départementale a particulièrement souffert de l'hiver très rigoureux 1962-1963 et que l'insuffisance de nos crédits depuis cette période est responsable d'une épaisseur trop mince des revêtements, d'une imperméabilité trop grande et de drainages insuffisants pour certaines routes.

L'insuffisance des crédits qui sont mis à notre disposition, voilà, je crois, un fait que nul ne peut contester. Mais les chiffres que je viens d'énoncer m'amènent à faire remarquer que c'est justement en France que le produit de la fiscalité routière est le plus élevé et que le prélèvement de ces crédits — je n'emploie pas le terme de « détournement » — au profit du budget général est le plus lourd.

Cette constatation nous conduit à poser une première question : aurez-vous à votre disposition, à partir de 1965, le montant des produits de la taxe sur les carburants, qui s'est élevé, en 1963, à 7.140 millions de francs ?

Avant 1958, le fonds routier recevait en moyenne plus de 70 p. 100 des ressources correspondant à la dotation initiale ; entre 1960 et 1962, il n'a reçu que 7,70 p. 100 du produit de la taxe intérieure sur les carburants routiers, au lieu des 22 p. 100 prévus par la loi. En fait, l'Etat n'a dépensé en 1962 pour l'entretien des routes nationales et pour la modernisation de l'ensemble du réseau routier que 11 p. 100 du total de la fiscalité spécifique de l'automobile, contre 22 p. 100 en 1955.

En 1964, les automobilistes paieront près de 10 milliards de francs. Combien votre ministère aura-t-il à sa disposition ?

D'autres questions découlent de la première. La loi avait prévu que les crédits mis à la disposition des tranches départementale, vicinale et urbaine du fonds routier représenteraient les huit-vingt-deuxièmes des crédits et que les quatorze-vingt-deuxièmes restants seraient affectés à la tranche nationale. Ces proportions resteront-elles conformes ? Les tranches urbaine, vicinale et départementale seront-elles maintenues ?

Vous ne pouvez être surpris par l'inquiétude avec laquelle nous attendons vos réponses. En effet, la presse a fait écho au discours du ministre du 4 juin 1964 au cours du congrès de l'union internationale des routiers. Après avoir souligné que nous avions la chance de nous trouver à l'aube du V^e plan, dont les travaux préparatoires font une place plus large qu'elle ne l'a jamais été aux prévisions à long terme, et reconnu que la circulation prévue en 1985 serait quatre fois supérieure à celle de 1960, M. le ministre a admis qu'une véritable révolution se justifierait dans les programmes routiers. Nous attendons cette révolution.

Il a ensuite enchaîné — et ses propos ne devraient pas manquer de plaire aux provinciaux que nous sommes — que si l'on y ajoute l'obligation de développer l'économie de certaines régions, de relier d'une manière appropriée les principales métropoles et les grands centres d'activité, on arrive à la conclusion que pour notre seul pays plusieurs milliers de kilomètres d'autoroutes de liaison devraient, en 1985, être mis en service pour satisfaire aux exigences de la circulation et à celles de l'aménagement du territoire.

Je relève encore les déclarations suivantes : « L'application des normes étrangères et l'analyse de cas concrets s'accordent pour indiquer qu'il faudrait engager avant 1985 la construction de près de 4500 kilomètres de voies rapides urbaines. Ce total comprend plus de 2000 kilomètres d'autoroutes de dégagement dont la majeure partie constitue un simple prolongement dans les agglomérations du réseau primaire national. »

Lorsque M. le ministre ne retient que 2000 kilomètres d'autoroutes de dégagement dont le coût, à raison de 300 kilomètres par an, atteindra mille milliards d'anciens francs par an, il admet implicitement que nous ne pourrions en aucune façon combler le retard qui nous sépare des autres pays et de plus il n'est parlé que d'autoroutes de dégagement.

Cet aveu nous pèse et nous inquiète, car nous espérions que l'on pouvait lancer des emprunts annuels qui auraient permis de dégager les ressources nécessaires et de mobiliser une partie des ressources annuelles du fonds routier, pour atteindre un rythme de croisière digne de la France.

La France de 1850 a gagné la bataille du rail. Il s'agissait à l'époque d'un travail de titan. En dix-huit ans on a construit 13.230 kilomètres de voies ferrées — soit 735 kilomètres par an. La province ne fut pas tenue à l'écart.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Abel Sempé. Une véritable fièvre s'empara du pays. La bataille de la route est aussi importante pour la France...

M. Antoine Courrière. La bataille de la grandeur !

M. Abel Sempé. ...et serait aussi digne d'une politique de grandeur. Or, depuis vingt-sept ans, on a construit trois cents kilomètres d'autoroute alors que notre réseau national est de 80.000 kilomètres, souvent en mauvais état et nécessitant des crédits considérables.

Nous savons que des techniciens et des financiers se sont penchés sur ces problèmes et que leurs études, ainsi que vous en avez fait l'aveu, tendent à la répartition du coût de ces aménagements et constructions entre l'Etat et différentes catégories de bénéficiaires.

M. le ministre a ajouté que le véritable problème consistait à s'accorder sur la définition des dépenses d'infrastructure imputables aux usagers ? Nous devons avouer que cette expression nous a inquiétés. Nous souhaiterions que vous vous expliquiez, monsieur le secrétaire d'Etat, sur ce propos.

On prétend demander davantage aux usagers et aux budgets locaux. Nous recevons l'écho de certains plans qui prévoient le transfert d'un kilométrage important de routes nationales vers des réseaux départementaux. Les exemples de transfert de charges sont nombreux depuis quelques années, notamment en matière scolaire. C'est pour cette raison que nous avons le droit d'être inquiets, de poser la question.

Au moment précis où vous prétendez équiper et « restructurer » la région, il est important de savoir si vous voulez donner en cadeau aux régions une longueur importante de routes nationales. L'aménagement du territoire voudrait-il dire l'alourdissement des finances de la région et l'allègement des charges actuelles de l'Etat ?

Dans ce cas, monsieur le secrétaire d'Etat, la révolte des représentants des communes et des départements serait grande. Permettez-moi de vous donner un exemple de l'effort qui est déjà supporté par les départements ruraux. Dans un département comme le nôtre, qui compte 180.000 habitants, nous dépensons annuellement 800 millions de francs pour l'entretien et la construction de routes départementales et 1.200 millions de francs pour les chemins communaux. Cela fait une somme moyenne de 100 francs consacrée, par habitant et par an, à la voirie départementale et communale.

Je pense que nous avons atteint le plafond de nos possibilités. Si dans tout le pays une telle dépense est supportée, nous atteignons le chiffre de 500 milliards d'anciens francs pour l'entretien des routes départementales et communales. Cela est considérable par rapport aux charges que vous affectez à l'entretien et à la construction des routes nationales, charges qui sont de 120 milliards d'anciens francs environ.

Nous ne pensons donc pas qu'il soit possible d'augmenter les charges des contribuables locaux. Nous espérons au contraire qu'une meilleure péréquation de ces charges sera envisagée à l'intérieur de la nation d'abord et à l'intérieur de la région ensuite, afin que chacun puisse en supporter le poids.

Les tranches vicinales urbaines et départementales seront-elles également menacées ? Les élus espèrent recevoir, à l'occasion du démarrage du V^e plan, l'assurance que ces tranches seront dotées de crédits beaucoup plus équitables. Est-ce que vous recherchez le contrôle des crédits qui sont actuellement à la disposition du ministre de l'intérieur ? Nous posons la question car nous ne savons pas vraiment quelles sont vos intentions.

Une aventure extraordinaire se développe autour de la route dans les autres pays : en Italie, en Espagne même, le tourisme prend un essor qui dépasse toutes les prévisions. La France, qui était considérée comme le pays du bien-vivre, le pays de la détente et aussi comme le pays rêvé pour les touristes, est en train de perdre la plus magnifique des batailles pacifiques. Les touristes ne s'arrêtent plus chez nous parce que les routes sont encombrées et souvent parce que l'essence est chère.

Deux pays sont en train de briser l'isolement économique et touristique de leur Sud qui, comme le nôtre, était plus pauvre, moins industriel, moins dynamique. Ces deux pays sont l'Italie et l'Espagne. L'Italie construit des autoroutes qui vont jusqu'en Sicile et qui iront bientôt en Sardaigne. Le prix de revient des transports routiers est ainsi mieux étalé. L'économie du Sud rattrape ses chances et son tourisme s'épanouit.

L'Espagne est entrée dans la course et se prépare à faire face à la densité des voyageurs qui s'engagent vers le Sud, alléchés par un tourisme bon marché. Les touristes sont étonnés de voir tout ce qui se fait dans un pays qui était considéré comme celui ayant les plus mauvaises routes d'Europe.

Je m'excuse des réflexions que je vais présenter sur les projets qui concernent notre région du Sud-Ouest. Il n'est pas prévu d'autoroute de liaison sur le trajet Poitiers-Bordeaux-Bayonne. Il est prévu quelques routes de dégagement à partir de Bordeaux.

En ce qui concerne l'autoroute de Bordeaux-Toulouse-Carcassonne, on en parle pour une date beaucoup plus lointaine, pour 1970. Il est imprudent de considérer cependant que ces trajets peuvent se satisfaire de routes de premier ordre. Des autoroutes à quatre voies sont indispensables sur de tels trajets comme celui de Bayonne à Toulouse.

M. Georges Portmann. Monsieur Sempé, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Abel Sempé. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. Portmann, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Georges Portmann. Vous venez de parler des autoroutes du Sud-Ouest, en particulier des autoroutes de dégagement de Bordeaux. Je suis maire de Sainte-Eulalie, commune située à dix kilomètres de Bordeaux, qui se trouve dans le voisinage de l'autoroute que l'on est en train de construire jusqu'à Saint-André-de-Cubzac. On m'oblige à couper les petites routes de ma commune pour le travail de cette autoroute, qui est actuellement partiellement arrêté. On a commencé de grands travaux, creusé des trous partout, puis tout paraît stoppé brusquement. Il en résulte une gêne pour les habitants. J'ai donc demandé les raisons pour lesquelles il y avait une telle lenteur dans l'exécution des travaux. On m'a répondu en invoquant le manque de crédits.

Par conséquent, nous rentrons dans le cadre de ce que vous venez de dire, monsieur Sempé, parce qu'il est bien évident que si les travaux concernant les autoroutes de dégagement aux abords des grandes villes ne sont pas exécutés rapidement, les populations rencontreront des difficultés considérables. Ces populations, le Gouvernement le comprendra aisément, désirent que cette gêne soit limitée au maximum par le soutien d'une cadence normale dans le déroulement des travaux.

Quant à vos déclarations concernant les zones rurales, je suis tout à fait d'accord avec vous. Ce problème de l'entretien des chemins locaux est pour nous quotidien. C'est d'ailleurs inlassablement que nous réclamons dans cette enceinte des facilités plus grandes en ce domaine pour les maires ruraux. Nous ne pouvons plus assurer l'entretien de nos routes qu'à l'aide d'emprunts, dont nous avons atteint les limites supportables pour la population.

Donc, qu'il s'agisse des autoroutes ou des voies de communications locales, je tenais à vous apporter mon appui total, tout en m'excusant de vous avoir interrompu.

M. Abel Sempé. Je vous remercie, monsieur le président Portmann, d'avoir bien voulu confirmer mes indications et je suis sûr que vous êtes d'accord avec moi pour souhaiter que l'autoroute de liaison qui est prévue également pour après 1970 entre Poitiers, Bordeaux et Bayonne, soit engagée le plus rapidement possible, car ce trajet est également très important pour l'économie de notre région.

M. Georges Portmann. Ainsi que celle de Bordeaux à Langon.

M. Abel Sempé. Nous souhaitons également que l'axe Bayonne-Toulouse, par Tarbes et Pau, soit équipé le plus rapidement possible. Il est prévu une route de première catégorie, mais cela ne peut pas nous amener à sacrifier le trajet de Toulouse à Bayonne qui justement passe par Auch, Nogaro et Tartas. Il est évident, ainsi que le disait notre collègue Tinant, que compte tenu des comptages faits tous les cinq ans, si vous donnez des priorités de cinq ans ou dix ans à certains trajets, vous allez déprécier l'économie déjà précaire de certaines régions et vous allez engager sur des circuits mieux équipés des mouvements de population qui seront préjudiciables à ces régions sacrifiées.

J'insiste donc pour que les travaux que vous pouvez envisager sur ce trajet soient beaucoup plus importants que ceux qui sont actuellement engagés depuis quelques années. Voilà ce que je voulais dire sur les aspects qui concernent plus particulièrement notre région.

Je pense qu'il faut également soulever le problème des « points noirs ». Là, je ne manquerai pas de rappeler ce qu'a dit notre collègue Regaudie au ministre des travaux publics à l'Assemblée nationale il y a quelques jours. Avec 250 millions, on supprimerait la totalité des points noirs encore existants. Une telle opération réduirait au moins d'un tiers le nombre des accidents. On peut admettre que 75 p. 100 des accidents surviennent sur les 15.000 kilomètres de routes nationales non aménagés. Depuis 1962, 65.000 personnes ont trouvé la mort, 1.165.000 personnes ont été blessées plus ou moins gravement sur ces routes. Ces chiffres sont impressionnants et c'est pourquoi nous souhaitons que des crédits soient affectés à la suppression des points noirs sur les routes nationales et que l'on nous aide à supprimer ces points sur les routes départementales.

Pour terminer, monsieur le secrétaire d'Etat, j'espère que les déclarations que vous ferez nous prouveront que vous êtes disposé à engager l'acte de courage qui est nécessaire et qui

consisterait à ramener l'essence française au tarif européen et à engager en même temps une gigantesque bataille de la route.

Les collectivités locales se voient reprocher l'effort méritoire qu'elles ont fait pour leurs réseaux. Cet effort n'a pas jusqu'à présent trouvé sa résonance dans l'effort de l'Etat. Rien n'est perdu encore à la condition de prendre des décisions audacieuses et de laisser aux initiatives locales toutes leurs chances et aussi leur juste part de crédits.

A partir d'un réseau moderne de routes et d'autoroutes, vous pouvez développer le tourisme, faciliter les loisirs, aménager le territoire, équilibrer les forces vives de nos provinces et ranimer leur économie. Vous tenez entre vos mains la plus belle part d'espérance que le pays peut nourrir. La route est le meilleur lien d'une civilisation moderne. Elle peut rapprocher les Français entre eux, mais aussi les étrangers de nous. Elle peut améliorer leur vie quotidienne, leur manière de vivre, mais aussi ouvrir leur cœur à une compréhension plus généreuse et fraternelle. Il n'est pas de combat plus digne de la France et de notre génie. Le général de Gaulle vient de déclarer que la coopération est désormais une grande ambition de la France. Nous affirmons, nous, que la construction de notre réseau routier devrait être désormais la plus urgente mission de la France. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Talamoni.

M. Louis Talamoni. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, la question orale avec débat posée par nos collègues MM. Tinant et Courrière soulève le grave problème du réseau routier. Qu'il s'agisse des autoroutes, des routes nationales, départementales ou communales, la modernisation et l'entretien s'imposent chaque jour davantage et cela pour deux raisons : premièrement, du fait du retard accumulé tant pour les travaux neufs que pour l'entretien et, deuxièmement, du fait de l'augmentation constante de la circulation automobile qui a été de 38 p. 100 ces quatre dernières années et qui ne cesse de croître chaque année, comme le rappelaient tout à l'heure MM. Tinant et Sempé.

Il est nécessaire d'aller vite pour que notre réseau soit à la hauteur de nos besoins. Si beaucoup de terribles accidents peuvent être imputés à des fautes de conduite, quelquefois au surmenage quand il s'agit de routiers professionnels, un grand nombre sont le fait du mauvais état des chaussées qui ne répondent plus aux besoins de l'heure. Bien des vies humaines pourraient être sauvées, des blessés épargnés, des accidents matériels évités, du temps gagné et du carburant économisé.

Un des remèdes à ces accidents, c'est sur le plan financier qu'il faut le chercher. Pour l'amélioration des carrefours, la suppression des dos d'âne, la mise à quatre voies de nombreux kilomètres de route, les investissements pour de tels travaux seraient rentables. Dans le numéro d'avril de *La Prévention routière*, M. Coquand, directeur des routes, écrivait, en faisant état des crédits de 1963 : « Les crédits consacrés aux questions de sécurité cette année ont permis d'améliorer 250 carrefours, virages et dos d'âne dangereux. Ces aménagements ont porté sur des points noirs où l'on a relevé en moyenne 2,3 accidents corporels chaque année. L'expérience montre qu'on évite chaque année 1,7 accident corporel par aménagement. »

Et M. Coquand poursuivait : « Le taux de rentabilité correspond à 68 p. 100. Bien entendu, ce taux serait beaucoup plus élevé si des mesures en fonction des besoins étaient prises. »

Dans la recherche des responsabilités de la situation faite à notre réseau routier, il ne peut être question de tout faire retomber sur les services des ponts et chaussées qui, de l'ingénieur à l'ouvrier, font preuve de beaucoup d'ingéniosité pour résoudre des problèmes dont la solution ne peut être trouvée que dans le dégagement de crédits. Pourtant, pour moderniser, développer et entretenir notre réseau, la loi du 30 décembre 1951 a créé le fonds spécial d'investissement routier, fonds qui devait être alimenté d'abord par une dotation budgétaire fixée annuellement par la loi de finances et constituant la part de l'Etat à la réalisation du programme national, ainsi que par un prélèvement de 20 p. 100 du produit des droits intérieurs sur le carburant routier. En même temps, cette loi décidait un relèvement important des droits sur certains produits pétroliers et notamment sur l'essence.

De telles dispositions législatives devant dégager des crédits pouvaient laisser penser que la France aurait bientôt le privilège d'être dotée d'un bon réseau routier. A défaut de celui-là, elle a le triste privilège d'être le pays du monde où l'essence est vendue le plus cher, alors que, selon une étude réalisée par le comité professionnel du pétrole, elle est la moins chère à la sortie des raffineries françaises ; mais un litre d'essence ordinaire est frappé de 71,55 anciens francs de droits et taxes et le supercarburant de 75,61 anciens francs.

Les diverses lois constitutives du fonds routier prévoyaient que 22 p. 100 du produit de la taxe sur l'essence seraient affectés à l'entretien et à l'aménagement de notre réseau, suivant

des pourcentages fixés par la loi du 3 avril 1955 pour la voirie nationale et celle des collectivités locales, départements et communes. Ces 22 p. 100 sont tombés à 7,7 p. 100 de 1960 à 1963. C'est une pratique gouvernementale courante qui relève de l'abus de confiance, pour ne pas dire autre chose, que d'utiliser des ressources ayant pourtant une affectation très précise pour alimenter le budget de l'Etat, dont on sait qu'un tiers est utilisé à des fins militaires et en grande partie pour la force de frappe. Il faut noter d'ailleurs qu'il y a récurrence : après le détournement du produit de la vignette auto destinée au fonds de solidarité, ce sont maintenant les taxes destinées au fonds routier qui sont détournées de leur affectation spéciale.

C'est que le pouvoir actuel n'en est plus à une violation près. Je puis en citer une autre, ayant trait d'ailleurs au débat d'aujourd'hui. La loi du 18 avril 1955 stipule dans son article 4, modifié le 4 juillet 1960, que l'usage des autoroutes est gratuit. Cela n'a pas empêché le Gouvernement d'instituer le péage et, pour réaliser ces autoroutes de constituer des sociétés d'économie mixte permettant ainsi, paraît-il, aux capitaux privés d'intervenir dans ce domaine, mais permettant surtout de substantiels avantages aux monopoles. Il est vrai que nous sommes sous le règne de ces derniers. Avec le péage sur les autoroutes, l'automobiliste paye deux fois, voire trois, le droit de circuler, puisque dans certains cas, pour l'autoroute de Normandie par exemple, il a eu à payer aussi la taxe spéciale d'équipement du district.

Ainsi, le Gouvernement triche sur toute la ligne. Il ne se contente pas de ne pas tenir ses engagements qui consistaient à prévoir cette dotation budgétaire et à verser une subvention annuelle au fonds routier, mais il détourne le produit des taxes prévues pour ce dernier, afin d'alléger ses charges financières. Par contre, il oblige départements et communes à respecter les textes, ce qui fait que les départements subventionnent à 90 p. 100 leurs travaux et les communes à 78 p. 100. Bien souvent, les communes sont obligées de faire face à certaines dépenses en bordure des routes nationales traversant des agglomérations alors qu'elles devraient en être déchargées.

Mais, non content de détourner une grande partie des recettes que constituent les diverses taxes pour alimenter le fonds d'investissement routier, l'Etat se taille de plus en plus, dans ce qui reste, la part du lion.

La loi avait fixé au départ que la tranche nationale devait correspondre à 63,7 p. 100 de la dotation du fonds routier. Elle est passée en 1964 à 73,5 p. 100. Cette augmentation de la part de l'Etat l'a été au détriment des départements et des communes. En effet, la tranche départementale fixée à 11,3 p. 100 est tombée à 7,95 p. 100. La tranche urbaine de 7,45 p. 100, destinée à financer la voirie urbaine intégrée dans la voirie communale, n'a pas été versée aux communes. Quant à la tranche communale qui devait être de 18,2 p. 100, elle est tombée en 1964 à 11 p. 100. De plus en plus, le pouvoir entend faire supporter aux collectivités locales les conséquences de sa néfaste politique de fausse grandeur, seulement orientée vers la fabrication de la force de frappe.

A ces détournements de crédits s'ajoutent maintenant les charges nouvelles dont a fait état tout à l'heure notre collègue M. Sempé, à savoir que certaines voies nationales deviendront départementales ; à ce transfert s'ajoute la loi sur les constructions scolaires, et nous pourrions dire — ce que j'ai signalé tout à l'heure en ce qui concerne la vignette — que ce détournement est aussi opéré contre les collectivités locales puisque, devant la carence du Gouvernement envers le fonds de solidarité, bien souvent ce sont les budgets départementaux et communaux qui voient leurs charges sociales augmenter.

Nous assistons ainsi à une diminution des crédits pour l'entretien du réseau routier et, parallèlement à ces diminutions, à une hausse constante des prix qui va inévitablement se traduire, si l'on n'y apporte pas de solution immédiate, par un ralentissement des travaux, car la hausse est là chaque jour malheureusement, malgré la prétendue politique de stabilisation.

Les conséquences de ce mauvais état du réseau routier français, je ne veux pas les répéter, ceux qui m'ont précédé en ont fait état. Elles seront économiques et pourront se répercuter également sur l'industrie automobile. En ce qui concerne le tourisme dont on a parlé, je voudrais simplement signaler qu'il est pratiquement impossible, maintenant, d'aborder le samedi et le dimanche, en particulier, la rentrée de Paris, sans attendre des heures et des heures, faute justement d'aménagements d'un réseau routier qui s'imposent en fonction de la circulation actuelle dans ce grand centre qu'est la région parisienne.

Oh ! il existe des projets qui, chaque année, sont modifiés. Je ne veux citer pour mémoire que la nationale n° 186 dont, depuis déjà cinq ou six ans, on recherche l'assiette. On serait maintenant, paraît-il, arrivé à une implantation raisonnable, mais ce n'est pas pour autant que l'on va dégager les crédits nécessaires à sa réalisation ; il en est de même pour la voie express de l'Est, toutes ces voies s'imposant pour la rentrée dans Paris.

Il est de plus en plus difficile à un étranger de venir visiter la capitale car il lui faudra attendre des heures et des heures à quelques kilomètres de Paris avant de pouvoir y entrer.

J'ose espérer, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous donnerez les raisons qui ont incité le Gouvernement dont vous faites partie à priver les collectivités locales, notre population, les automobilistes, des crédits qui leur sont dus alors que chacun, y compris vous, se plaît à souligner la nécessité et l'urgence des travaux à effectuer.

J'ose espérer également que vous pourrez nous assurer aujourd'hui que, pour l'avenir, les produits des taxes prévues pour alimenter le fonds routier ne seront plus détournés de leur destination et que la prochaine loi de finances prévoira la dotation financière, comme le stipule la loi du 30 décembre 1951.

Après avoir formulé ces espoirs, je vous poserai quelques questions, monsieur le secrétaire d'Etat : quel est le montant de la taxe perçue sur l'essence ? Quelle est la part qui est détournée du fonds d'investissement routier ? Quelle a été l'utilisation de la part qui en a été détournée ?

La dégradation de notre réseau routier a des incidences importantes sur la vie même de notre population. Devant la carence du Gouvernement, nombre de départements et de communes, pour faire face à d'urgentes nécessités, sont contraints d'engager des dépenses qui incombent en premier lieu à l'Etat. C'est vrai pour les centres urbains et plus encore pour les communes rurales, alors que le réseau de ces communes n'est pas seulement utilisé pour leurs habitants, mais pour le trafic automobile général et en particulier pour les touristes et les transporteurs.

De plus en plus, les assemblées locales prennent conscience de cette carence de l'Etat. Leur mécontentement est grand ; c'est pourquoi elles agissent pour qu'il en soit autrement, ce qui n'est certes pas pour plaire au pouvoir.

Pour endiguer ce mécontentement, le Gouvernement, au lieu de faire droit aux demandes de plus en plus pressantes de crédits, répond en restreignant les libertés des collectivités. Mais ces dernières sauront, avec les usagers, du cycliste jusqu'à l'automobiliste en passant par le motard, trouver le chemin de l'union et en même temps de l'action, pour exiger que les recettes affectées au fonds d'investissement routier soient utilisées uniquement pour l'amélioration du réseau. Toujours avec les usagers, les collectivités locales sauront agir aussi pour qu'un changement de politique intervienne et que s'instaure une véritable démocratie qui fera droit aux justes aspirations, dans tous les domaines, du peuple français. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Jung.

M. Louis Jung. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avant toute chose, je voudrais remercier chaleureusement nos collègues MM. Courrière et Tinant d'avoir posé le problème du réseau routier actuel avec une telle franchise, en mettant surtout l'accent sur les nombreuses insuffisances qui le caractérisent et qui risquent d'avoir des suites dramatiques si une solution rationnelle n'apporte pas les améliorations qui s'avèrent impératives dans un proche avenir. En effet, je suis convaincu qu'après l'éducation nationale cette question est d'une importance primordiale pour l'avenir de notre pays.

Afin de ne pas trop allonger ce débat, je me bornerai à insister sur quelques points qui me paraissent capitaux, tout en approuvant largement les différents aspects soulevés par mes collègues.

Nous constatons que, depuis deux ans et surtout depuis l'hiver 1963, l'état des routes suit une courbe dangereusement descendante, fait que les ponts et chaussées expliquent systématiquement par un manque de crédits appropriés. C'est ainsi que les aménagements de carrefours, le redressement des virages, l'élargissement de certaines routes prévus depuis des années sont invariablement remis à des dates ultérieures. D'autres travaux urgents sollicités depuis longtemps, qui entraîneraient l'amélioration de la circulation routière et assureraient par là une sécurité supérieure, ne sont pas pris en considération en dépit de l'avertissement représenté par les morts et les blessés.

Il ne faut pas vouloir cacher que les accidents vont en augmentant et c'est là, mesdames, messieurs, que nous portons tous une responsabilité. Je voudrais que chacun d'entre nous et, en premier lieu, les représentants du Gouvernement prennent conscience de ce devoir et que soient associés tous les efforts afin de remédier à cette situation frôlant le tragique.

L'amélioration des routes couvrant le territoire national doit être considérée comme une mesure de salut public, que nous imposent les 300.000 accidentés et morts qui auront payé un lourd tribut à une modernisation tant attendue et combien nécessaire !

Il apparaît clairement que la construction d'autoroutes est synonyme de développement industriel et commercial à grande échelle, de circulation largement facilitée et par là même de

sécurité accrue. L'autoroute est appelée à changer l'infrastructure existante dans l'intérêt commun de la nation.

La construction des autoroutes n'est pas seulement une assurance en ce qui concerne la continuité du développement de l'industrie automobile, de l'écoulement de sa production ; j'ose espérer, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous serez d'accord avec moi si je me permets d'affirmer ici que des nuages bien noirs assombrissent l'horizon car nous avons tous des soucis dans ce secteur ; mais c'est aussi le moyen le plus efficace d'atteindre la décentralisation sinon industrielle, du moins humaine.

Si aux Etats-Unis d'Amérique la majorité de la population peut habiter des maisons individuelles, loin du bruit des villes, et si la population des villages va en augmentant au lieu de diminuer, comme c'est le cas chez nous, c'est que le problème des routes favorisant cette décentralisation salubre a été réglé d'une manière adéquate.

Il est navrant de constater que, malgré les dépenses supplémentaires que nous sommes obligés d'engager — logements collectifs, nouvelles écoles — le patrimoine national se détériore dans certains secteurs alors que notre grand pays ami d'Amérique pourrait nous indiquer la direction à suivre pour ne pas renouveler les erreurs que lui-même avait commises jadis.

Nombre de nationalistes acharnés me rétorqueront que les données sont différentes et que le parallèle que je viens d'établir n'est pas valable en raison de l'étendue du pays et de son potentiel économique supérieur. Tirons-en donc la conséquence et unissons nos efforts afin de réaliser à brève échéance les Etats-Unis d'Europe.

Même à l'échelle européenne, nous nous devons de prendre conscience que notre retard suit une courbe ascendante et ce n'est pas sans serrements de cœur que nous enregistrons des informations de presse annonçant que l'Allemagne de l'Ouest va construire, dans un très court délai, 5.000 kilomètres d'autoroutes qui viendront s'ajouter sous peu aux quelque 4.000 kilomètres déjà existants.

Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'on n'aime pas souffrir de la comparaison avec ses voisins. Cependant, dans l'évolution actuelle du monde, ce serait un défaut capital de vouloir cacher nos erreurs alors que la vie économique exige de nous une lutte de tous les instants en dépit de laquelle nos commerçants et industriels sont malheureusement contraints, à leur corps défendant, de constater qu'ils sont bien souvent lésés vis-à-vis de leurs concurrents étrangers.

Si vous le permettez, je voudrais évoquer rapidement un article paru dernièrement dans la presse qui, affirmant que l'Alsace était en train de retourner dans le giron économique de l'Allemagne, avait apporté des preuves et des arguments qui ont soulevé des réactions souvent passionnées de la part de mes compatriotes. Si, effectivement, les raisons étaient très dissemblables et la vérité ainsi travestie, notre région court un grand danger en raison de son infrastructure routière.

N'oubliez pas que les habitants des régions de l'Est voient les autoroutes étrangères arriver jusqu'à la frontière. Ajoutez à cela la lenteur et les réticences, voire une opposition cachée, au projet Rhin-Rhône : vous constaterez que le canevas de base pour perdre l'économie de la région est dressé.

Les touristes étrangers, souvent attirés par notre gastronomie réputée, nous boudent au bénéfice de certains autres pays voisins, car ils y trouvent des possibilités de se déplacer rapidement.

Monsieur le secrétaire d'Etat, à plusieurs reprises, lors des débats budgétaires, vous-même et vos collègues avez développé des comparaisons avec le passé pour montrer l'effort du Gouvernement actuel. Je voudrais vous dire sincèrement qu'il n'est pas dans mes intentions de soulever ici une question politique ou de critique négative, mais soyez convaincu que ni les automobilistes, ni les responsables de notre économie ne peuvent accepter ces excuses et qu'ils demandent des moyens adaptés aux besoins actuels.

Ce ne sont sûrement pas les équipements de nos entreprises de travaux publics qui manquent car beaucoup trouvent à peine le volume de travaux nécessaires pour amortir leurs investissements. Mes chers collègues, vous admettez avec moi que la constatation que des entreprises et des ouvriers de la région de l'Est travaillent actuellement aux autoroutes en Allemagne, puisque sans doute il n'y a rien à faire chez nous, peut faire souffrir tous ceux qui portent des responsabilités dans notre pays.

Faire un effort sensible en faveur de nos routes, c'est réduire à la fois le nombre des morts et des blessés, tout en garantissant le développement de l'industrie automobile, mais c'est aussi doter la France de demain d'un aménagement plus raisonnable et plus humain. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Jacques Henriot. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Henriot.

M. Jacques Henriet. Monsieur le secrétaire d'Etat, par leurs excellentes interventions, mes collègues ont attiré votre attention sur l'insuffisance croissante de notre réseau routier par rapport à celui de nos voisins. Je ne veux pas insister puisque tout a été dit; je veux simplement me permettre d'attirer votre attention, celle du ministre des travaux publics et, plus particulièrement, celle du directeur des routes, sur certains aspects de cet équipement routier.

Tout d'abord je voudrais regretter — que M. le directeur des routes n'y voie pas un signe de mécontentement personnel — qu'à l'occasion de l'exposition de Lausanne qui doit attirer dans mon département du Doubs un flux considérable de visiteurs en plus du flux déjà important de touristes qui se produit en été comme en hiver, il n'ait pas été prévu, malgré mes demandes réitérées, des crédits spéciaux. Il eût été important pour le prestige de la France que cette grande voie de communication horizontale Océan-Suisse fût améliorée à l'occasion de la foire-exposition de Lausanne. Nos voisins, les Helvètes, ont fait des travaux très importants et, dès que les touristes reviendront en France, ils trouveront des routes, je n'ose pas dire lamentables — ce n'est pas exact — mais moins belles, moins bien équipées que celles qu'ils auront parcourues en Suisse, si bien que notre prestige s'en trouvera, de ce fait, amoindri.

Il eût suffi, semble-t-il, de quelques millions pour que cette liaison horizontale Océan-Suisse fût améliorée et placée au même niveau que l'équipement routier suisse.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais attirer brièvement votre attention sur trois points.

J'examinerai d'abord la question des routes touristiques. M. Sempé vient de vous en parler et je n'insisterai pas sur ce point. Je veux seulement vous demander de réserver une attention toute particulière, non seulement aux routes nationales, départementales et communales, mais aussi aux routes touristiques pour lesquelles vous n'avez rien prévu jusqu'à présent. Vous laissez aux conseils généraux, aux communes, le soin de s'en occuper alors que l'Etat doit en être le principal bénéficiaire.

Tout le monde sait que le tourisme est aujourd'hui la troisième industrie de France et qu'il ne saurait y avoir de tourisme sans route touristique.

Dans ma région, touristique par excellence, il apparaît bien que si l'Etat pouvait nous allouer quelques menus crédits venant s'ajouter à ceux que les communes et les départements se plaisent à accorder chaque année, le réseau touristique pourrait être considérablement amélioré. De ce fait, il attirerait chez nous des étrangers en nombre plus important, lesquels nous apportent une quantité de devises appréciable.

Puisqu'il faut être pratique en tout, je me permets, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous suggérer la création d'un fonds spécial d'investissement pour les routes touristiques. Nous saurions ainsi, chaque année, sur quelles subventions ou sur quel pourcentage des sommes que les conseils généraux ou les communes auraient pu investir dans l'amélioration des routes touristiques nous pouvons compter.

Je vous demande instamment, monsieur le secrétaire d'Etat, de penser à créer un fonds national qui viendrait s'ajouter au fonds spécial d'investissement routier.

M. Louis Talamoni. Et le Gouvernement détournera les sommes dont ce fonds disposera!

M. Jacques Henriet. Toujours dans le domaine touristique, je me permets de demander à M. le directeur des routes de bien vouloir réserver une attention particulière à la grande route touristique qui relie Bâle—Monthéliard—Pontarlier—Bellegarde au midi de la France. Cette route, qui est relativement belle, pourrait constituer une route de décharge pour les nordiques, notamment pour les Allemands, qui s'en vont chaque année en foule pressée vers le midi.

Dans mon département nous sommes persuadés que les améliorations qui pourraient être apportées à cette route permettraient de soulager celle qui relie Belfort à Besançon. Cette dernière, du fait qu'elle se trouve prise entre la montagne et le Doubs, est en effet difficilement aménageable.

Je saurais gré à M. le directeur des routes de voir ce qu'il est possible de faire sur ce trajet.

Je voudrais maintenant évoquer une question que M. Tinant m'a suggérée quand il a parlé de la mise hors gel de nos routes. Il s'agit du déneigement des routes. Vous savez que le gel et la neige détériore le réseau routier de montagne. Dans mon département — j'habite une localité située à 850 mètres d'altitude — je connais les dégâts que l'un et l'autre peuvent causer. A la vérité, vous êtes responsable de cette détérioration des routes parce que le déneigement se fait aujourd'hui comme il y a cinquante ans. A cette époque-là, on mettait dix chevaux ou dix bœufs devant un triangle et on déneigeait la route. Aujourd'hui, le procédé est le même avec toutefois cette différence que le triangle est placé devant un camion. Le principe n'a donc pas changé et la technique n'est pas meilleure.

En réalité, il faut opérer différemment. Je ne veux pas insister ici sur l'importance des chutes de neige, sur la qualité de la neige. Qu'il neige, qu'il gèle, peu importe. C'est la méthode et surtout le principe du déneigement qu'il faut revoir. Nous n'avons que faire de ces camions de 20, 30 ou 40 tonnes qui tassent la neige et qui transforment nos routes en pistes de patinage et de ski. Le déneigement doit être rapide et immédiat. Dès qu'il neige il faut déneiger pour retrouver le sol et rendre nos routes à nouveau utilisables.

J'ai le privilège de descendre de Pontarlier à Besançon chaque lundi matin pour mes cours à l'université. Il m'arrive très souvent d'être le premier à parcourir cette route. Je constate que les véhicules qui l'ont empruntée la veille ont tassé la neige, transformant la route en une véritable patinoire, ce qui n'arriverait pas si, au lieu d'engins énormes, coûteux et lents, nous disposions de matériel léger, rapide, se mettant en mouvement dès que la neige tombe.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous pencher également sur ce problème.

Je voudrais insister aussi sur le danger que présentent les points noirs. M. Tinant a déclaré que deux cent cinquante points dangereux ont été améliorés. C'est parfait, je ne peux que vous en complimenter. Mais je ne suis pas certain que les virages doivent être les seuls points à améliorer. Il ne faut pas oublier les dos d'âne et la visibilité dans les tournants. Il est indifférent à l'automobiliste de faire un virage de plus ou de moins. Ce qui lui importe c'est la visibilité. Partant de là j'en arrive à la sécurité des routes, problème très important. On a cité tout à l'heure le nombre des accidents de la route et des morts et blessés qu'ils ont causés. En réalité, le nombre des morts dépasse celui donné par les statistiques, lesquelles, en France, ne font état que des décès survenant dans les vingt-quatre ou quarante-huit premières heures suivant l'accident. Mais d'autres personnes meurent encore après.

Je ne dis pas que cette hécatombe est due au mauvais état de nos routes; je ne serai pas si méchant. Cependant le manque de visibilité, les dos d'âne, y entrent pour beaucoup. A ce sujet, je vous rappelle la proposition de loi déposée par M. le docteur Lafay tendant à la création d'un fonds sanitaire routier, proposition qui n'est jamais venue en discussion. L'idée émise par notre collègue est excellente; de plus, elle ne vous coûterait rien. Il est vraiment étonnant, dans ces conditions, que vous ne la saisissiez pas au vol.

M. Lafay propose qu'à l'occasion de la signature de chaque contrat d'assurance automobile on prélève une certaine somme destinée à alimenter le fonds sanitaire routier qui disposerait ainsi facilement de quelques milliards de francs. Pourquoi négiez-vous cette question? Ce fonds servirait non pas à améliorer les routes mais à assurer la sécurité routière. M. Lafay donne toutes précisions sur ce point.

Je me suis permis d'accrocher à la proposition de M. Lafay la création de centres sanitaires routiers. Je ne veux pas y insister, car un tel sujet concerne plutôt M. le ministre de la santé, qui en accepte d'ailleurs le principe. Mais encore faut-il le réaliser.

Par le vote de la proposition de loi du docteur Lafay vous pouvez obtenir les sommes permettant d'alimenter le fonds sanitaire routier. Je m'étonne que le Gouvernement ne fasse rien dans ce domaine et laisse les accidents se produire en disant: « Inch Allah! Ils veulent se tuer! Qu'ils se tuent ». Vous pourriez puiser dans ce fonds sanitaire routier les éléments qui vous permettraient d'améliorer la sécurité routière qui, en un grand besoin.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne peux pas abuser de votre attention. Je vous demande de retenir la proposition de loi de M. Lafay tendant à créer un fonds sanitaire routier, d'améliorer la sécurité de nos routes, d'étudier de nouvelles méthodes de déneigement et de créer un fonds spécial pour l'amélioration des routes touristiques. (Applaudissements à droite et au centre.)

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Messieurs les sénateurs, il est toujours tentant en une matière quelconque de souhaiter plus et de demander davantage. C'est là une pente d'autant plus naturelle que le sujet discuté, et c'est le cas de l'espèce, répond à un problème réel et à des besoins urgents. Mais chacun sait que, dans un pays en expansion comme le nôtre, chaque besoin, chaque service a des exigences justifiées de développement interne, exigences d'une telle ampleur qu'il est impossible de les satisfaire toutes à la fois car toutes rencontrent inévitablement une limite financière.

L'important, dans la réalité des choses, est de savoir si cette limite recule d'année en année et si l'effort accompli par les pouvoirs publics a un caractère suffisamment méthodique et suffisamment continu pour atteindre les objectifs que nous souhaitons tous.

Quel est cet effort ? Je voudrais montrer qu'il est important et significatif aussi bien sur le plan de l'amélioration du réseau routier que sur celui de sa construction et de son entretien.

L'amélioration du réseau routier en France a porté essentiellement sur les routes inscrites au programme approuvé par le Gouvernement en 1960, c'est-à-dire sur 17.000 kilomètres de routes nationales. Elle est financée par la tranche nationale du fonds spécial d'investissement routier.

La progression des crédits est constante. Les autorisations de programme sont passées de 165 millions en 1960 à 266 millions en 1961, 276 millions en 1962, 290 millions en 1963 et 384 millions en 1964. La progression est la même en ce qui concerne les crédits de paiement qui, de 137 millions en 1960, ont atteint progressivement cette année 244 millions.

Dans cette matière, les crédits ouverts en 1962, 1963 et 1964 correspondent très sensiblement aux prévisions du IV^e plan. Certes, l'augmentation rapide de la circulation routière qui est de l'ordre de 12 p. 100 par an et le développement de la circulation « poids lourds » rendent nécessaires aujourd'hui une révision de la politique qui a présidé à la fixation et à la répartition de ces crédits. Les études préliminaires du V^e plan conduisent en effet pratiquement à multiplier par quatre les prévisions de circulation entre 1960 et 1985. Le V^e plan devra donc marquer par rapport au IV^e une augmentation considérable des crédits nécessaires à l'amélioration du réseau routier existant.

Le V^e plan et les plans futurs devront tenir compte tout particulièrement des perspectives de l'évolution démographique certaine qui engendrera, au voisinage et à l'intérieur des grands centres urbains, des circulations intenses qui nécessitent des travaux très importants d'infrastructure routière. Les études en cours, menées par les services du ministère des travaux publics, du ministère de l'intérieur et du ministère de la construction, font d'ailleurs apparaître de plus en plus clairement l'évidence et l'urgence de ces besoins.

La construction du réseau autoroutier a pu être accélérée grâce au recours à l'emprunt qui assure près de la moitié de son financement. C'est ainsi que 107 kilomètres d'autoroutes ont été mis en service en 1963. En 1964 et 1965, respectivement 140 kilomètres et 175 kilomètres ont été prévus au programme initial. Ces nombres seront atteints. La progression des crédits est, ici également très sensible.

Les autorisations de programme qui s'élevaient en 1960 à 62 millions, sont passées, en 1961, qui est l'année de démarrage du programme, à 663 millions puis, en 1962, à 498 millions, en 1963, à 500 millions et, en 1964, elles vont atteindre 622 millions.

Le gouvernement estime souhaitable d'accentuer considérablement cette progression et de porter la cadence de construction des autoroutes de liaison, dès que la situation financière le permettra, à 300 kilomètres par an environ.

Quant à la construction des autoroutes de dégagement des grands centres, elle est évidemment plus urgente encore et elle devra faire l'objet d'un certain nombre de priorités.

Cela va dans le sens général des réflexions qui ont été émises par plusieurs orateurs, notamment par M. Portmann. Je voudrais lui indiquer que la progression de l'autoroute du nord de Bordeaux est actuellement normale en ce sens que, comme pour chaque autoroute, la première année on construit les ouvrages d'art, la seconde année, les terrassements, la troisième année la chaussée. Dans le cas particulier de Bordeaux, les travaux auraient pu aller plus rapidement, mais c'est toujours une question de crédits de paiement.

C'est également cette question des crédits de paiement qui intervient pour la route Besançon—Lausanne. Je n'en ai pas moins retenu les considérations spécifiques qui ont été développées à ce sujet par M. le sénateur Henriot. Je voudrais d'ailleurs lui rappeler, en ce qui concerne les routes touristiques elles-mêmes, qu'il s'agira, si l'on veut satisfaire sa demande, d'une novation par rapport au IV^e Plan.

Lors de la préparation de ce IV^e Plan, il a été en effet admis que le rôle de l'Etat consistait à assurer l'approche des régions touristiques par des grandes routes, mais que la route touristique elle-même était une initiative laissée aux administrateurs locaux. Par conséquent, retenir ses observations n'est pas impossible, mais cela nécessiterait une novation par rapport aux conceptions du IV^e Plan.

L'entretien des routes constitue évidemment le sujet de préoccupation le plus grave dans l'ensemble des problèmes qui se posent. La situation ne date pas d'aujourd'hui ni d'hier ; elle résulte de l'insuffisance, depuis plus de vingt années, des crédits affectés à l'entretien des routes nationales. Depuis la dernière guerre, on a vécu sur l'idée que le réseau routier national français était l'un des plus beaux du monde et l'on s'est contenté de procéder aux réparations les plus urgentes avec des moyens généralement assez limités.

Depuis 1959, ces moyens ont été accrus de façon importante. Les dotations budgétaires accordées pour l'entretien des routes

nationales ont été en progression de 200 millions à 353 millions cette année.

J'ajoute que nous affectons régulièrement de 10 à 20 millions de francs par an à la suppression, sur nos routes nationales, des points noirs, lorsque celle-ci est possible. Depuis dix ans, il en a été aménagé plus de 2.500. Le ministère de la santé publique étudie d'ailleurs actuellement, non seulement les projets concernant les points noirs qui ne l'intéressent pas directement, mais le problème du Fonds sanitaire routier évoqué tout à l'heure, également par M. le sénateur Henriot.

Il faut convenir cependant que le retard antérieur avait mis le réseau dans un tel état qu'il n'a pu supporter les effets catastrophiques de la rigueur exceptionnelle de l'hiver 1962-1963.

Un effort particulier a bien été consenti pour la réparation des dommages les plus graves, mais le réseau tout entier a très largement souffert.

Devant cet état de chose, il a fallu choisir, cette année, entre la poursuite des errements anciens, qui consistaient à faire face aux réparations les plus urgentes en courant le risque de voir l'ensemble du réseau se dégrader faute d'étanchéité, et la décision de différer ces réparations, mais de s'attacher au fond des choses et au sauvetage même du réseau.

L'expérience de l'hiver 1962-1963 ayant confirmé l'importance du renouvellement des couches de surface pour la sauvegarde de ces chaussées, le Gouvernement a choisi la deuxième solution qui a le mérite de constituer une véritable politique qui doit permettre de retrouver d'ici à quelques années, un réseau national en état.

M. le sénateur Tinant a évoqué les questions de répartition de crédits d'entretien entre les départements. Je voudrais lui préciser qu'elle se fait maintenant suivant un barème nouveau, d'ailleurs, et dans une proportion de quatre cinquièmes, sur des paramètres qui reposent sur l'intensité de la circulation lourde, sur la nature du sol, sur l'altitude et sur le prix de la main-d'œuvre et des matériaux, et d'un cinquième mis de côté pour les dépenses de grosses réparations, compte tenu des urgences qui se présentent au fur et à mesure des dossiers soumis au ministère.

A propos des bruits dont M. le sénateur s'est fait l'écho concernant le transfert de routes à la charge des communes, je voudrais ici préciser que si des études sont en cours relatives à une nouvelle classification des voiries, elles en sont, d'abord, à un stade tout à fait théorique et, ensuite, qu'il n'est nullement envisagé un déclassement prochain des routes nationales ni des charges nouvelles pour les budgets communaux.

Je suis tout à fait conscient de la nécessité de procéder le plus rapidement possible à la mise hors gel d'un certain nombre d'itinéraires sur lesquels les barrières de dégel apportent des entraves nettement préjudiciables à l'activité économique du pays.

Je précise toutefois qu'en raison du coût extrêmement élevé des travaux nécessaires, ceux-ci ne peuvent être économiquement justifiés que sur les grands axes et qu'il ne peut être question de mettre hors gel la totalité des sections fragiles des routes nationales et encore moins celles qui sont situées dans les régions à climat tempéré où le trafic n'est que rarement perturbé par le dégel.

En première urgence, le ministre des travaux publics a retenu le principe de la mise hors gel des itinéraires principaux les plus menacés, c'est-à-dire Paris—Nord par Clermont, Compiègne, Noyon, Péronne, Arras et Lille, et Paris—Est, ce dernier constitué par la route nationale 4 jusqu'à Nancy, la route nationale 57 jusqu'à Metz et la route nationale 3 jusqu'à Sarrebruck.

Les travaux de mise hors gel de la route nationale 4 vont pouvoir commencer cette année sur la section Sezanne—Sommesous, particulièrement fragile, à l'aide des crédits qui ont été dégagés pour cet objet par le fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire.

En attendant, le ministre des travaux publics fait, d'une part, accélérer les travaux de l'autoroute Paris—Lille qui, bien entendu, est construite hors gel et, d'autre part, procéder à des renforcements partiels sur l'itinéraire Paris—Chaumont—Neufchâteau—Nancy, renforcement qui, sans assurer une mise hors gel absolue, permettra des conditions améliorées de circulation pendant l'hiver sur l'ensemble de la liaison Paris—Est.

Tels sont les éléments essentiels d'une situation qui, vous le voyez, se caractérise d'abord par un entretien insuffisant depuis de longues années, par des besoins accrus de rénovation et par les conditions d'un redressement qui repose fatalement sur un effort très lourd et très diversifié et qui ne peut être qu'un effort progressif.

La loi de 1951 prévoyait effectivement que 22 p. 100 des taxes sur les carburants existant à l'époque seraient consacrés au fonds routier. Celui-ci reçoit actuellement 9 p. 100 de l'ensemble des taxes existant présentement mais, bien entendu, les taxes sur les carburants ont une ampleur plus grande que celles d'alors. (Exclamations à gauche.)

En outre, le budget verse aujourd'hui 136 millions supplémentaires pour la construction des autoroutes.

En 1964, l'ensemble des ressources budgétaires affectées à l'amélioration du réseau routier s'élève à 750 millions de francs actuels. Il était de l'ordre de 200 à 250 milliards d'anciens francs entre 1952 et 1957.

Je précise très fermement qu'en cette affaire il n'y a aucun détournement. Les réductions apportées aux ressources du fonds d'investissement routier l'ont été par des lois successives votées par le Parlement et que le fonds routier a toujours reçu ce que la loi lui attribuait, et cela en totalité.

En résumé, le Gouvernement sait que les routes sont les veines et les artères de notre économie. Leur amélioration, comme leur développement, concerne la sécurité de tous, régit largement le tourisme, conditionne le commerce international, et ce n'est pas sans effet sur l'équilibre des finances locales.

Le Gouvernement est tout à fait conscient de la gravité de certains aspects de notre problème routier et, désormais, son effort est clairement entamé. D'année en année, il ira en s'amplifiant au rythme d'une expansion qui, je le rappelle en passant, n'a pas de précédent dans le passé de notre pays. (*Applaudissements au centre droit, à droite et sur certains bancs à gauche.*)

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Courrière.

M. Antoine Courrière. Mesdames, messieurs, veuillez m'excuser de prendre la parole à cette heure tardive; mais je ne peux pas laisser passer certaines affirmations de M. le secrétaire d'Etat.

J'ai entendu dire avec stupeur que, lorsque nous avons instauré, en 1951, le fonds d'investissement routier, nous avons eu l'intention de fixer pour l'année ses ressources à 22 p. 100 du montant des taxes perçues à cette époque.

Je ne sais pas où vous étiez à ce moment-là, monsieur le secrétaire d'Etat, mais nous sommes quelques-uns ici qui étions parlementaires. Or nous savons parfaitement que les 22 p. 100 devaient s'appliquer au prix de l'essence vendue annuellement et non pas au prix du volume d'essence vendu en 1951.

M. Louis Talamoni. Très bien !

M. Antoine Courrière. Par conséquent, il y a incontestablement une frustration des usagers de la route, consentie par la loi sans doute, mais effective puisque seuls 9 p. 100 au lieu de 22 p. 100 sont maintenant affectés au fonds d'investissement routier.

Je sais bien que personne ne suspecte le ministre des travaux publics de mettre la différence dans sa poche. Nous savons que c'est en vertu de la loi que cela se fait, mais c'est précisément parce qu'on nous impose cette loi et qu'on fait voter la loi de finances dans les conditions que vous savez que nous en sommes réduits aux difficultés que nous connaissons à l'heure actuelle.

Personne ici, pas plus qu'à l'Assemblée nationale, n'est susceptible de demander une augmentation des dépenses de l'Etat ou une réduction des crédits prévus. Lorsque vous nous présentez votre budget, ceux qui le votent ne peuvent en aucune manière augmenter de quoi que ce soit la dotation du fonds national d'investissement routier. Je crois qu'il était indispensable de le dire pour rétablir la vérité.

D'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, je constate après les autres orateurs que les crédits mis à la disposition du ministre des travaux publics et des transports sont nettement inférieurs à ce qu'ils devraient être, car ils ne tiennent pas compte de la progression du coût de la vie.

Vous nous avez tout à l'heure cité des chiffres en nous précisant qu'intervenait tous les ans une progression sensible, non seulement des crédits d'engagement, mais aussi des crédits de programmes. Les sommes que vous recevez du budget tous les ans ne parviennent pas à compenser l'augmentation des prix que nous constatons tous les jours, car quels que soient les mérites que vous voulez accorder au plan de stabilisation, ceux qui suivent les adjudications qui ont lieu dans nos communes savent que malheureusement les prix acceptés par les adjudicataires dépassent de 20 p. 100, de 30 p. 100, voire de 40 p. 100, les prix fixés dans les devis. Or l'augmentation de vos crédits n'atteint même pas 10 p. 100 d'une année à l'autre et vous ne tenez pas compte, non plus, de l'augmentation de la circulation, qui est de l'ordre de 10 à 15 p. 100 par an, et qui à elle seule justifierait l'augmentation des crédits d'une année sur l'autre, crédits qui sont, je le répète, notoirement insuffisants.

M. Jacques Henriot. Il faut également tenir compte de l'augmentation des impôts !

M. Antoine Courrière. Egalement. Par conséquent, de ce côté-là, on constate, de la part du Gouvernement, une carence incontestable. Elle est d'autant plus grave qu'il récupère sur l'automobiliste, sur l'usager, des sommes considérables.

Je lisais dans la presse, voilà très peu de temps, que l'Etat récupérerait chaque année sur les automobilistes une somme de l'ordre de 1.300 milliards d'anciens francs, dans laquelle il faut

inclure tout ce qui est payé à l'Etat au titre de la fabrication ou de l'utilisation de l'automobile : l'impôt sur l'essence, sur les lubrifiants, ainsi que les diverses taxes payées directement par les usagers de l'automobile représentant une rentrée fiscale de 900 à 950 milliards d'anciens francs.

Nous sommes convaincus que si l'on employait moins d'argent pour des fabrications parfaitement inutiles et dangereuses comme la bombe atomique, que si l'on dépensait moins d'argent pour le prestige de qui vous savez à l'extérieur, sans que le Parlement en soit informé, on pourrait faire, dans notre pays, des routes plus larges et plus commodes et l'on éviterait ainsi les nombreux accidents que nous déplorons tous les jours.

Telles sont les observations que je voulais présenter en réponse à votre intervention, monsieur le secrétaire d'Etat. J'ai enregistré avec satisfaction l'engagement que vous avez pris à cette tribune de ne pas détourner sur les communes ou les départements des obligations qui, à l'heure actuelle, s'imposent à l'Etat, c'est-à-dire que vous ne déclasserez pas, au détriment des communes ou des départements, des routes qui, à l'heure actuelle, sont des routes nationales.

M. René Tinant. Il faudra aussi les entretenir.

M. Antoine Courrière. Il faudrait pouvoir entretenir celles qui sont déjà à la charge des collectivités locales et pour cela — ce sera ma conclusion — il faudrait que l'Etat comprenne que les départements et les communes n'ont pas la possibilité de mener l'action indispensable. Les collègues qui m'ont précédé l'ont dit également. Les routes nationales présentent un intérêt majeur, mais il y a également les routes départementales et les routes communales qui elles aussi présentent un très grand intérêt, plus spécialement sur le plan touristique. Il est incontestable que les départements et souvent les communes ont la charge énorme d'organiser et d'améliorer les routes touristiques. Ils ne peuvent faire face à leurs obligations. Ils le peuvent d'autant moins que les crédits qui leur sont attribués ou qui devraient l'être par le fonds spécial d'investissement routier ne leur sont pas consentis et qu'ils ne trouvent plus à réaliser les emprunts qui leur seraient indispensables pour l'exécution de travaux particulièrement urgents.

On disait tout à l'heure que les crédits du fonds national d'investissement routier, tranche communale 1963, venaient à peine d'être attribués. Les crédits de 1964 ne sont pas connus. Nous enregistrons d'ores et déjà au moins un an de retard dans les versements, dans la mesure où ces crédits nous seront donnés plus tard. Je pense donc que non seulement vous devez faire un effort considérable pour l'amélioration des routes nationales, que vous devez faire un effort beaucoup plus important que celui que vous faites pour les autoroutes mais que vous devez également comprendre que les communes et les départements, sans l'aide de l'Etat, ne pourront pas faire face à leurs obligations. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Personne ne demande la parole ? ...

Le débat est clos.

— 11 —

INTERVERSION DANS L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. La commission des affaires économiques et du plan, en accord avec le Gouvernement et la commission des affaires sociales, demande que les deux projets de loi et la proposition de loi figurant aux points 5, 6 et 7 de l'ordre du jour soient appelés en tête de la séance de cet après-midi à quinze heures avant le projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne.

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

Il en est ainsi décidé.

Personne ne demande la parole ? ...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures trente minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes, sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

— 12 —

DEPOTS DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Roger Houdet, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi tendant à définir les principes et les modalités d'un système contractuel en agriculture.

Le rapport sera imprimé sous le n° 282 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Bertaud, Louis André, Auguste Billiemaz, Paul Mistral et Auguste Pinton un rapport d'information fait au nom de la commission des affaires économiques et du plan, à la suite de la mission effectuée par une délégation de cette commission à Milan, Rome, Francfort, Hambourg, Londres et Birmingham du 25 avril au 9 mai 1964 et relative au fonctionnement des transports urbains et aux problèmes de la circulation et du stationnement dans les grandes agglomérations.

Le rapport sera imprimé sous le n° 283 et distribué.

— 13 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat suivantes :

I. — M. Georges Repiquet demande à M. le Premier ministre quelles mesures le Gouvernement envisage pour mettre fin à la campagne systématique de diffamation entreprise par le parti communiste réunionnais, dont le but avoué est de soumettre le département à la servitude étrangère (n° 79).

II. — Mlle Irma Rapuzzi expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les loyers des cités universitaires de France doivent être augmentés dans la proportion d'environ 25 p. 100. Une première hausse était intervenue en décembre 1963 et avait été rapportée devant la grève partielle des loyers, déclenchée dans un nombre grandissant de cités. Les arguments invoqués à l'époque par les étudiants restent toujours valables en ce qui concerne :

a) Le remboursement des annuités de construction « habitations à loyer modéré ». En effet, nombre de cités ont été construites selon le financement « habitations à loyer modéré » (prêts à long terme et à faible taux d'intérêt). Les pouvoirs publics ayant décidé de ne plus en assurer le remboursement, celui-ci devait être du même coup pris sur les loyers. Il serait normal que l'Etat assume ses responsabilités et prenne en charge sur son budget cette dette qui est la sienne puisque c'est lui, ou plutôt le centre national des œuvres, qui accédera à la propriété à l'issue du remboursement.

Cette opération vise d'autre part à « rentabiliser » le coût de la construction, ce qui est contraire au principe même du logement des cités, d'autant plus que les résidents sont admis au bénéfice de critères sociaux ; donc on fait par là même la preuve qu'ils ne pouvaient payer un prix élevé ;

b) La hausse du coût d'entretien, tant du personnel que des frais généraux. Il ne s'agit pas de nier la hausse de ces frais liée à celle du coût de la vie. Mais là aussi il s'agit de savoir qui, des usagers ou de l'Etat, doit en supporter les conséquences. Nul n'ignore que les ressources des étudiants n'ont pas augmenté et il n'est, pour le démontrer, qu'à noter qu'aucun relèvement du taux des bourses n'est intervenu cette année. Les pouvoirs publics maintiennent depuis fort longtemps la même subvention de fonctionnement, soit dix-huit francs par chambre et par mois. Les étudiants demandent que cette subvention soit augmentée dans la même proportion que le coût d'entretien, étant précisé que si satisfaction leur était donnée sur ce point la hausse des loyers pourrait avoir une certaine justification. Du reste, le principe avait bien été posé par M. Lucien Paye, ancien ministre de l'éducation nationale, qu'« aucune hausse des loyers ne devrait intervenir sans être compensée par une augmentation corrélative du taux des bourses... ».

Elle lui demande donc de préciser les mesures qu'il compte prendre en vue de régler cette situation.

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 14 —

AMENDEMENTS AUX ARTICLES 45, 48, 49 ET 61 DE LA CONVENTION DE CHICAGO SUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de deux protocoles en date du 14 juin 1954 concernant des amendements à apporter aux articles 45, 48, 49 et 61 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (n° 263 et 267, 1963-1964).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques.

M. Raymond Brun, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le rapport écrit relatif à ce projet de loi comporte un certain nombre de renseignements ayant trait à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à sa charge fondamentale, qui l'est la convention de Chicago. Vous me ferez grâce, je pense, de ne point les rappeler.

On nous demande de ratifier deux protocoles modifiant les articles 45, 48, 49 et 61 de cette convention. Il s'agit, d'une part, de la procédure devant être désormais appliquée pour transférer éventuellement le siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale — article 45 — et, d'autre part, de modifier la fréquence des sessions ordinaires — article 48, articles 49 et 61.

Après en avoir délibéré, votre commission des affaires économiques et du plan vous propose de ratifier sans modification les deux protocoles qui sont soumis à notre approbation.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

J'en donne lecture :

« Article unique. — Est autorisée la ratification des deux protocoles adoptés le 14 juin 1954 par l'assemblée des Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et portant amendements aux articles 45, 48, 49 et 61 de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

« Le texte de ces protocoles est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

— 15 —

AMENDEMENT A L'ARTICLE 48 a DE LA CONVENTION DE CHICAGO SUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification du protocole du 15 septembre 1962 portant amendement à la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale. [N° 262 et 268 (1963-1964)].

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Raymond Brun, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il s'agit là, comme dans le projet de loi précédent, d'une modification intéressant la convention du 7 décembre 1944, résultant du protocole du 15 septembre 1962 relatif à la procédure de convocation des sessions extraordinaires de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Actuellement, selon l'article 48 de la convention, ces sessions peuvent avoir lieu sur convocation du conseil ou de dix Etats contractants. Lors de la sa réunion de 1962, l'Assemblée de l'Organisation a demandé que désormais les sessions extraordinaires aient lieu sur convocation du président ou du cinquième des Etats membres, soit actuellement vingt et un Etats. Compte tenu de l'accroissement du nombre des Etats contractants, il était logique de réunir une majorité valable pour décider de ces réunions extraordinaires.

Cette proposition devient le texte du protocole que l'on nous demande de ratifier. Comme tout à l'heure, après en avoir délibéré, votre commission des affaires économiques vous propose d'adopter sans modification ce projet de loi.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

J'en donne lecture :

« Article unique. — Est autorisée la ratification du protocole adopté à Rome le 15 septembre 1962 par l'assemblée des Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et portant amendement à l'article 48, alinéa a), de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

**MODIFICATION DE CERTAINES DISPOSITIONS
DU CODE DE L'AVIATION CIVILE**

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les dispositions du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de l'aviation civile, relatives à l'immatriculation et à la nationalité des aéronefs. [N^{os} 258 et 266 (1963-1964)]. Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Gaston Pams, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'objet de cette proposition de loi est essentiellement de mettre en harmonie le texte du code de l'aviation civile avec l'article 34 de la Constitution qui prévoit la séparation du domaine législatif et du domaine réglementaire.

Votre commission a été d'avis d'approuver le texte qui lui était soumis, sous la réserve d'abord d'un amendement au texte modificatif de l'article 4, parce qu'elle considérait que la marque extérieure de la nationalité fixée sur l'appareil était du domaine législatif et non du domaine réglementaire.

Avant l'ouverture de la séance — et bien que la commission n'en ait pas été saisie — il nous est apparu nécessaire également de supprimer la mention « chapitre premier » puisque, le code dans son état actuel n'étant pas divisé en chapitres, il serait paradoxal d'instituer un chapitre premier qui ne serait suivi d'aucun autre.

Sous ces réserves, votre commission vous propose l'adoption de ce texte.

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du plan. Je demande la parole.

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

M. Jean Bertaud, président de la commission. Si la proposition de la commission était, comme je le crois, acceptée, il faudrait également modifier l'intitulé de la proposition de loi qui deviendrait alors : « Proposition de loi tendant à modifier les dispositions du titre premier du livre I^{er}... », le reste étant inchangé.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

J'en donne lecture :

« Article unique. — Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de l'aviation civile est modifié comme suit :

« TITRE I^{er}

« De l'immatriculation,
de la nationalité et de la propriété des aéronefs.

« Chapitre I^{er}.

« De l'immatriculation et de la nationalité des aéronefs :

« Art. 3. — Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé

« Art. 4. — Il est institué un registre d'immatriculation tenu par les soins du ministre chargé de l'aviation civile.

« Tout aéronef immatriculé au registre français, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité française.

« Art. 5. — Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient à une personne physique française ou à une personne morale, à condition que, dans ce cas, elles possèdent la nationalité française :

« — dans les sociétés de personnes, les associés en nom ou les commandités ;

« — dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de parts et les gérants ;

« — dans les sociétés anonymes, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ;

« — dans les associations, les dirigeants ou administrateurs et les trois quarts des membres.

« Des dérogations peuvent être accordées par le ministre chargé de l'aviation civile.

« Art. 6 à 8. — Sans changement.

« Art. 9. — L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme.

« Art. 10. — Sans changement.

« Art. 11. — Supprimé. »

Par amendement n^o 2, M. Pams, au nom de la commission, propose : 1^o de rédiger comme suit le début de l'alinéa introductif de cet article : « Le titre I^{er} du livre I^{er}... » ; 2^o de supprimer la mention suivante : « Chapitre I^{er}. De l'immatriculation et de la nationalité des aéronefs ».

M. le rapporteur s'en est expliqué tout à l'heure.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n^o 1, M. Gaston Pams, au nom de la commission, propose de compléter comme suit le second alinéa du texte modificatif proposé pour l'article 4 du code de l'aviation civile :

« Il doit porter le signe apparent de cette nationalité tel qu'il est fixé par les règlements. »

M. le rapporteur vous a expliqué l'économie de cet amendement.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi, modifié par les deux amendements précédemment votés.

(La proposition de loi, ainsi modifiée, est adoptée.)

M. le président. M. le président de la commission a exposé au Sénat comment, en raison de ces votes, l'intitulé de la proposition de loi devrait être rédigé, à savoir :

« Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les dispositions du titre I^{er} du livre I^{er} du code de l'aviation civile relatives à l'immatriculation et à la nationalité des aéronefs. »

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

L'intitulé de la proposition de loi est ainsi rédigé.

**MESURES RELATIVES A CERTAINS PERSONNELS
DE LA NAVIGATION AERIENNE**

Rejet d'un projet de loi déclaré d'urgence.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif à certains personnels de la navigation aérienne. [N^{os} 259 et 280 (1963-1964).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le Gouvernement soumet aujourd'hui à vos suffrages un projet de loi important. Il le fait avec gravité, après mûre réflexion, dans l'acceptation pleine et entière de sa responsabilité.

Le projet de loi concernant certains personnels de la navigation aérienne, dont nous discutons, n'est pas, comme on l'a dit, un projet de combat, ou un projet de réaction, comme le pensent certains. Que ce soit dans sa partie positive, c'est-à-dire l'amélioration de la condition de certaines catégories de personnel de la navigation aérienne, ou dans sa partie restrictive — je veux dire la reconsidération du droit de grève pour quelques centaines de fonctionnaires — ce projet est dans la logique des choses. Il n'est pas de circonstance, mais correspond à une nécessité permanente. Sous quelque régime que ce soit, sous quelque gouvernement que ce soit, les pouvoirs publics sont désormais conduits à considérer que l'on se trouve arrivé à un stade tel du développement de l'aéronautique française et internationale et, par conséquent, de ses infrastructures, qu'il n'est plus possible d'admettre, pour quelque motif que ce soit, une solution de continuité dans le service public de la sécurité aérienne. C'est d'ailleurs un impératif qui s'impose à tout Etat moderne.

Voilà le fait fondamental sur lequel le Gouvernement — celui-ci ou tout autre, je le répète — a le devoir d'attirer l'attention de la représentation nationale et de lui demander de se prononcer dans l'esprit et la lettre de la Constitution qui prévoit que le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent.

Votre responsabilité à l'égard des intérêts économiques et militaires du pays se trouve ici engagée, au même titre que celle du Gouvernement.

Je m'explique. Nul n'ignore le « bond » considérable accompli depuis la guerre en matière aéronautique dans tous les grands

pays industrialisés. Le transport aérien, tant sur le plan technique qu'économique, connaît un développement spectaculaire.

Le trafic aérien couvre désormais le monde entier, et dans ce concert, la France se doit de tenir sa place sans défaillance et sans qu'on puisse l'accuser, à un titre quelconque, de carence. Il y va de notre bonne renommée.

Il existe un lien étroit, pour ainsi dire congénital, entre le trafic aérien et les infrastructures dont il dépend chaque jour un peu plus étroitement. C'est ainsi que, depuis la fin de la dernière guerre, on a vu rapidement se transformer les structures des installations et leurs performances techniques. De même, les activités des personnels chargés de garantir la sécurité des vols se sont à la fois modifiées et développées.

Le personnel de la navigation aérienne, vous le savez, appartient à la fonction publique. Cette appartenance pose de difficiles problèmes puisque, aussi bien, et en dépit d'activités difficilement comparables à celles d'autres catégories de personnels, le personnel de la navigation aérienne est régi par les normes générales applicables en la matière.

Je dois insister sur le fait que la responsabilité de certains personnels au sol, chargés de guider les pilotes d'avion et de maintenir les installations de guidage en parfait état de fonctionnement, incombe à des techniciens d'une qualité particulière et dont les responsabilités et sujétions, qu'elles soient d'ordre intellectuel ou physique, apparaissent sans conteste possible et compte tenu de l'évolution à laquelle je faisais allusion, sans aucune mesure avec celles de certains personnels placés jusqu'ici au même niveau.

C'est ainsi que le technicien de la navigation aérienne qui a pris en charge un avion pour le guider jusqu'à son point d'atterrissage décide immédiatement des directives à lui donner sans en référer à l'échelon supérieur. La responsabilité de « l'aiguilleur du ciel », comme certains ont appelé les techniciens en cause, est donc personnelle, directe et instantanée. Dans l'état actuel des choses, 620 techniciens assurent la régulation de la circulation aérienne dans les importants centres de contrôle régionaux d'Orly, Aix-en-Provence et Bordeaux, et dans les tours de contrôle des aéroports dont le trafic est supérieur à 10.000 mouvements d'avions par an.

D'autre part, 250 autres techniciens, dans les mêmes centres de contrôle et certains organismes de transmission vitaux, assurent la délicate mise au point et l'entretien d'installations radio-électriques très modernes qui commandent le fonctionnement satisfaisant des opérations de sécurité aérienne.

Qu'il s'agisse des techniciens de la circulation aérienne ou des techniciens hautement qualifiés des installations radio-électriques, je me dois d'insister sur le fait qu'ils ont entre leurs mains de façon constante la responsabilité de protéger la vie des passagers aériens. C'est dire le caractère spécifique de ces fonctions.

Le Gouvernement a estimé qu'à charges et responsabilités de cette nature devait correspondre une situation nettement améliorée des intéressés. C'est l'objet de la quasi-totalité du projet de loi qui vous est soumis.

Dans ce domaine, le Gouvernement a manifesté sa conscience des réalités et son souci de rendre justice à des fonctionnaires dont il se plaît à reconnaître la valeur.

D'autre part, le Gouvernement a bien été obligé aussi d'enregistrer que, depuis de nombreux mois, pour ne pas dire des années, il a dû faire face à des arrêts de travail des techniciens de la navigation aérienne qui ont eu de sérieuses répercussions. Ces arrêts ont administré la preuve, s'il en était besoin, que les perturbations dues aux grèves qui ont été enregistrées sont désormais inacceptables pour un pays comme la France.

Elles sont inacceptables pour trois raisons fondamentales, que je vais me permettre de vous exposer.

Tout d'abord, les arrêts de travail de la sécurité aérienne conduisent la France à ne pas respecter les obligations internationales qu'elle s'est engagée à assumer en signant la convention de Chicago du 7 décembre 1944. Par cette convention, nous avons pris l'engagement de mettre en œuvre en permanence, au profit des avions de toutes nationalités qui survolent notre territoire, les installations matérielles permettant d'effectuer l'ensemble des procédures propres à assurer le guidage des avions intéressés.

Par conséquent, en cas de grève des personnels de la navigation aérienne, nous ne respectons pas les obligations qui découlent de la convention en cause et qui constitue la charte à laquelle ont adhéré 103 pays. Je précise que la convention de Chicago, notamment dans son article 28, comporte pour chacun des Etats l'engagement de réaliser une infrastructure et de mettre en œuvre des services efficaces, normalisés sur le plan mondial.

Les arrêts de travail que nous avons dû enregistrer ont suscité dans les mois et les années passés de fermes protes-

tations des pays étrangers où, je le souligne, en fait ou en droit, sont interdites les grèves des personnels de la sécurité aérienne.

C'est ainsi que le directeur de l'Office fédéral de l'air suisse, dans une lettre du 9 juin 1960, disait notamment : « Nous estimons qu'un Etat partie à la convention relative à l'aviation civile internationale ne saurait tolérer que les engagements d'aider la navigation aérienne internationale, conformément aux standards et pratiques recommandées de ladite Convention, soient violés d'une façon grave et répétée ».

D'autre part, et ce second point ne peut pas ne pas retenir tout spécialement l'attention de tous ceux qui, dans cette enceinte, ont le souci de la défense nationale, les grèves des techniciens de la navigation aérienne paralysent une partie importante du trafic de l'aéronautique militaire, provoquant ainsi une situation dont, j'en suis persuadé, les conséquences dès le temps de paix ne sauraient vous échapper.

Il est évident que cette situation se trouverait aggravée en cas de tension internationale. J'ajoute que les services civils de contrôle de la navigation aérienne tiennent une place importante en matière de défense aérienne. Non seulement ils fournissent des éléments d'identification des aéronefs de la circulation aérienne générale, mais encore, et ici je souligne, ils contribuent de manière déterminante à la couverture radar du territoire.

Comment voulez-vous, mesdames, messieurs, qu'à ce titre le Gouvernement puisse rester indifférent à une défaillance des personnels chargés d'une telle mission ? Nul ne saurait contester que le bon fonctionnement des services de sécurité aérienne constitue un impératif de défense nationale.

Enfin, les grèves compromettent gravement la sécurité aérienne. Cette évidence s'impose au Gouvernement aussi bien qu'aux syndicats qui l'évoquent pour mettre les pouvoirs publics en demeure d'interrompre ou de réduire le trafic aérien lorsqu'ils lancent l'ordre de cesser le travail.

Si le Gouvernement décide, du fait de la grève, certaines restrictions à la circulation aérienne, et ceci dans le souci d'éviter des accidents qui pourraient prendre la proportion de catastrophes, les pouvoirs publics ne respectent plus alors la convention de Chicago évoquée précédemment. Ils sont en infraction avec leurs engagements internationaux et ils ne peuvent que très partiellement pallier les conséquences de cet état de fait, en ayant recours aux moyens de remplacement militaires, quelles qu'en soient la qualité et l'efficacité.

Ayant analysé tous ces motifs avec soin et pesé sa décision, le Gouvernement a estimé qu'il se trouve dans l'obligation de proposer à vos suffrages des mesures tendant à assurer la permanence des services de sécurité de la navigation aérienne.

Pleinement conscients des intérêts nationaux en cause, il se voit aujourd'hui conduit à vous proposer d'aménager l'exercice du droit de grève pour 870 agents de la navigation aérienne — sur un total d'environ 2.000 agents — dont l'activité est indispensable, tant du point de vue de la sécurité que de nos obligations internationales et de la défense nationale, et ne saurait donc, par conséquent, être soumis aux incertitudes qu'implique l'exercice traditionnel du droit de grève.

Je précise à ce sujet que, contrairement à ce qui a été dit, il ne s'agit pas en l'occurrence d'une tentative insidieuse dont les conséquences seraient de remettre progressivement en cause l'exercice du droit de grève pour d'autres catégories de fonctionnaires, mais bien d'un impératif concernant uniquement quelques centaines de techniciens et eux seuls.

La mesure proposée n'est que la conséquence d'une situation bien déterminée dont je viens de vous exposer les éléments et dont l'équivalent ne se retrouve pas dans la fonction publique considérée dans son ensemble.

Le Gouvernement vous demande donc, d'une part, de sanctionner les hautes qualifications de certains personnels de la navigation aérienne par un statut nouveau comportant une rémunération adéquate et certains avantages de carrières et, d'autre part, sans qu'il y ait d'ailleurs un lien entre les deux positions adoptées, de classer ces personnels hors du champ d'application du droit de grève.

Que propose le Gouvernement ? Essentiellement, la création de deux corps : un corps d'officiers-contrôleurs de la circulation aérienne ; un corps d'électroniciens de la sécurité aérienne.

Comme je l'ai dit, ces deux corps seraient dotés d'indices spéciaux de rémunération. Les indices seraient arrêtés par décret pris en conseil des ministres dans les limites générales fixées pour les fonctionnaires. Les deux corps seraient, en outre, régis par des statuts spéciaux qui seraient fixés par décret en conseil d'Etat.

Je vous donne, bien volontiers, l'assurance que ces statuts seraient publiés rapidement et que les deux corps seraient ouverts aux techniciens de la navigation aérienne exerçant des tâches déterminées. Ils comprendraient trois grades, sans pourcentage défini, le nombre de postes de chaque grade étant

déterminé selon les besoins du service. Les limites d'âge seraient inchangées pour le corps des électroniciens de la sécurité aérienne. Par contre, pour le corps des officiers-contrôleurs de la circulation aérienne, les études approfondies faites à ce sujet ont fait apparaître qu'il était nécessaire de tenir compte du caractère pénible des fonctions des intéressés en fixant leur limite d'âge à 55 ans, avec possibilité de prendre la retraite dès 50 ans, après au moins 25 ans de service dont 15 de service actif. Cette limite d'âge serait assortie évidemment des avantages prévus par le code des pensions en matière de service actif.

Rien ne serait changé, par ailleurs, en ce qui concerne les 1.100 agents techniciens qui demeureraient hors des corps nouveaux et pour lesquels le Gouvernement a tenu essentiellement à maintenir l'exercice normal du droit de grève.

Je vous indique, en outre, que le projet de loi, en son article 7, prévoit la validation, au titre du service actif, des services rendus par les officiers-contrôleurs de la circulation aérienne en qualité de techniciens de la navigation aérienne, depuis le 1^{er} janvier 1948, sous réserve qu'ils répondent aux normes qui figureront dans les textes d'application de la loi.

Enfin, un règlement d'administration publique fixerait notamment les conditions dans lesquelles les services accomplis outre-mer depuis le 1^{er} janvier 1948 par les intéressés pourraient être, eux aussi, considérés comme service actif.

En outre, je signale que, conformément à un engagement pris par M. le Premier ministre dès août 1963, le projet de loi qui vous est soumis prendrait effet au 1^{er} janvier 1964 en ce qui concerne de toute évidence les avantages accordés aux intéressés et non pas, comme on a voulu le faire entendre, parfois, du point de vue de l'exercice du droit de grève.

Voilà, monsieur le président, mesdames, messieurs, les grandes lignes du projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne. Je ne conteste pas qu'il soulève un problème sérieux.

Le Gouvernement a abordé ce problème avec détermination, conscient qu'il ne lui était pas possible de permettre que, dans l'avenir, un instrument fondamental de l'infrastructure technique et économique française, comme celui de la navigation aérienne, puisse connaître quelque défaillance que ce soit du point de vue de son personnel. (*Applaudissements à droite et au centre droit.*)

M. le président Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires sociales.

M. Roger Lagrange, rapporteur de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, notre commission des affaires sociales n'a pu délibérer sur le projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne que dans la journée du jeudi 18 juin. Le débat devant le Sénat ayant lieu quelques jours seulement après cette délibération, votre rapporteur vous prie de l'excuser de ne vous présenter qu'un rapport fort incomplet et se permet de vous renvoyer, pour une connaissance plus approfondie du problème, au rapport présenté par M. La Combe, devant l'Assemblée nationale, rapport n° 950.

Pudiquement intitulé « *Projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne* », ce texte traite de deux problèmes fort dissemblables : dans son titre I^{er}, du retrait du droit de grève à certains personnels de la navigation aérienne, et, dans son titre II, des améliorations de carrière accordées à certaines catégories de personnels de la navigation aérienne.

Il est regrettable que deux questions qui, à notre avis, ne devraient pas être liées, figurent dans un même projet, ce qui laisse supposer que les améliorations parfaitement justifiées et réclamées de longue date par l'ensemble du personnel de la navigation aérienne ne sont satisfaites qu'en contrepartie de la suppression du droit de grève.

M. André Méric. Marchandage !

M. Roger Lagrange, rapporteur. Le présent rapport se limitera à l'examen des questions de principe : retrait du droit de grève posé par le titre I^{er}, classement du personnel prévu par le titre II.

Ce retrait découle des dispositions de l'article 2 stipulant que « toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires »...

M. André Méric. C'est un scandale !

M. Roger Lagrange, rapporteur. ... et de l'article 1^{er}, dernier alinéa, prévoyant que les statuts spéciaux des officiers contrôleurs et des électroniciens de la sécurité aérienne pourront déroger aux dispositions de l'ordonnance du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires.

Le retrait du droit de grève aux personnels visés dans l'article 2 est une décision d'une extrême gravité en soi, mais encore aggravée dans le projet par le fait que toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline pourront être sanctionnés en dehors des garanties disciplinaires.

Il convient donc d'examiner avec attention les motifs qui peuvent être invoqués en faveur de la suppression du droit de grève.

La Constitution de 1958, par référence à celle de 1946, affirme que le « droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ».

Il faut bien constater que, dans le passé, le parlement et le gouvernement ont souvent hésité à prendre des initiatives pour réglementer le droit de grève dans les services publics. Cette attitude s'explique sans doute par le fait que, ledit droit étant la pierre de touche des régimes démocratiques, le pouvoir exécutif aussi bien que le pouvoir législatif — et cela d'autant plus qu'ils étaient plus fermement attachés à la démocratie — ont généralement répugné, en temps de paix, à le supprimer, voire à le limiter.

Ne pouvant mettre le droit de grève directement en cause, les gouvernements ont eu recours, en cas de conflit, à la réquisition en s'appuyant, d'abord sur la loi de 1938 sur l'organisation de la nation en temps de guerre, puis sur l'ordonnance du 7 janvier 1959 sur l'organisation de la défense.

Il existe néanmoins nombre de lois, décrets et circulaires interdisant ou limitant l'exercice du droit de grève dans les services publics. Il s'agit :

1° De la loi du 27 décembre 1947 visant les compagnies républicaines de sécurité, de la loi du 28 septembre 1948 visant le personnel de police et de l'ordonnance du 6 août 1958 visant les gardiens de prison, qui toutes interdisent au personnel considéré de recourir à la grève ;

2° De la jurisprudence du Conseil d'Etat qui, dans l'ensemble, reconnaît que les ministres, dans des circonstances données, peuvent interdire l'exercice du droit de grève aux agents qui, par leurs fonctions, participent à l'action gouvernementale ou dont la présence est nécessaire « à la continuité des services publics indispensables à la sécurité des personnes et des biens, au fonctionnement des liaisons officielles et des activités essentielles à la vie de la nation » ;

3° Des mesures spéciales prévues à l'encontre de diverses catégories de personnels placées sous la tutelle du ministre des travaux publics et des transports et leur interdisant de recourir à la grève ;

4° Du texte voté en juillet 1963, devenu loi le 31 juillet 1963 et qui concerne les modalités de la grève dans l'ensemble des services publics et institue, entre autres mesures, un préavis de cinq jours avant la cessation collective du travail, préavis qui existait d'ailleurs déjà avant le vote de la loi du 31 juillet 1963 en ce qui concerne les personnels de la sécurité de la navigation aérienne.

A l'appui de sa thèse, le Gouvernement — et vous venez de le confirmer, monsieur le ministre — invoque dans l'exposé des motifs du projet de loi, trois raisons essentielles : premièrement, assurer la sécurité aérienne ; deuxièmement, observer les obligations découlant de la convention de Chicago ; troisièmement, maintenir en état de fonctionnement les services nécessaires à la défense nationale.

En ce qui concerne la sécurité aérienne, il convient d'observer qu'elle est, en tout état de cause, assurée, puisque l'obligation du préavis de cinq jours permet, dans les premières heures qui suivent sa notification, l'envoi d'avis appelés Notam aux navigateurs aériens des nations signataires de la convention internationale relative à l'aviation civile du 7 décembre 1944. Le Gouvernement est donc parfaitement en mesure d'avertir plusieurs jours à l'avance les pays étrangers que la France ne sera pas en état d'accueillir les aéronefs étrangers sur les aérodromes où le personnel de la navigation aérienne est en grève.

Si donc les pouvoirs publics, pour des raisons de prestige national entre autres, tardaient à prendre une telle décision, la responsabilité d'incidents aériens éventuels serait à imputer au Gouvernement et non au personnel qui se met en grève après l'expiration du préavis.

S'il est vrai que, parmi tous les pays signataires de la convention de Chicago, la France se trouve être le seul pays où la grève des personnels de la navigation aérienne soit permise, j'observe que cette situation tient généralement au fait que le droit de grève n'est pas reconnu à la fonction publique dans les autres pays et sur ce point je pense que nous n'avons pas à les imiter.

M. Bernard Chochy. Très bien !

M. Roger Lagrange, rapporteur. Malgré cette interdiction des cessations collectives du travail, des grèves n'en éclatent pas moins.

M. André Méric. Très bien !

M. Roger Lagrange, rapporteur. C'est ainsi que le « *Courrier aérien* » du 2 juin 1964 annonce que 1.000 contrôleurs britanniques du trafic aérien doivent entrer en grève le 25 juillet pour appuyer leurs revendications pour de meilleures conditions de travail.

La rupture des engagements internationaux constituerait donc un argument des plus sérieux si des grèves n'éclataient pas également dans des pays où elles sont cependant interdites. Il convient de remarquer qu'il s'agit tout au plus de cessation de travail pendant un temps limité, dont les pays étrangers sont informés et peuvent tirer les conséquences en détournant leurs aéronefs vers d'autres pays. La même situation peut d'ailleurs se produire dans le cas de pannes techniques dans tel ou tel aérodrome.

Quant à l'argument selon lequel les grèves des services chargés d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, en même temps qu'elles affectent les vols des aéronefs civils, paralysent le trafic des avions militaires, apportant ainsi des obstacles graves dans le domaine de la défense nationale, il apparaît quelque peu spécifique.

S'il est vrai, en effet, que la grève paralyse le trafic aérien des avions militaires de transport, par contre les avions opérationnels poursuivent leurs activités, car ils demeurent inconnus, même en temps normal, de l'infrastructure civile. On a certes objecté qu'il existe des installations mixtes qui servent à la fois aux civils comme aux militaires. C'est le cas de l'aérodrome de Bordeaux et du radar de Satolas, mais il convient d'observer — c'est un point important — que, sur l'initiative des délégués syndicaux de Bordeaux, le personnel en grève a accepté de continuer à assumer le trafic militaire de cet aérodrome.

En outre, lors des grèves, la raréfaction du trafic aérien permet à l'importante infrastructure militaire de mieux régler la circulation de ses propres appareils. Il semble, en effet, que les services communs ont surtout pour but de régler la circulation non pour chaque secteur, mais pour ses propres avions.

Le prestige de la France, nos activités touristiques ou autres ne pourraient vraiment souffrir que si la grève des personnels de la navigation aérienne devenait un fait coutumier. Cela n'est pas le cas et ne peut l'être que si les gouvernements, et c'est ce qui s'est produit dans le passé, restent sourds aux légitimes revendications de ces personnels.

M. André Méric. Très bien !

M. Roger Lagrange, rapporteur. Le problème fondamental est donc bien de répondre à leur attente en améliorant leur situation, comme le fait partiellement le titre II du projet de loi, mais sans lier cette question au retrait du droit de grève.

C'est l'exercice, précisément, de ce droit qui permet aujourd'hui aux agents de la navigation aérienne, après des années de lutte, d'espérer une revalorisation de leurs traitements et de leurs retraites.

Privés de cette arme, ils ne pourront compter que sur le bon vouloir de la puissance publique, mais l'expérience, surtout récente, n'est absolument pas de nature à les rassurer.

La suppression du droit de grève pour certains personnels de la navigation aérienne constitue en outre, quoi que vous ayez pu affirmer, monsieur le ministre, un fâcheux précédent et un Gouvernement peu respectueux des droits syndicaux ne manquera pas, demain, de se référer au texte qu'on nous demande de voter pour interdire toute cessation concertée de travail à d'autres catégories de la fonction publique. Il peut, dans l'esprit de ce texte, trouver de bonnes raisons d'interdire le droit de grève aux postiers, aux cheminots, aux agents d'E. D. F., à d'autres catégories encore. C'est toute la fonction publique et le secteur nationalisé qui peuvent ainsi se sentir menacés.

Vous objecterez sans doute, monsieur le ministre — c'est ce que vous avez fait il y a un instant — que telle n'est pas l'intention du Gouvernement et qu'entre le Gouvernement et les travailleurs, c'est surtout une question de confiance. Le recours pas si lointain à la réquisition générale des mineurs, les propos tenus dans un passé récent sur les syndicats par certains membres de la majorité, voire des ministres en exercice, les rendez-vous manqués ne sont pas de nature à inspirer confiance aux travailleurs.

M. André Méric. Très bien !

M. Roger Lagrange, rapporteur. Ne convient-il pas d'observer, enfin, que, comme ce fut le cas dans un passé assez proche, lorsque les institutions de la France furent mises en péril, le Gouvernement sollicita et obtint l'appui populaire que lui apportèrent sans réserve les travailleurs en grève ? (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. Bernard Chochoy. A pied, à cheval et en voiture ! (*Sourires.*)

M. Roger Lagrange, rapporteur. La commission des affaires sociales du Sénat a été unanime à considérer que le retrait du droit de grève à certains personnels de la navigation aérienne ne pouvait être admis, compte tenu de l'attitude générale du personnel.

Il faut bien observer, à ce sujet, que ce personnel est sans doute une des catégories qui ont le plus conscience des responsabilités très lourdes qui pèsent sur leurs épaules. Je pense personnellement qu'il est possible de résoudre le problème qui

nous est posé autrement qu'en envisageant le retrait du droit de grève. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

Il convient d'observer enfin que les pouvoirs publics, avec le préavis, avec le droit de réquisition, ont toute latitude pour assurer la sécurité aérienne et les besoins de la défense nationale.

De même, votre commission estime que des sanctions prises en dehors des garanties disciplinaires, comme le prévoit l'article 2, sont à exclure formellement. Elle préconise, au contraire, des procédures de conciliation et d'arbitrage propres à résoudre les conflits collectifs du travail. Ces procédures devront être fixées par les statuts spéciaux, après avis des organisations syndicales les plus représentatives. Cette méthode, en réservant la décision finale au Gouvernement, s'inspire de la méthode retenue par la création de la commission Massé lors de la grève des mineurs au début de l'année 1963. Elle semble la seule susceptible d'apporter une solution aux problèmes toujours délicats que posent les conditions de rémunération et de travail dans la fonction publique.

Dans son titre II, le projet envisage un certain nombre d'améliorations de la situation des personnels, des mêmes personnels d'ailleurs — vous l'avez noté tout à l'heure — qui sont visés par le retrait du droit de grève, tellement vous avez cru opportun de lier ces deux questions !

Comme l'indique fort bien le rapport de notre collègue, M. le député La Combe, « le projet de loi a voulu reconnaître la haute qualification de ces personnels en leur donnant des avantages de carrière spéciaux dans le cadre de la fonction publique ».

C'est ainsi que l'article 1^{er} prévoit leur regroupement dans deux corps particuliers, celui des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et celui des électroniciens de la sécurité aérienne qui seront dotés, tous les deux, de statuts spéciaux pouvant déroger aux dispositions du statut général des fonctionnaires.

L'article 3 prévoit que ces personnels sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement. Cette procédure permettra une juste revalorisation de ces indices de traitement sans pour autant provoquer de graves perturbations dans d'autres corps de la fonction publique, les intéressés n'étant plus assimilés à des catégories qui auraient pu, à leur tour, revendiquer des améliorations indiciaires similaires.

En outre, les articles 5 à 8 prévoient, mais en faveur des seuls membres du nouveau corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, un certain nombre de mesures en matière de limite d'âge et de retraite, de classement dans le corps de la catégorie B — service actif — et de prise en compte des services accomplis en dehors de la métropole. En effet, en raison de la nature des services qu'ils accomplissent — services qui nécessitent une excellente aptitude physique, des réflexes et un esprit de décision rapides mais qui entraînent une usure physique et une fatigue nerveuse intense — ces personnels se voient accorder une limite d'âge spéciale — cinquante-cinq ans — et, par dérogation aux dispositions de l'article L. 4 du code des pensions civiles et militaires de retraite, la possibilité d'obtenir une pension d'ancienneté lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante ans, à condition toutefois d'avoir accompli vingt-cinq ans de service, dont quinze ans au moins dans un emploi actif ou dans un emploi assimilé à la catégorie B.

En outre, pour la liquidation de leur pension, ils bénéficient d'une bonification égale au cinquième de la durée des services effectifs qu'ils ont accomplis en cette qualité, sans toutefois que cette bonification puisse excéder cinq années.

De plus, un effet rétroactif est donné à ces dispositions puisque les services rendus par les intéressés, en qualité de techniciens de la navigation aérienne, depuis le 1^{er} janvier 1948, sont considérés comme services actifs de la catégorie B et un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles les services accomplis depuis le 1^{er} janvier 1948 soit outre-mer, soit à l'étranger au titre de la coopération technique, pourront être considérés comme services actifs.

Enfin, l'article 9 décide que les dispositions ainsi prévues, en ce qui concerne les avantages, prendront effet à dater du 1^{er} janvier 1964, ce qui permettra aux intéressés de bénéficier rétroactivement des avantages qui leur sont accordés.

Votre commission des affaires sociales, sans méconnaître l'intérêt des avantages ainsi accordés à certains personnels de la navigation aérienne, estime particulièrement regrettable le classement du personnel en deux catégories différentes ne bénéficiant pas des mêmes avantages de rémunération et de carrière alors que l'ensemble des agents de la navigation aérienne était jusqu'alors traité de la même façon, ce qui semblait normal puisqu'ils devaient satisfaire aux mêmes exigences de recrutement et poursuivaient des études analogues, avec des stages généralement de même durée, parfois même plus longs en ce qui concerne les électroniciens.

Votre commission des affaires sociales a examiné le texte du projet de loi voté par l'Assemblée nationale et a décidé à l'unanimité...

M. Jacques Henriot. A la quasi-unanimité !

M. Roger Lagrange, rapporteur. ... avec quelques abstentions, c'est exact, de vous proposer l'adoption de neuf amendements.

Par ces amendements, la commission a voulu marquer : d'abord, son hostilité à la suppression du droit de grève pour les personnels de la navigation aérienne ; ensuite, son désir que soient organisées, après avis des organisations syndicales, des procédures de conciliation et d'arbitrage propres à résoudre les conflits collectifs du travail ; enfin, sa volonté de voir accorder les mêmes avantages aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne et aux électroniciens de la sécurité aérienne. (*Applaudissements à gauche, au centre-gauche et à droite.*)

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lorsque nous examinons avec attention le projet de loi relatif à certaines catégories du personnel de la sécurité aérienne, lorsque nous analysons ses conséquences, nous nous demandons, non sans une certaine anxiété, ce que les travailleurs peuvent attendre du régime actuel, si ce n'est un peu plus de servitude, un redoublement d'exploitation et une atteinte permanente aux libertés.

La Constitution stipule que le droit de grève doit être réglementé par les lois ordinaires. Or, la loi fondamentale de la République voulue par le pouvoir et votée par le pays en 1958 n'a jamais été interprétée comme pouvant permettre la suppression du droit de grève à quiconque.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. André Méric. Nous constatons une fois de plus que le pouvoir n'attache aux textes constitutionnels qu'une importance relative et à l'éclipse, alors qu'il devrait en assurer avec objectivité la stricte application et surtout le respect.

L'an passé, à cette même époque, à cette même tribune, nous avons lutté contre le projet de loi relatif à certaines modalités de la grève dans les services publics. Nous nous étions livrés, mes chers collègues, à une prophétie : d'abord la réglementation, avions-nous dit ; ensuite viendra la suppression du droit de grève. Notre prédiction est en cours de réalisation. (*Applaudissements à gauche.*)

Nous avions condamné cette réglementation parce que, fidèles à nous-mêmes, à l'idéal qui nous anime, nous avons toujours conçu avec une profonde sincérité que la richesse de l'humanité reste le fait de toutes les énergies individuelles et que la réglementation n'a de valeur pour l'individu que dans la mesure où elle donne à tous une égale part de droit social, de puissance politique, « afin que, dans la cité, aucun homme ne soit l'ombre d'un autre homme, afin que la volonté de chacun concoure à la direction de l'ensemble », afin que nul ne soit obligé d'aliéner aux mains de ceux qui détiennent les forces et les moyens de coercition une parcelle de son effort, de son droit à une juste rémunération ou un lambeau de sa liberté.

C'est avec cette même conception de l'évolution de l'individu et des sociétés que le groupe socialiste a procédé à l'examen du projet soumis à nos débats. Il nous apparaît être, mes chers collègues, comme une mesure vexatoire qui ne saurait recueillir l'approbation de ceux qui considèrent que le devoir suppose avant tout la liberté. (*Applaudissements à gauche.*)

En effet, le texte gouvernemental et celui de l'Assemblée nationale suppriment le droit de grève aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux électroniciens de la sécurité aérienne. Mieux, comme l'a indiqué tout à l'heure le rapporteur, le Gouvernement prévoyait « que toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens-installateurs de la navigation aérienne pourrait être sanctionnés — écoutez bien, mes chers collègues — en dehors des garanties disciplinaires. »

Bien que l'Assemblée nationale ait rétabli les garanties disciplinaires dans le seul cas de révocation, jamais une législation aussi draconienne n'avait été sollicitée. Nous retrouvons là la volonté de tous les régimes autoritaires quel qu'en soit le modèle qui, pour masquer leurs faiblesses, s'appuient sur une législation impitoyable qui brime à la fois l'individu, les droits et les libertés.

Nous voilà donc en présence d'un projet de loi qui, dans ses premiers articles, supprime le droit de grève, les garanties disciplinaires — sauf en cas de révocation — et n'assure aucune garantie de révision.

Puis, considérant sans nul doute que la perte d'un droit a une valeur marchande, une valeur matérielle, le Gouvernement accorde une carrière plus courte, des bonifications d'ancienneté et le service actif. Mais, soucieux immédiatement d'en avoir

trop donné, il détruit, ce qui est beaucoup plus grave à nos yeux, la parité de rémunération et d'avantages entre le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et celui des électroniciens de la sécurité aérienne, alors qu'il y a entre ces deux catégories de personnels équivalence de responsabilités, de niveau de recrutement et de formation.

En outre, l'application de ce texte provoquera des situations différentes suivant les affectations et une regrettable discrimination entre les catégories, les centres et les services d'un même centre.

En réalité, le projet gouvernemental n'est pas autre chose qu'une mesure vexatoire, un acte de surenchère et de division. Mais quel est donc le rôle de ces deux catégories de personnel de la navigation aérienne victimes de l'absolutisme du pouvoir ? Aucune défaillance ne leur est permise. A chaque étape du processus continu du développement technique, ces personnels ont dû faire un effort d'adaptation à des techniques nouvelles ; leurs tâches, de plus en plus complexes, dépassent très souvent les attributions initialement prévues.

Les techniciens de la circulation aérienne donnent des informations directes aux utilisateurs aériens en radiotéléphonie. Les techniciens électroniciens sont responsables de la qualité, de la précision des informations électroniques données directement aux utilisateurs aériens par les systèmes de navigation et d'atterrissage dont ils ont la charge.

Ils sont également responsables des appareils de contrôle mis à la disposition des techniciens de la circulation aérienne. Les électroniciens doivent pouvoir dans les moindres délais parer à toute défaillance des procédés électroniques, faire des réglages très précis et fréquents. Ils doivent aussi, en raison de l'évolution rapide des techniques, assimiler des méthodes nouvelles, s'adapter à des appareils nouveaux et à des systèmes qui changent sans cesse.

Ainsi, ces deux catégories de personnel, circulateur et électronicien, qui travaillent de jour et de nuit, dimanches et jours fériés, sont soumis à une tension nerveuse intense car la rapidité de leurs interventions conditionne le maintien de la sécurité des vies humaines.

Bien que le travail des uns soit complémentaire de celui des autres, bien que le classement dans le service actif ait été accepté pour l'ensemble de ces personnels en mai 1960, le projet de loi ne prévoit pas cette parité et accorde à la spécialité « circulation aérienne » de plus larges avantages qu'à la spécialité « électronique ».

Ainsi le vieil adage « diviser pour régner » est devenu l'une des méthodes d'action du régime. Nous pourrions, hélas ! en citer d'autres exemples et en particulier indiquer comment le Gouvernement a respecté le protocole d'accord intervenu entre la Compagnie nationale Air France, d'une part, le syndicat des pilotes de ligne et le syndicat national des officiers de l'aviation marchande, d'autre part.

Mes chers collègues, vous ne pouvez pas suivre les propositions du Gouvernement car à partir du moment où le droit de grève sera supprimé les électroniciens de la sécurité aérienne ne disposeront d'aucun moyen pour établir une parité logique et normale. Ce faisant, vous vous feriez les complices d'une brimade intolérable à l'égard d'un personnel d'élite qui n'a jamais démerité. (*Applaudissements à gauche.*)

Pour justifier la suppression du droit de grève M. le ministre a invoqué tout à l'heure la sécurité aérienne, la convention de Chicago, la paralysie des appareils militaires, la présence de radars civils dans l'ensemble du dispositif de défense aérienne. Je voudrais après M. le rapporteur, répondre à cette argumentation.

En l'état actuel de la réglementation, la sécurité aérienne ne saurait être mise en cause puisque ces personnels, tout le monde le sait, sont soumis au régime du préavis de cinq jours. La durée du préavis permet au Gouvernement de prendre les mesures qui s'imposent soit en engageant la discussion en vue du règlement du conflit, soit en rejetant les revendications présentées par le personnel. Nous regrettons, nous le disons sans ambage, que l'exécutif veuille aujourd'hui mettre fin à de telles méthodes car elles sont conformes aux arguments qu'il a avancés lors de la réglementation du droit de grève que nous combattons déjà.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. André Méric. Je voudrais faire observer également que le préavis de cinq jours, contrairement à ce qui a été dit, permet à la France de faire face aux obligations de la convention de Chicago. En effet, lorsqu'il y a défection des techniciens de la sécurité aérienne, tous les pays signataires de la convention peuvent être informés par Notam dans un délai de deux heures. Or nous avons cinq jours pour les informer.

En réalité, à l'occasion des précédents conflits le Gouvernement a refusé de passer cet avis et a voulu assurer le trafic dans des conditions parfois dangereuses.

Enfin, la grève ne peut être un obstacle grave dans le domaine de la défense nationale. Je voudrais faire remarquer à nos collègues que ces techniciens de l'aviation civile ne sont intéressés que par des vols militaires à caractère non opérationnels, que les forces armées disposent de leur propre matériel et que, lorsque les installations sont mixtes, les circulateurs et électroniciens de la navigation aérienne renoncent à utiliser l'arme de la grève ; l'exemple de Bordeaux est une référence indéniable.

Le Gouvernement nous fait par ailleurs connaître que, dans les autres pays « les grèves de cette nature » sont interdites en fait ou en droit. Comme l'a fait remarquer M. le rapporteur de la commission des affaires sociales, le bulletin « Interavia » du 2 juin 1964 a répondu aux affirmations du Gouvernement. Il nous apprend en effet qu'en Grande-Bretagne mille contrôleurs du trafic aérien doivent entrer en grève le 25 juillet prochain.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Mais ils n'y sont pas encore !

M. André Méric. Ils y seront bientôt monsieur le ministre. Mais puisqu'ils n'y sont pas encore, permettez-moi de faire observer que l'argument n'a qu'une valeur relative à nos yeux. La grève reste, pour les travailleurs, l'ultime recours pour faire entendre à l'exécutif et au patronat leurs revendications...

M. Raymond Bossus. Très bien !

M. André Méric. ...et une telle décision n'est jamais prise sans mûres réflexions. (*Applaudissements à gauche.*)

Le pouvoir et sa majorité semblent oublier que c'est le monde du travail qui porte l'ordre social, que c'est lui qui produit, qui crée, qu'il a, de ce fait, le droit d'être entendu, d'être considéré comme un élément majeur de la nation et qu'il ne recourt à la grève que contraint et forcé, car ce monde du travail « qui, pour être formidable, n'aurait qu'à être immobile », sait que l'évolution de l'humanité n'est possible que dans la mesure où les travailleurs ont conscience « qu'il y a une morale humaine supérieure même à la morale légale, là où celle-ci ferait défaut ». (*Applaudissements à gauche.*)

Or, la morale sociale du pouvoir se résout aujourd'hui par une restriction des libertés. Le projet de loi soumis à notre examen exclut en effet de la règle commune un personnel d'élite qui mériterait une autre considération.

En réalité, le texte gouvernemental n'a pas d'autre but que de sauvegarder aux yeux de l'opinion, et en particulier à ceux des utilisateurs étrangers, grâce à une législation draconienne, l'absolutisme du pouvoir.

Nous eussions préféré que le projet gouvernemental provoquât la remise à jour idéale et complète des situations choquantes sur le plan de l'équité pour les deux corps intéressés, procédât au classement de ces personnels à un niveau correspondant au degré de qualification et de responsabilité qu'ils ont atteint, et cela compte tenu de leurs antécédents et de leur ancienneté dans leurs fonctions.

Le texte aurait dû également tenir compte de ce que l'évolution dans le secteur « navigation aérienne » est loin d'être terminée.

C'est pourquoi le groupe socialiste votera le texte amendé par votre commission qui, après avoir rétabli le droit de grève, institue une commission paritaire permanente habilitée à examiner le degré d'évolution, la situation des personnels et à proposer des révisions tout en rétablissant la parité entre les circulateurs et les électroniciens de la navigation aérienne.

En retirant à ces personnels, comme le veut le Gouvernement, la possibilité de recourir à la grève, le projet de loi ne résout rien des problèmes qui ont provoqué les conflits antérieurs.

Telles sont les raisons essentielles de l'hostilité du groupe socialiste à un texte gouvernemental qui n'est sans doute que le prélude d'une législation d'exception réservée à toutes les catégories de travailleurs susceptibles de mettre en cause la prépondérance du régime.

Tant il est vrai qu'un système politique fondé sur la toute-puissance d'un seul ne peut que s'appuyer sur une législation arbitraire.

Pour nous, la République reste l'affirmation du droit humain ; elle doit être sociale afin de développer en chaque travailleur toute la valeur d'homme qu'il contient.

Ce n'est pas en restreignant les libertés, en préconisant des sanctions qui seraient édictées par le pouvoir en dehors de toutes garanties disciplinaires que l'on développe l'idée de justice ; bien au contraire, l'on dénie toute confiance aux travailleurs et l'on prépare un ordre mauvais fait d'injustice et de brimades.

Avec le peuple de France, que l'on confond trop souvent pour les besoins de la propagande avec la foule, car, pour nous, « le peuple est en haut, mais la foule est en bas » (*Applaudissements à gauche*), nous considérons qu'aucune personne humaine ne doit être privée des moyens de travailler librement, de revendiquer ce qui lui semble dû, sans dépendance servile à l'égard de quiconque. Le peuple de ce pays n'a jamais menti sa liberté.

C'est pourquoi nous nous refusons à considérer les travailleurs quels qu'ils soient comme des robots soumis aux volontés du

régime. Nous entendons qu'ils restent des êtres libres, des femmes et des hommes dignes de ce nom. (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche et sur divers bancs au centre gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Camille Vallin.

M. Camille Vallin. Monsieur le président, mesdames, messieurs, avec le projet de loi que nous examinons aujourd'hui et que l'Assemblée nationale a adopté à une faible majorité, voici qu'à nouveau est posé devant nous un problème particulièrement grave, celui du droit de grève. La manière dont le Gouvernement procède est d'ailleurs caractéristique, une fois de plus, du divorce qui sépare ses déclarations de ses actes. Il est en effet assez singulier d'affirmer, au premier paragraphe de l'article 2, que « les statuts spéciaux ne pourront porter atteinte au libre exercice du droit syndical » et, au deuxième paragraphe du même article, que « toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée, pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires ».

Que signifie le libre exercice du droit syndical lorsque les travailleurs sont privés de l'ultime moyen d'action dont ils disposent, lorsqu'ils ont affaire à une administration fermée aux réalités et qui ne sait que prodiguer des promesses qu'elle ne tient jamais ? D'ailleurs si quelque illusion pouvait subsister sur les intentions réelles du Gouvernement quant au respect des libertés syndicales, la sanction scandaleuse qui vient de frapper un contrôleur d'Orly, secrétaire de la section syndicale C. G. T., suffirait à la dissiper.

Cette sanction est si injustifiable qu'elle a soulevé contre elle l'unanimité des personnels et qu'elle n'a abouti qu'à provoquer l'arrêt de travail des personnels de la navigation aérienne aujourd'hui à Orly et, durant toute la semaine, sur la plupart des aérodromes français.

De graves perturbations dans le trafic aérien, tel est le magnifique résultat obtenu par le secrétariat à l'aviation civile et par M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Raymond Bossus. Très bien !

M. Camille Vallin. Cette situation devrait faire réfléchir le Gouvernement et l'amener à se rendre compte que ce n'est pas en frappant les fonctionnaires et les travailleurs des services publics et en prétendant les priver du droit de se défendre que les problèmes seront pour autant réglés. Ce sont les causes du mécontentement et du malaise qui régneront parmi les personnels de la navigation aérienne, comme parmi tous les fonctionnaires, qu'il faut supprimer. Hors de cela il n'y a pas de fonctionnement possible et correct des grandes administrations de l'Etat et des services publics.

Les résultats donnés par la loi anti-grève du 31 juillet 1963 sont là pour le prouver. Lors de la discussion de ce texte, de nombreuses voix s'élevaient dans cette assemblée pour dire au Gouvernement : « Vous faites fausse route ; vous ne réglerez rien ». La vie a entièrement confirmé ces prévisions : la loi anti-grève n'a pas empêché les grèves.

Cela pour une raison bien simple : c'est que, contrairement à ses déclarations d'intention, le Gouvernement n'a jamais utilisé les cinq jours dont il disposait, grâce au préavis, pour discuter des revendications avec les intéressés et s'efforcer de trouver une solution acceptable.

Dans son esprit, le préavis n'avait qu'un seul but : dresser un obstacle supplémentaire à l'action des travailleurs, afin de mieux pouvoir s'opposer à leurs légitimes revendications.

C'est sans doute parce que l'expérience l'a instruit quant à l'inefficacité de sa loi, que le Gouvernement voudrait aujourd'hui aller plus loin. Au lieu de tirer les véritables enseignements de cet échec et de comprendre qu'il faut cesser de ruser avec les travailleurs et faire droit à leurs demandes légitimes, il s'enfoncé, au contraire, dans cette voie dangereuse.

Il ne s'agit plus cette fois d'aménager le droit de grève, comme vous l'avez déclaré tout à l'heure, monsieur le ministre ; il s'agit de le supprimer purement et simplement et, dans ce domaine, on ne peut reprocher au pouvoir de manquer d'esprit de suite et de ténacité lorsqu'il s'agit de s'attaquer aux libertés syndicales et aux droits des travailleurs.

Certes, monsieur le ministre, vous avez dit que le projet visait exclusivement les personnels de la navigation aérienne, mais chacun comprend parfaitement que, si le mauvais coup réussissait, par la brèche ainsi ouverte d'autres catégories de travailleurs ne tarderaient pas à être menacés car il est évident, malgré vos déclarations, que le prétexte de sécurité pourrait servir demain pour d'autres corporations.

C'est pourquoi non seulement le projet de loi voit se dresser contre lui tous les personnels de la navigation aérienne, toute l'organisation syndicale unie, mais aussi l'ensemble des fonctionnaires et des travailleurs des services publics et le monde du travail tout entier.

Monsieur le ministre, vous avez cru habile de vous en prendre à une catégorie de travailleurs peu nombreux et sur qui pèsent de lourdes responsabilités, dans l'espoir que cela

pourrait, sinon justifier, du moins faciliter vos projets; en même temps, vous avez assorti les mesures en cause d'un certain nombre d'avantages. Cette sorte de marchandage ne trompe d'ailleurs personne.

En premier lieu, pour beaucoup des personnels intéressés, ces avantages ne sont qu'illusoire. C'est ainsi que les indices spéciaux de rémunération proposés n'apportent strictement rien à 80 p. 100 des 250 techniciens visés.

D'autre part, vous avez arbitrairement déclassés les électroniciens par rapport aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne, tant sur le plan indiciaire que sur celui du service actif, alors que leurs responsabilités, leur qualification et les contraintes qu'ils subissent sont équivalentes à celles de leurs collègues.

En vérité, électroniciens et officiers contrôleurs se rendent parfaitement compte qu'une fois privés du droit de grève ils seraient absolument désarmés et livrés sans moyen de défense à l'arbitraire gouvernemental.

Ils en sont d'autant plus convaincus que le Gouvernement ne leur a jamais prodigué que des promesses, car le respect de la parole donnée ne fait pas partie des principes de ce Gouvernement.

Faut-il rappeler, pour ne prendre que le cas des personnels de la navigation aérienne, les nombreuses promesses non tenues, celle que vous aviez faites notamment, monsieur le ministre des travaux publics, après de laborieuses discussions, en août 1963, de satisfaire en partie les revendications de ces personnels? Force est bien de constater que ces engagements sont restés lettre morte. (*M. le ministre fait un geste de dénégation.*)

Vous l'avez d'ailleurs reconnu vous-même, le 17 avril dernier...

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre?

M. Camille Vallin. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Je veux simplement, pour l'objectivité du débat, contredire ce que vous venez d'indiquer, monsieur Vallin.

En réalité, non seulement je tiens les promesses faites — je parle des promesses matérielles d'amélioration du sort de ces catégories de fonctionnaires — mais je vais beaucoup plus loin que ce qui avait été prévu au mois d'août dernier, car le statut que l'on proposait à ce moment ne concernait que les officiers contrôleurs. Aujourd'hui, il s'étend pour une part aux électroniciens.

Pour ce qui est plus spécialement des officiers contrôleurs, le projet actuel va beaucoup plus loin, en particulier en ce qui concerne l'amélioration de l'âge de la retraite.

D'autre part, vous savez que si le texte n'est pas sorti en temps utile, c'est que le Conseil d'Etat, saisi pour avis, par le Gouvernement, d'un texte réglementaire a estimé nécessaire le recours à un texte de loi. (*Rires à gauche.*)

Voilà ce que je tenais à indiquer pour l'objectivité du débat et afin que Mmes et MM. les sénateurs en soient informés.

M. Camille Vallin. Je disais que vous aviez fait des promesses au mois d'août 1963 et que, le 17 avril dernier, c'est-à-dire un certain nombre de mois après ces promesses formelles, rien n'avait été fait; vous l'avez reconnu vous-même.

Vous avez même précisé, à l'occasion de cette entrevue du 17 avril avec les organisations syndicales, que dans les quarante-huit heures le projet de statut des officiers supérieurs sortirait. Rien n'est venu, ce qui a amené ces personnels, d'abord à faire grève le 31 mars et le 1^{er} avril dernier, ensuite à se dire qu'il fallait faire deux mouvements de grève pour obtenir la réalisation des promesses de ce Gouvernement et encore un certain nombre de mouvements pour parvenir à ce qu'elles soient appliquées. Le Conseil d'Etat a bon dos en l'occurrence, monsieur le ministre.

En tout cas, votre projet, s'il apporte un certain nombre d'avantages incontestables à ces personnels, est assorti d'une mesure absolument inacceptable.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. C'est un autre problème!

M. Camille Vallin. Celle-ci priverait pour l'avenir ces personnels de l'ultime recours auquel ils ont droit et auquel les contraint le refus systématique de donner satisfaction à leurs revendications que vous aviez pourtant reconnues vous-même comme légitimes.

Nous comprenons, monsieur le ministre, qu'ils sont d'autant plus fondés à ne pas se laisser déposséder d'un droit que la classe ouvrière a conquis de haute lutte qu'ils savent qu'ils ont affaire à un gouvernement au service exclusif du capital financier et qui n'accepte de lâcher quelque chose que lorsqu'il y est contraint et forcé.

M. Raymond Bossus. Très bien!

M. Camille Vallin. S'il en était besoin, les récentes déclarations de M. Pompidou seraient là pour les leur rappeler.

Sous une formule à peine déguisée et avec quelques précautions de style qui ne changent rien au fond, M. Pompidou n'a-t-il pas repris à son compte la célèbre invitation faite aux banquiers, au siècle dernier: « Enrichissez-vous »?

Celui qui la formulait était, il est vrai, banquier comme M. Pompidou et, comme lui, il était également Premier ministre d'un monarque qui s'appelaient alors Louis-Philippe.

Il n'est pas possible de ne pas faire la liaison entre les objectifs avoués du Gouvernement de bloquer pratiquement les salaires, tandis que les prix et les profits ont le feu vert, et ce projet de loi qui tend, dans une première étape, à empêcher les travailleurs de la navigation aérienne de se défendre, avec la perspective d'étendre ensuite ces mesures à d'autres catégories de travailleurs.

Pourtant vous avez encore reconnu tout à l'heure, monsieur le ministre, la haute qualification technique de ces personnels. En regard de cette qualification et en tenant compte des responsabilités très lourdes qui pèsent sur leurs épaules, leurs revendications sont bien modestes; vous en conviendrez.

Ils sont, par exemple, bien moins exigeants que leurs homologues anglais qui demandent, eux, que leurs salaires soient alignés sur ceux du personnel volant. Il ne m'appartient pas de porter un jugement sur le bien-fondé des revendications des contrôleurs du trafic aérien britannique, mais elles confirment en tout cas l'importance du rôle de ces personnels.

D'ailleurs, cette importance est soulignée par une personnalité dont vous ne contesterez pas, je pense, la qualification. Il s'agit de M. Scherman, directeur de recherches à l'Institut international des transports à New York, qui écrit dans son rapport au Bureau international du travail: « Le contrôleur est devenu l'un des éléments fondamentaux de l'aviation civile dont les responsabilités peuvent se comparer à celles du pilote et qui, dans son travail quotidien, doit faire face à des problèmes de sécurité rendus plus complexes par l'accroissement du nombre et de la vitesse des avions. »

Voilà une opinion qui me semble avoir une certaine valeur. Et ce sont ces personnels hautement qualifiés que vous avez assimilés, monsieur le ministre, quant à leurs droits, aux C. R. S. dont la mission — vous en conviendrez — est tout de même fort différente et dont la technicité est plus primitive et n'a guère évolué au cours des siècles.

M. André Méric. Et ils perçoivent des primes de fidélité!

M. Camille Vallin. Les revendications formulées par les contrôleurs anglais m'amènent à une autre réflexion. Elle répond à votre affirmation selon laquelle la France serait le seul pays signataire de la convention de Chicago, où le droit de grève est reconnu au personnel de la navigation aérienne, en droit comme en fait.

Or, les faits démentent votre propos, monsieur le ministre. Il n'y a pas si longtemps, des grèves ont eu lieu sur les aéroports de la République fédérale allemande.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Savez-vous pourquoi?

M. Camille Vallin. Oui, parce que ce personnel voulait avoir le statut de fonctionnaire.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Exactement!

M. Camille Vallin. C'est un autre problème!

En tout cas, la grève des contrôleurs anglais montre qu'il n'est pas possible d'empêcher les travailleurs en lutte de défendre leurs droits et leurs revendications légitimes.

Ainsi, vos arguments ne résistent pas à l'examen des faits, et pas davantage celui qui consiste à dire que la suppression du droit de grève n'aurait d'autre motif que celui d'assurer la sécurité aérienne.

Votre affirmation serait beaucoup plus convaincante si vous n'aviez pas pris vous-même, à plusieurs reprises, de graves responsabilités en la matière.

Ne pensez-vous pas, par exemple, que le fait d'assurer un trafic aérien réduit avec un dispositif de remplacement, comme ce fut le cas durant les derniers mouvements de grève, présente de sérieux dangers pour la sécurité des passagers et du personnel navigant?

N'est-il pas exact que lors de la grève du 18 mars les conditions de sécurité étaient si précaires qu'on a frôlé la catastrophe qui aurait pu résulter d'une collision en vol?

Pourtant, les syndicats — on l'a dit et je veux le répéter — informent cinq jours à l'avance de leur décision d'arrêt de travail, mais le secrétariat général à l'aviation civile attend la veille, dans le meilleur des cas, pour prévenir la navigation aérienne. Il veut à tout prix maintenir le trafic alors que les conditions de sécurité ne sont pas remplies. C'est donc la res-

ponsabilité du Gouvernement et elle seule qui est engagée et non pas celle du personnel dans le domaine de la sécurité aérienne.

M. André Méric. Très bien !

M. Camille Vallin. D'ailleurs, monsieur le ministre, vous ne pouvez contester que dans toutes les corporations les travailleurs, lorsqu'ils font la grève, ont le souci d'assurer les services de sécurité. Et c'est un souci qui n'est pas étranger au personnel de la navigation aérienne.

Il fut d'ailleurs un temps où ces personnels assuraient des piquets de sécurité chargés de répondre à toute éventualité et de surveiller les installations laissées en marche dans cette intention. Mais depuis longtemps les piquets de sécurité ont été expulsés de leurs locaux de travail.

Si demain, monsieur le ministre, nous avions à déplorer dans ces conditions une catastrophe aérienne, avez-vous songé aux terribles responsabilités qui seraient les vôtres ?

Les personnels de la navigation aérienne, quant à eux, ont une haute conscience de leurs responsabilités. Ils ont fait leurs preuves et il est généralement reconnu que le contrôle français a été le plus rapide à s'adapter aux exigences nouvelles du trafic des avions à réaction.

Le Gouvernement se plaît à reconnaître la haute qualification de ces personnels qui sont astreints à des études permanentes pour s'adapter aux progrès du trafic et faire face à l'augmentation de ce trafic. La moindre erreur, la moindre défaillance dans le fonctionnement des installations ou dans les interprétations des données techniques peut être mortel pour des centaines de passagers des lignes aériennes.

Dans ces conditions, ce n'est pas contribuer à la sécurité aérienne que de lésiner sur les rémunérations de techniciens à qui on demande de telles connaissances et un tel effort et sur qui pèsent de si lourdes responsabilités. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

Ce n'est pas contribuer au renforcement de la sécurité aérienne que de refuser l'augmentation des effectifs qui sont restés les mêmes tandis que le trafic aérien était multiplié par huit.

L'insuffisance de l'effectif du personnel est la cause de graves perturbations durant l'été, entraînant des attentes et des retards au décollage et à l'atterrissage. Le trafic ne peut plus être absorbé normalement et la sécurité des appareils contrôlés dans ces conditions risque elle-même d'être mise en cause sans que pour autant la responsabilité du personnel puisse être le moins du monde engagée.

Cette situation était pourtant prévisible. Le Gouvernement n'a rien fait pour y porter remède. Les crédits d'autorisation de programme votés en 1960 et 1961 n'ont été engagés qu'en partie par le secrétariat d'Etat à l'aviation civile. La construction d'une nouvelle école nationale de l'aviation civile a ainsi été retardée à un moment où le recrutement et la formation du personnel posent un problème d'une grande acuité.

Les conditions faites à ces agents sont telles qu'en 1963, un quart des places offertes au recrutement n'a pas été pourvu, faute de candidats.

Croyez-vous, monsieur le ministre, que les nouvelles dispositions répressives que vous voulez mettre en œuvre vont susciter des vocations ? Ne vont-elles pas plutôt être un nouvel élément de dégradation de cette situation ?

M. André Méric. Très bien !

M. Camille Vallin. Ainsi, c'est l'expansion et le fonctionnement des services aériens que vous compromettez par votre politique. C'est à cette situation qu'il faudrait porter remède au lieu de vous attaquer au droit de grève. Vous devriez pourtant comprendre qu'en agissant ainsi, vous allez au-devant de difficultés encore plus grandes. Vous allez contraindre les contrôleurs de la circulation aérienne à la stricte application des règlements de sécurité et vous savez bien que cela ne pourra qu'entraîner les désordres les plus graves dans la navigation aérienne, pour une durée indéterminée.

C'est pourquoi, en affirmant notre hostilité à ce projet néfaste, nous avons conscience de défendre pour les personnels visés et pour tous les travailleurs un droit dont la classe ouvrière tout entière n'entend pas se laisser déposséder et en même temps nous avons le sentiment d'œuvrer pour le bon fonctionnement et la sécurité de la navigation aérienne.

Le groupe communiste votera la plupart des amendements adoptés par la commission des affaires sociales, parce qu'ils répondent précisément à ce double souci. Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, les coups que vous voulez porter aux libertés des travailleurs n'aboutiront qu'à un seul résultat, à renforcer leur union, à renforcer l'union de tous les travailleurs et de tous les démocrates, non seulement pour défendre leur droit à la vie et leur liberté syndicale, mais pour se

débarrasser au plus vite d'un pouvoir qui est aussi peu soucieux des intérêts des travailleurs que de ceux de la Nation. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. Jacques Henriët. Je demande la parole.

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

M. Jacques Henriët. Je vous prie de m'excuser d'intervenir alors que j'appartiens à la commission des affaires sociales qui, à la quasi-unanimité, a voté contre le texte accepté par l'Assemblée nationale. Mais je n'ai pas le droit ici de faire taire ma conscience et je me dois de dire ici à nouveau, dussé-je être le seul à soutenir cette opinion, ce que j'ai dit à la commission des affaires sociales.

Bien sûr ! nos collègues socialistes et communistes viennent d'élever le débat et je ne saurais pour ma part les suivre si loin. Néanmoins, j'accepte la pertinence de certains arguments qu'ils ont tout à l'heure exposés avec une excellence et avec une éloquence que je ne saurais égaler.

Je dois tout de même leur dire que si je siége sur les bancs de droite, ce n'est pas une raison pour penser que nous sommes insouciants des droits des travailleurs. Nous aussi savons respecter ce droit de grève que nous avons voté dans la Constitution. Nous aussi tenons à défendre ce droit de grève en toutes circonstances.

M. André Méric. Cela ne se voit pas !

M. Jacques Henriët. Il est incontestable que le texte de loi qui nous est proposé concerne des personnels — ceux de la navigation aérienne — qui ont des responsabilités tout à fait exceptionnelles.

M. André Méric. Et alors ?

M. Jacques Henriët. Ces personnels exceptionnels bénéficient de droits exceptionnels qui leur sont accordés par le texte de loi. Je reconnais avec M. Méric qu'il est dommage que la suppression du droit de grève aille de pair avec l'attribution de ces avantages et que cela constitue une manière de chantage. C'est possible, et je le regrette.

Il n'en reste pas moins que je n'ai pas entendu parler ici de la sauvegarde des intérêts des usagers. Ces usagers demandent une sécurité pleine et entière. C'est la raison pour laquelle je voudrais faire entendre, fût-ce inhabilement, les désirs qu'expriment généralement les passagers lorsqu'il s'agit de leur sécurité. Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur les arguments qui ont été avancés, concernant à la fois la défense nationale, qui ne me regarde pas, et la convention de Chicago que je ne connais pas. J'insiste surtout sur cette notion de sécurité que réclament et qu'exigent les usagers de nos compagnies aériennes.

Ces personnels, à qui l'on attribue tout de même des avantages importants, à qui l'on accorde même une certaine rétroactivité dans les avantages qu'on leur donne, sont des personnels d'élite et, contrairement à ce que disait tout à l'heure M. Vallin, ce n'est pas dégrader ces personnels que de leur supprimer le droit de grève. (*Exclamations à l'extrême gauche et à gauche.*) C'est au contraire les ennobler que de les considérer comme indispensables à l'activité normale du pays.

M. Raymond Bossus. Allez donc le leur dire et le leur expliquer !

M. Jacques Henriët. J'estime qu'il y a tout de même une catégorie de gens qui ont un rayonnement social et des responsabilités tels qu'ils n'ont pas le droit de cesser leur travail.

M. Raymond Bossus. Il faut en faire des robots !

M. Jacques Henriët. Je pense à ceux qui font le métier de chirurgien — qui est le mien — et qui travaillent jour et nuit. Ils n'ont pas le droit de faire la grève. Je pense à d'autres métiers que je ne saurais nommer tous ; mais il est évident que ces aiguilleurs du ciel ont des responsabilités particulières qui justifient une législation particulière.

C'est la raison pour laquelle — je m'en excuse auprès de mes collègues de la commission des affaires sociales — j'ai déposé tout à l'heure un amendement. Si l'amendement de M. Lagrange, que j'ai approuvé et que je voterai, devait être adopté, je soumettrais au Sénat un amendement qui a été primitivement étudié et proposé par M. Lemarié et que je reprendrais à mon compte puisque mon collègue Lemarié est absent, dans lequel il est dit que « toute cessation concertée du service ne pourra intervenir qu'après échec des procédures de conciliation et d'arbitrage prévues à l'alinéa précédent ».

Ces personnels, je le répète, ont des responsabilités particulières qui justifient une législation particulière. Pour moi, ce n'est pas dégrader ces personnels, mais les ennobler que de les considérer comme indispensables à l'activité du pays.

M. André Méric. Ce n'est pas la peine de diminuer leurs droits.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Je demande la parole.

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

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, je pense que l'Assemblée est suffisamment éclairée par les interventions qui ont eu lieu depuis le début de ce débat. Je voudrais rectifier ce que je crois être des inexactitudes dans certains des arguments qui ont été développés.

Je rappellerai au passage qu'aucun des orateurs n'a insisté sur l'argument de la nécessité pour la France de respecter ses engagements internationaux. Je constaterai aussi qu'aucun des orateurs n'a relevé l'argument que j'avais présenté au cours de mon exposé, relatif à la couverture radar du pays. Or, j'attache — on me permettra de le dire avec insistance — une très grande importance à cet argument.

Bien sûr, on a surtout évoqué l'argument de la sécurité aérienne en le présentant d'ailleurs en des termes très curieux. A un certain moment, M. Vallin a dramatisé à propos de cet argument en soulignant les responsabilités que je prenais dans certains cas. Je veux bien les prendre, mais je voudrais aussi que l'on reconnaisse que l'argument tel qu'il a été développé est spécieux. Evidemment, s'il n'y a pas de circulation aérienne, il n'y a pas de risque de catastrophe ou d'accident aérien. C'est une évidence.

On me dit aussi : « lorsque le préavis de grève vous est signifié, vous avez cinq jours pour lancer les avis d'information aux navigateurs aériens ». Evidemment ! Mais nous considérons qu'à ce moment-là, rien n'empêche alors la France de consentir à une carence complète dans le trafic aérien international. C'est cela que nous ne pouvons pas admettre, à aucun moment. Ou alors il faudrait admettre — cela s'est produit il y a quelques années — que pendant un mois ou deux, il n'y ait aucun trafic aérien en France parce qu'il y aurait grève des travailleurs de la navigation aérienne.

M. Camille Vallin. Supprimez les causes de la grève !

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Laissez-moi terminer mon exposé, vous pourrez parler après moi. Poser le problème dans ces termes, c'est exprimer une vérité de La Palice. Nous ne pouvons accepter une telle situation. Je vais même plus loin.

Je connais bien ces personnels et je les ai en haute estime, je l'ai dit tout à l'heure à la tribune.

M. Raymond Bossus. Ce n'est pas suffisant.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Très souvent, ce personnel a limité ses grèves à vingt-quatre heures ou trente-six heures. C'est déjà beaucoup ; au titre du respect des engagements internationaux de la France, c'est beaucoup trop.

Je crois que c'est M. Vallin qui a soulevé le problème : nous sommes, aujourd'hui 23 juin, en face d'une grève illimitée. Croyez-vous que le Gouvernement puisse rester indifférent à une telle situation ?

MM. Camille Vallin et André Méric. Vous l'avez voulue !

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. J'ajoute qu'en l'espèce, le terrain est mal choisi. Vous m'avez accusé d'avoir traduit un des fonctionnaires de la navigation aérienne devant le conseil de discipline qui doit me présenter un avis sur la sanction qui devrait lui être infligée.

Je vous le dis en toute franchise : j'aurais compris que les syndicats de la navigation aérienne, pour la dernière fois je l'espère, fissent une grève sur le fond du texte que nous vous présentons. Je l'aurais admis ; et croyez bien qu'il n'y aurait eu aucune sanction. Mais ils ont choisi, monsieur Vallin, un bien mauvais terrain pour engager cette grève, puisqu'il s'agit en l'occurrence d'un fonctionnaire qui a refusé d'obéir à son propre chef de centre, en mettant même en cause la compétence de ce dernier. Aucun gouvernement — et surtout pas un gouvernement communiste — ne pourrait admettre une telle violation du respect de la hiérarchie.

Il faut bien qu'on le sache, la grève d'aujourd'hui prend prétexte d'un cas individuel, celui d'un fonctionnaire qui a commis un refus d'obéissance. Non ! Ce n'est pas un bon terrain ; ce n'est pas de bonne guerre.

Je voudrais dire, en terminant — car je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention du Sénat sur ce point — que le Gouvernement ne peut pas — je le dis non pas seulement au nom du Gouvernement, mais avec une conscience personnelle de ce problème — admettre la moindre cessation du trafic aérien international.

Vous me dites : mais vous n'avez qu'à leur donner satisfaction sur le plan de leurs revendications et ils ne feront pas grève. Permettez-moi de vous dire que s'ils n'ont pas confiance dans le Gouvernement pour l'avenir — c'est l'argument brandi par M. Vallin — pourquoi voulez-vous que le Gouvernement compte sur la sagesse des syndicats pour empêcher la grève ? Si j'ose

dire, il s'agit de positions équivalentes. Je crois d'ailleurs que vous vous trompez pour l'avenir ; qu'est-ce que le Gouvernement a-t-il voulu faire en déposant ce projet ?

Je voudrais répondre au sujet du fameux argument du lien existant entre les avantages accordés au personnel et le retrait du droit de grève. S'il y a un lien, c'est celui-ci : le Gouvernement a voulu extraire les personnels en cause du cadre habituel de la fonction publique ; on ne pouvait pas faire autrement, si on voulait améliorer leur sort, et je ne suis pas responsable d'une situation qui existe depuis un certain nombre d'années. Les personnels de la sécurité aérienne appartiennent à la fonction publique et je ne pouvais pas, dans ce cadre, améliorer leurs situations autrement qu'en faisant valoir leurs qualifications particulières.

Ces qualifications particulières sont leur technicité, mais aussi le devoir qu'ils ont d'assurer la permanence du service public. Certes il y a un lien, je ne le conteste pas, entre les deux parties de la proposition gouvernementale. Mais ce lien est obligatoire, je le répète. Voilà ce que je voulais vous dire.

Nous ne pouvons pas admettre, nous ne pouvons absolument pas admettre que, par une discussion parlementaire, on puisse détruire l'équilibre du projet que nous vous proposons, car ce projet est équilibré et a été, croyez-moi, longuement mûri.

M. Antoine Courrière. A quoi servons-nous alors ?

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Vallin, vous m'avez mis en cause personnellement sur un certain nombre de promesses que j'avais faites dans le cours de l'année dernière, mais je vous prie de croire en ma bonne foi.

Si le Gouvernement a tardé à rédiger ce texte, c'est d'abord parce qu'il s'est trouvé devant la nécessité de mettre au point un projet de loi alors que, après l'arbitrage du Premier ministre, au mois d'août 1963, nous avions cru pouvoir procéder par voie réglementaire. C'est ensuite — et je reconnais avoir dit le 17 mars, que dans les 48 heures, ainsi que vous l'avez rappelé, je serais en mesure de présenter le texte du projet de loi concernant les officiers contrôleurs — c'est ensuite, dis-je, parce que nous avons voulu aller plus loin, qu'il nous a fallu trois semaines pour rédiger un texte nouveau qui, sur le plan matériel, vous devez le reconnaître, est plus favorable que la proposition du mois d'août.

Bien entendu, il y a un deuxième problème, celui du droit de grève. Je vous assure en toute bonne foi qu'il était du devoir du Gouvernement de procéder comme il l'a fait. C'est pourquoi, ce projet formant un tout, en application de l'article 44, dernier alinéa, de la Constitution et de l'article 42, septième alinéa, du règlement du Sénat, le Gouvernement demande au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble du projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne dans la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, à l'exclusion de tout amendement ou article additionnel. (*Protestations à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. Raymond Bossus. C'est le respect des droits du Parlement !

M. Camille Vallin. Voilà la bonne foi du Gouvernement !

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles du projet de loi.

Je suis saisi, sur chacun de ces articles, d'amendements que je peux soumettre à la discussion, mais non au vote du Sénat.

[Article 1^{er}.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er}.

TITRE I^{er}

« Art. 1^{er}. — En raison des sujétions et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions, les personnels chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes ou tours de contrôle à grand trafic, qui constituent le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne, d'une part, les personnels chargés d'assurer l'entretien des installations d'aide à la navigation aérienne dans certains services de maintenance régionaux et dans les services de maintenance des grands aéroports qui constituent le corps des électroniciens de la sécurité aérienne, d'autre part, sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'Etat, après consultation du comité technique paritaire intéressé. Ces statuts peuvent déroger aux dispositions de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires. »

Par amendement n° 1, M. Roger Lagrange, au nom de la commission des affaires sociales, propose de rédiger comme suit cet article :

« Les personnels chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes ou aérodromes constituent le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne. Les personnels chargés des équipements techniques d'aide à la navigation aérienne constituent le corps des électroniciens de la sécurité aérienne.

« Les techniciens de la navigation aérienne chargés de l'instruction et de la formation des personnels visés ci-dessus seront intégrés dans l'un de ces deux corps selon la nature de leurs tâches.

« En raison des sujétions spéciales et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions, les personnels visés au premier alinéa sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'Etat, après avis du comité technique paritaire intéressé. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Roger Lagrange, rapporteur. Mes chers collègues, la commission des affaires sociales avait envisagé l'éventualité d'un vote bloqué et elle estime que ce serait perdre notre temps que de discuter des amendements qui ne peuvent être que rejetés! (*Nombreuses marques d'approbation à gauche, au centre gauche et à droite.*)

Il est inutile d'essayer de motiver nos amendements et ce sera le rôle de la commission mixte paritaire, s'il y en a une, d'examiner à nouveau le problème.

M. le président. La commission des affaires sociales renonce donc à soutenir les amendements dont elle m'a saisi. Je ne les appelle donc pas, monsieur le rapporteur.

M. Roger Lagrange, rapporteur. C'est cela, monsieur le président, et je confirme votre interprétation, étant entendu que la commission des affaires sociales a décidé de demander au Sénat, dans cette éventualité, de voter contre les articles du texte gouvernemental et contre l'ensemble du projet.

M. le président. M. Henriet avait présenté un sous-amendement à l'amendement n° 2 de la commission. Ce dernier n'étant pas soumis à discussion, le même sort doit être fait au sous-amendement correspondant, à moins que M. Henriet ne le transforme en amendement autonome.

M. Jacques Henriet. Les amendements de la commission n'étant pas discutés, mon sous-amendement ne présente plus d'intérêt.

M. le président. Je n'appellerai donc aucun amendement, mais seulement les articles de la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, sur lesquels doit porter le vote.

[Articles 2 à 9.]

M. le président. « Art. 2. — Les statuts spéciaux des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne ne pourront porter atteinte au libre exercice du droit syndical.

« Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires.

« Toutefois, la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes prévues par le statut général des fonctionnaires. »

« Art. 3. — Les personnels visés à l'article 1^{er} ci-dessus sont classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement.

« Art. 4. — Les statuts des corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne et d'électroniciens de la sécurité aérienne fixent notamment les conditions dans lesquelles sont désignés les centres, organismes, tours de contrôle, services de maintenance et aéroports visés à l'article 1^{er} de la présente loi. »

TITRE II

« Art. 5. — La limite d'âge des officiers contrôleurs de la circulation aérienne est fixée à cinquante-cinq ans. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 4 du code des pensions civiles et militaires de retraite, le droit à la pension d'ancienneté est acquis aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne qui ont atteint l'âge de cinquante ans et qui ont accompli vingt-cinq ans de service dont quinze au moins dans un emploi de la partie active ou dans un emploi assimilé à la catégorie B dans les conditions prévues aux articles 7 et 8 de la présente loi.

« Art. 6. — Les officiers contrôleurs de la circulation aérienne bénéficient d'une bonification pour la liquidation de leur pension égale au cinquième de la durée des services effectifs qu'ils ont accomplis en cette qualité, sans que toutefois ladite bonification puisse excéder cinq années.

« Art. 7. — A titre exceptionnel, les services rendus par les officiers contrôleurs de la circulation aérienne en qualité de technicien de la navigation aérienne depuis le 1^{er} janvier 1948 sont considérés comme service actif (catégorie B) sous réserve qu'ils répondent aux normes qui seront retenues en application des articles 1^{er} et 4 de la présente loi.

« Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application du présent titre. Il fixera notamment les conditions dans lesquelles les services accomplis outre-mer depuis le 1^{er} janvier 1948, soit par les techniciens de la navigation aérienne, soit par les officiers contrôleurs de la navigation aérienne pourront être considérés comme service actif (catégorie B).

« Art. 9. — Les avantages prévus par la présente loi en faveur des personnels concernés prennent effet à dater du 1^{er} janvier 1964. »

Personne ne demande plus la parole?...

Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

En application de l'article 44, dernier alinéa, de la Constitution et de l'article 42, 7^e alinéa du règlement, le Gouvernement a demandé au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble du projet de loi dans la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale à l'exclusion de tous amendements ou articles additionnels.

Le groupe socialiste m'a fait connaître qu'il demandait un scrutin public.

La parole est à M. Courrière, pour expliquer son vote.

M. Antoine Courrière. Je serai très bref. Je déplorerai une fois de plus que le Gouvernement méconnaisse entièrement le rôle du Parlement. Monsieur le ministre nous a dit : nous ne pouvons admettre que, par une discussion parlementaire, on détruise l'équilibre qui est établi par la loi. C'est nier notre rôle et toutes les possibilités de discussion et de dialogue ! Ainsi, après avoir essayé de supprimer aux travailleurs de ce pays les droits qui sont inscrits dans la Constitution, par votre attitude vous contestez au Parlement les droits imprescriptibles qu'il tient de cette dernière. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Je demande la parole.

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

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics. Je ne peux pas laisser passer les paroles de M. Courrière sans les relever. Je lui répondrai donc qu'il y a, dans ce pays, une Constitution et que le Gouvernement se borne à en demander l'application...

M. André Méric. Non ! Non !

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. ... de même que l'application du règlement du Sénat.

Monsieur Méric, vous pouvez en penser ce que vous voulez, mais il y a une Constitution et le Gouvernement en demande l'application, de même que celle du règlement du Sénat. Monsieur Courrière, il ne s'agit pas, au moins de ma part, vous le savez...

M. Bernard Chochoy. Vous êtes solidaires !

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. ... de ne pas reconnaître au Parlement le droit de discuter (*Murmures à gauche.*) J'ai dit que ce texte ne pouvait pas être laissé à l'amendement d'une discussion parlementaire, car il représente un équilibre. Voilà ce que j'ai fait, rien d'autre, et c'est pourquoi, ce texte faisant un tout, j'ai utilisé la procédure que vous savez. (*Protestations à gauche.*)

M. Camille Vallin. A quoi sert donc le Parlement ?

M. André Colin. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

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

M. André Colin. Monsieur le ministre, étant donné l'échange de propos qui vient d'avoir lieu entre le président du groupe socialiste et vous-même et les conditions dans lesquelles vous avez tenté de justifier devant le Sénat la procédure du vote bloqué, je suis à mon tour obligé d'intervenir, notamment sur ce problème de procédure.

Croyez-moi, monsieur le ministre, il y a au Sénat — et une majorité s'y est manifestée dans de nombreux débats ces jours derniers — des hommes qui ont le souci de faire jouer tout son rôle à l'institution parlementaire, et ce dans un sens positif. (*Applaudissements au centre gauche et à droite.*)

Cette majorité ne souhaite pas faire œuvre destructive, systématiquement. Elle s'est manifestée à diverses reprises au Sénat, même sur des sujets difficiles comme ceux que nous abordons cet après-midi, pour faire œuvre positive, et elle déplore, monsieur le ministre, d'être privée une fois de plus de la possibilité de dialoguer avec le Gouvernement.

Vous nous dites, monsieur le ministre, et j'ai retenu votre expression, m'efforçant d'y découvrir la ferveur de votre pensée en faveur de votre projet : « Nous ne pouvons pas accepter le débat parlementaire, car notre projet représente un équilibre ».

M. Bernard Chochoy. C'est grave !

M. André Colin. Je vous demande d'être attentif, monsieur le ministre, au propos que vous avez tenu et à sa portée. Ainsi, du fait qu'aux yeux du Gouvernement et de la majorité de l'Assemblée nationale ce projet représente un équilibre, il ne peut plus y avoir de débat et de discussion devant la deuxième chambre que représente le Sénat !

M. André Méric. Et voilà !

M. André Colin. Peut-être y a-t-il pour vous, du fait des circonstances, des raisons d'urgence : j'aurais préféré que vous les invoquiez ! Mais, puisque vous prétendez qu'à vos yeux ce projet représente un équilibre et qu'il n'y a donc plus de débat parlementaire possible, monsieur le ministre, mes amis et moi nous sommes obligés de contester au fond une notion que nous ne pouvons accepter. *(Applaudissements à l'extrême gauche, au centre gauche et à droite.)*

Or, monsieur le ministre, l'an dernier, au nom de mes amis — et la proposition que j'avais faite avait recueilli l'audience de la très grande majorité du Sénat sur un problème voisin de celui-ci, qui était la réglementation du droit de grève dans les services publics — j'avais pris l'initiative — et je me souviens d'ailleurs de l'écho qu'avait eue ma proposition, notamment auprès du rapporteur à la commission mixte paritaire, qui rapporte d'ailleurs aujourd'hui devant nous — de demander au Gouvernement de considérer qu'en fonction de certains impératifs, d'une part, de la réglementation du droit de grève et, d'autre part, du respect de la liberté syndicale, nous envisagions une certaine réglementation éventuelle, mais après discussion entre les représentants des organisations syndicales et les autorités de la fonction publique.

C'est là notre notion démocratique de l'Etat *(Très bien ! au centre gauche)* et nous aurions aimé la retrouver dans le débat d'aujourd'hui.

Par conséquent, on ne peut pas dire, monsieur le ministre, qu'il y avait de notre côté une position strictement négative. Nous aurions été en état, éventuellement, au cours de la discussion, d'apporter notre concours pour que soient sauvegardés, d'une part, les impératifs auxquels vous faisiez allusion et, d'autre part, les légitimes exigences de la liberté syndicale et du droit de grève.

Voilà dans quel esprit nous aurions aimé délibérer. Vous nous en privez, monsieur le ministre ! L'institution parlementaire est privée une fois de plus de la liberté de s'exprimer. Dans ces conditions, nous formulons notre très vive déception de ne pouvoir apporter notre concours à votre projet de loi. *(Applaudissements à l'extrême gauche, au centre gauche, à gauche et à droite.)*

M. Jacques Henriet. J'y renonce, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix le projet de loi.

Je rappelle que j'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires. *(Le scrutin a lieu.)*

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des voix.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin, n° 34 :

Nombre des votants.....	199
Nombre des suffrages exprimés.....	195
Majorité absolue des suffrages exprimés..	98
Pour l'adoption.....	42
Contre	153

Le Sénat n'a pas adopté.

M. André Méric. Il a bien fait.

— 18 —

COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'informe le Sénat de la communication suivante que je reçois de M. le Premier ministre :

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne en discussion au Parlement et pour lequel l'urgence a été déclarée.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter le Sénat à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à M. le président de l'Assemblée nationale une demande tendant aux mêmes fins.

« Je vous prie de trouver ci-joint le texte de ce projet de loi adopté en première lecture par l'Assemblée nationale dans sa séance du 9 juin 1964 et rejeté par le Sénat dans sa séance du 23 juin 1964, en vous demandant de bien vouloir le remettre à la commission mixte dès qu'elle sera constituée. »

L'élection des représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire aura lieu dans les formes prévues par l'article 12 du règlement.

Le Sénat pourra procéder aux scrutins, qui auront lieu dans la salle des conférences au début de la séance de demain après-midi, à quinze heures.

M. Roger Menu, président de la commission des affaires sociales. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires sociales.

M. Roger Menu, président de la commission. Monsieur le président, pour nous permettre de faire nos propositions avant ces scrutins, je prierais les membres de la commission des affaires sociales de se réunir demain matin à onze heures.

— 19 —

PROROGATION DES DELAIS DE REVISION DE CERTAINES RENTES VIAGERES CONSTITUEES ENTRE PARTICULIERS

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Léon Jozeau-Marigné tendant à proroger le délai prévu par le troisième alinéa de l'article 2 bis de la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 revisant certaines rentes viagères constituées entre particuliers [N° 214 et 277 (1963-1964).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de législation.

M. Marcel Molle, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, mes chers collègues, la proposition de loi que nous devons examiner est un nouvel épisode de l'action entreprise par le législateur pour remédier à la situation malheureuse des rentiers viagers, tout en essayant de maintenir le respect dû aux contrats et de protéger les intérêts des débirentiers qui, eux, peuvent se réclamer de la fixité légale du franc.

Je n'insisterai pas longuement pour vous rappeler la législation en vigueur sur les rentes viagères, qui préoccupe le Parlement depuis assez longtemps puisque la première loi sur la révision de ces rentes viagères est du 25 mars 1949. Cette loi a prévu une majoration forfaitaire s'appliquant à toutes les rentes constituées moyennant une somme fixe en échange de l'aliénation d'un immeuble ou d'un bien corporel. Suivant la date de création de la rente, une majoration variable a été appliquée.

Toutefois, cette disposition automatique a pu provoquer quelques injustices et, en 1963, on a voulu pallier cette éventualité en donnant au créancier la faculté de demander au tribunal qu'une majoration forfaitaire supérieure à la majoration forfaitaire soit accordée dans certaines conditions.

C'était donc venir en aide aux créanciers que la majoration forfaitaire favorisait insuffisamment. En effet, ces majorations sont approuvées toujours très tardivement eu égard aux dévaluations monétaires et à la valeur des biens. C'est pourquoi il est apparu opportun, par la loi de finances de février 1963, de permettre la révision de ces rentes viagères en hausse à la demande du créancier et suivant décision du tribunal.

Toutefois, le dépôt de cette demande a été limité à un délai d'un an. La demande ne doit plus être acceptée après l'année de la promulgation de la loi. Ce court délai est donc déjà expiré. M. Jozeau-Marigné a été frappé par cette situation défavorable et il a proposé que le délai soit prorogé. En effet, la disposition contenue dans la loi a pu passer inaperçue de certains créanciers, d'autant plus qu'elle a été insérée dans une loi de finances. D'ailleurs, même prévenus, les créanciers ont besoin de se procurer certains renseignements sur la valeur des biens qu'ils ont cédés en échange de la rente viagère et un certain temps est nécessaire. Votre commission est donc d'accord avec M. Jozeau-Marigné pour demander que le délai d'un an soit prorogé et elle vous propose, comme lui, d'ouvrir un nouveau délai d'un an pour introduire cette action en majoration.

Toutefois, la commission a pensé que le raisonnement de M. Jozeau-Marigné pouvait s'appliquer également à un autre cas, celui qui vise les majorations de rentes viagères revisables. Comme vous le savez, mes chers collègues, en 1952 une nouvelle loi s'est appliquée aux rentes viagères qui sont assorties d'une clause d'échelle mobile. Elle a fixé une limite en hausse, si j'ose dire, à ces majorations en stipulant que le débiteur ne pourrait être tenu de consentir une majoration supérieure à l'augmentation qu'aurait subie la valeur du bien, c'est-à-dire que la capitalisation de la rente ne doit pas être supérieure à la valeur du bien cédé. Ces mesures sont donc de nature à modérer les excès de majoration de ces rentes viagères.

Sur ce point, la loi de finances du 2 juillet 1963 a apporté une nouvelle modification au texte en vigueur en stipulant au contraire que la majoration provenant du jeu de la clause de l'échelle mobile ne pouvait être inférieure à la majoration forfaitaire qui aurait été accordée si la rente avait été calculée sur une somme fixe. Il s'agit d'une disposition inverse qui vient au secours du créancier qui se trouve avoir assorti son contrat d'un indice qui n'a pas joué d'une façon normale.

Cette disposition a surtout été destinée à parer à la déficience du système d'indexation sur le prix du blé, lequel n'a pas suivi le cours moyen des choses.

D'autre part elle a également autorisé les créanciers à démontrer à titre exceptionnel que la majoration résultant de l'application de cette clause n'était pas équitable et que le jeu de l'indice a bouleversé l'équilibre du contrat. Dans ce cas elle leur a donné un délai d'un an pour demander au tribunal d'arbitrer la majoration réelle juste et équitable qui pouvait être accordée. Ce délai partait également de la promulgation de la loi, c'est-à-dire du 2 juillet 1963. Il n'est donc pas encore expiré, mais il va l'être sans tarder. Les mêmes arguments s'appliquent au délai fixé par la loi du 23 février 1963. C'est pourquoi votre commission a cru bon de compléter la proposition de M. Jozeau-Marigné par la prorogation de ce délai et dans les mêmes conditions.

Enfin, votre commission vous propose, dans un but de clarté et pour éviter les difficultés d'interprétation, de supprimer le dernier alinéa de l'article 4 de la loi du 25 mars 1949, tel qu'il a été modifié par la loi du 22 juillet 1952. Cette disposition est assez peu claire; elle a pour but de faire échapper aux dispositions qui régissent la révision des rentes viagères indexées les rentes constituées en échange d'une exploitation agricole et basées sur le produit réel de la propriété. Il n'est pas douteux — c'est bien l'intention du législateur — que les dispositions de la loi de 1963 devaient apporter une dérogation à cet alinéa. Si celle-ci n'a pas été spécifiée par la loi de 1963 de façon expresse, on pouvait penser qu'elle était implicite. Toutefois, votre commission vous propose de supprimer cet alinéa, pensant que l'exception qu'il comporte ne se justifie pas.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

J'en donne lecture :

« Article unique. — Les délais prévus au troisième alinéa de l'article 2 bis et au cinquième alinéa de l'article 4 de la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 sont prorogés d'une année à dater de la publication de la présente loi.

« Le dernier alinéa de l'article 4 de la loi précitée n° 49-420 du 25 mars 1949 est abrogé ».

Personne ne demande la parole sur le premier alinéa ?...

Je le mets aux voix.

(Le premier alinéa est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 1, le Gouvernement propose de supprimer le deuxième alinéa de cet article.

La parole est à M. le ministre des travaux publics, représentant le Gouvernement.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement a déposé un autre amendement tendant à remplacer le deuxième alinéa du texte de la commission par une rédaction nouvelle qui constituerait un article additionnel. Il est donc nécessaire de supprimer, au préalable, le deuxième alinéa de l'article unique. C'est l'objet de notre amendement n° 1.

M. le président. Le Gouvernement a déposé en effet un amendement n° 2 qui tend à insérer un article additionnel 2 nouveau.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 1 ?

M. Marcel Molle, rapporteur. Le premier amendement n'aura de raison d'être que si le second est adopté. Il vaudrait donc mieux mettre en discussion le second et réserver le premier.

M. le président. L'amendement n° 1 est donc réservé.

Par amendement n° 2, le Gouvernement propose d'ajouter un article additionnel 2 nouveau ainsi rédigé :

« Le dernier alinéa de l'article 4 de la loi précitée n° 49-420 du 25 mars 1949 est modifié comme suit :

« La limite prévue aux deux premiers alinéas du présent article ne s'applique pas... (le reste sans changement).

« Les dispositions du présent article ont un caractère interprétatif ».

La parole est à M. le ministre.

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. La proposition de loi en discussion a essentiellement pour objet de proroger le délai pendant lequel certains titulaires de rentes viagères constituées entre particuliers pouvaient, à défaut d'accord amiable, solliciter une majoration judiciaire de leur rente, en application des modifications apportées en février et en juillet 1963 à la loi du 25 mars 1949. Le Gouvernement croit devoir émettre un avis favorable à cette prorogation exceptionnelle pour les raisons excellemment exposées par M. Jozeau-Marigné et dans le rapport présenté par M. Molle. Mais il paraît délicat, sans un examen approfondi auquel il serait difficile de procéder avant la fin de la présente session parlementaire, d'apporter de véritables modifications de fond à cette charte très complexe que constitue la loi du 25 mars 1949. Or, une abrogation pure et simple du dernier alinéa de l'article 4 aboutirait, du moins théoriquement, à un tel résultat, puisque cet alinéa résulte d'une loi du 22 juillet 1952.

En réalité le but poursuivi par la commission, en proposant l'abrogation de l'alinéa considéré, semble bien avoir été que les dispositions qu'il contient ne puissent pas être invoquées, dans certains cas, en vue de faire obstacle à l'application des deux nouvelles mesures prévues à l'article 4 et résultant de l'article 15 de la loi n° 63-628 du 2 juillet 1963.

Ainsi que M. le garde des sceaux l'a indiqué à M. Molle, le 3 juin dernier, en réponse à sa question écrite n° 4315, il est permis de penser que, si la loi du 2 juillet 1963 avait été un texte exclusivement consacré aux rentes viagères, les auteurs de l'amendement ayant abouti aux dispositions nouvelles insérées dans l'article 4 de la loi du 25 mars 1949 auraient pris soin d'écarter expressément, en matière de majoration judiciaire des rentes indexées — comme d'ailleurs en cas de majoration de plein droit — l'exception prévue au dernier alinéa de cet article 4.

En effet, le large pouvoir d'appréciation reconnu au juge, dans les deux cas, offre pour le débiteur toutes les garanties désirables contre une majoration qu'il ne serait pas en mesure de supporter.

Compte tenu de ces remarques, la meilleure solution dans l'immédiat paraît devoir consister à n'apporter qu'une simple retouche au dernier alinéa de l'article 4 de la loi de 1949, afin de préciser que cet alinéa — dont la portée pratique apparaît d'ailleurs assez mal — n'a aucune incidence sur les dispositions résultant de la loi du 2 juillet 1963.

Tel est l'objet du présent amendement.

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

M. Marcel Molle, rapporteur. Je voudrais essayer d'éclaircir cette affaire, qui est assez compliquée. La loi de 1952, qui a modifié l'article 4 de la loi de 1949, est venue en quelque sorte au secours des débiteurs pour limiter leurs charges devant une augmentation excessive de certains indices. Elle a prévu qu'un plafond à ces augmentations serait fixé en indiquant que les rentes revisables suivant un indice ne pourraient en aucun cas dépasser en capital la valeur du bien aliéné, c'est-à-dire que, si l'augmentation de la valeur de l'indice est allée plus vite que l'augmentation de la valeur du capital aliéné en échange de la rente, c'est ce dernier capital qui donne la mesure de la majoration; du moins le débiteur a-t-il le droit de demander cette faculté.

A cette époque, on avait prévu une exception, lorsqu'il s'agissait de rentes consenties en échange de l'aliénation d'une exploitation agricole dont le montant avait été fixé en fonction de la valeur annuelle du produit du fonds. Il est assez curieux qu'on ait voulu alors laisser grever plus lourdement les agriculteurs ou ceux qui avaient acquis une exploitation agricole que les autres débiteurs de rentes viagères. On l'a fait en raison du régime qui existait à cette époque pour les baux qui, eux, étaient indexés sur les produits.

Je pense que c'est une assimilation de ce genre qui a été opérée; mais les débats parlementaires ne donnent aucune précision sur ce point, car cette disposition a été adoptée pratiquement sans discussion.

En 1963, c'est une attitude inverse que le législateur a prise puisqu'il a voulu, au contraire, remédier au fait que le jeu de l'indice était insuffisant, et notamment lorsque la rente était indexée sur le blé, il a prévu que les créanciers ne pourraient, en principe, pas recevoir une majoration inférieure à la majoration forfaitaire dont ils auraient bénéficié si la rente avait été fixée sans indexation.

Il semble donc au sens littéral du texte que cette dernière disposition ne s'applique pas à la vente d'une exploitation agricole dans les conditions fixées par le dernier alinéa de l'article 4 Or, c'est justement pour remédier à l'inadaptation de certaines indexations sur des produits agricoles qu'elle a été votée.

Toutefois, ainsi que je l'ai indiqué précédemment, dans l'intention du législateur de 1963, cette disposition n'était pas mise en échec par l'exception apportée par l'article 4. M. le garde des sceaux semble penser qu'implicitement cette dérogation n'a qu'une portée très limitée en ce qui concerne les dispositions de la loi de 1963. Mais elle lui paraît devoir être maintenue en ce qui concerne l'application de la loi de 1952, c'est-à-dire le plafonnement de la rente en faveur du débiteur si le jeu de l'indice est excessif.

Je pense qu'étant donné la rareté des cas où cette disposition s'applique, il eût été plus normal de supprimer l'alinéa en question et c'est ce que la commission avait décidé de faire en disjoignant un texte qui du reste était assez difficile à expliquer ; on aurait ainsi réalisé l'égalité entre les différents débiteurs de rente ; mais, comme le cas visé est rare et que la plus-value des produits est certainement inférieure à celle acquise par la valeur en capital des exploitations agricoles, il est vraisemblable que cette disposition n'aura pas à jouer.

C'est pourquoi je ne m'opposerai pas à l'adoption de l'amendement du Gouvernement si cela doit faciliter le vote rapide du projet par l'Assemblée nationale car il est urgent que ce projet soit adopté définitivement.

Par conséquent, au nom de la commission, je laisse le Sénat juge. Je pense que, pour des raisons d'opportunité, il est possible d'accepter l'amendement du Gouvernement, encore que, pour des motifs de bonne technique législative, il eût été préférable d'adopter le texte de la commission.

J'ajoute que l'adoption du texte du Gouvernement entraîne une modification dans le titre de la proposition de loi, dont le dernier membre de phrase doit devenir : « ... et à modifier le dernier alinéa de l'article 4 de ladite loi ».

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2 présenté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le texte de cet amendement devient donc l'article additionnel 2 nouveau.

Je mets maintenant aux voix l'amendement n° 1 qui avait été précédemment réservé.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, le deuxième alinéa de l'article unique du texte de la commission est supprimé.

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

M. le président. La commission propose de rédiger ainsi l'intitulé de la proposition de loi : « Proposition de loi tendant à proroger les délais prévus au troisième alinéa de l'article 2 bis et au cinquième alinéa de l'article 4 de la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 revisant certaines rentes viagères constituées entre particuliers, et à modifier le dernier alinéa de l'article 4 de ladite loi. »

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

L'intitulé est ainsi rédigé.

— 20 —

SUSPENSION ET REPRISE DE LA SEANCE

M. le président. Il reste à notre ordre du jour la discussion éventuelle en deuxième lecture du projet de loi portant statut de l'Office de radiodiffusion-télévision française.

M. Louis Gros, président de la commission des affaires culturelles. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires culturelles.

M. Louis Gros, président de la commission des affaires culturelles. Je suis informé que ce texte a été voté à l'instant même par l'Assemblée nationale. J'ai demandé à la commission des affaires culturelles de se réunir à dix-huit heures. Je ne pense donc pas que le Sénat puisse en délibérer avant vingt-deux heures ou vingt et une heures trente.

M. le président. La commission demande donc une suspension de séance jusqu'à vingt et une heures trente, par exemple.

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures trente minutes, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq minutes sous la présidence de M. Amédée Bouquerel.)

PRESIDENCE DE M. AMEDEC BOUQUEREL, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 21 —

COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'informe le Sénat de la communication suivante que M. le président a reçue de M. le Premier ministre : « Conformément aux dispositions de l'article 45, alinéa 3. de la Constitution, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour approbation par le Sénat, le texte proposé par la commission mixte paritaire sur les dispositions de la proposition de loi tendant à définir les principes et les modalités d'un système contractuel en agriculture. »

— 22 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, portant statut de l'office de radiodiffusion-télévision française.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 285, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires culturelles. *(Assentiment.)*

— 23 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Bernard Lemarié un rapport, fait au nom de la commission des affaires sociales, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif au fonds d'action sociale pour les travailleurs étrangers (n° 271 — 1963-1964).

Le rapport sera imprimé sous le n° 284 et distribué.

J'ai reçu de M. Hubert Durand un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, sur le projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, portant statut de l'office de radiodiffusion-télévision française.

Le rapport sera imprimé sous le n° 286 et distribué.

J'ai reçu de M. Marcel Pellenc un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au regroupement des actions non cotées (n° 215 — 1963-1964.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 287 et distribué.

— 24 —

STATUT DE L'OFFICE DE RADIODIFFUSION-TELEVISION FRANÇAISE

Rejet en deuxième lecture d'un projet de loi déclaré d'urgence.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion en deuxième lecture du projet de loi adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, portant statut de l'office de radiodiffusion-télévision française.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires culturelles.

M. Hubert Durand, rapporteur de la commission des affaires culturelles. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, réunie le 17 juin 1964 au Sénat, la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant statut de l'office de radiodiffusion-télévision française a pu établir et adopter, à une très forte majorité, un texte de conciliation.

Ce texte a été présenté à l'Assemblée nationale, le 18 juin, par le Gouvernement qui l'a assorti de tels amendements que l'esprit de synthèse qui avait présidé à son élaboration avait été complètement abandonné.

Dans ces conditions, notre assemblée a repoussé, le même jour et suivant la même procédure, le texte que l'Assemblée nationale avait adopté après application de la procédure de l'article 44, 3° alinéa, de la Constitution.

Conformément aux dispositions de l'article 45 de la Constitution, le Sénat est appelé à délibérer sur le texte voté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture.

Pour l'essentiel, ce texte est celui qui a été voté par l'Assemblée nationale délibérant sur les propositions de la commission mixte paritaire.

Votre commission a examiné ce texte et, à une très large majorité, elle s'est ralliée aux propositions de la commission mixte paritaire. Elle demande au Sénat d'adopter les amendements qu'elle lui présente en vue de rétablir ce texte.

Il semble difficilement acceptable qu'une commission mixte paritaire comprenant un nombre important de membres de la majorité gouvernementale ait pu établir et adopter un texte de synthèse sans que le Gouvernement tienne compte de ce très large accord établi au sein d'une instance créée par la Constitution précisément pour rechercher les voies d'une conciliation.

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements qui vous sont présentés, votre commission des affaires culturelles vous propose d'adopter le projet de loi qui vous est soumis. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Alain Peyrefitte, ministre de l'information. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, nous arrivons ce soir au terme de ce long dialogue que nous avons mené ensemble sur le projet de statut portant création d'un office de radiodiffusion-télévision française.

Ce dialogue nous a quelquefois rapprochés, quelquefois aussi opposés, mais toujours très courtoisement. De toute manière, j'ai conscience, ce soir, que la discussion à laquelle les uns et les autres nous avons pris part a pu se dérouler très largement. Les opinions les plus différentes et les plus divergentes se sont exprimées dans cette enceinte et je crois, cependant, que nous avons tous été d'accord en définitive sur la nécessité de doter la radiodiffusion-télévision française d'une charte qui lui manquait jusqu'à ce jour.

Cette charte doit satisfaire à la fois aux exigences de service public qui correspondent à des responsabilités de l'Etat et à des exigences de liberté qui correspondent à un régime démocratique. C'est dans l'équilibre à trouver entre ces exigences que se situe la difficulté. Les longs débats qui se sont déroulés devant le Sénat comme devant l'Assemblée nationale ainsi qu'à la commission mixte paritaire et dont M. le rapporteur vient de rendre compte ont prouvé clairement que le Gouvernement entendait laisser s'exprimer les préoccupations du Parlement.

Ces préoccupations, le Gouvernement en a très largement tenu compte puisque son texte comporte maintenant, comme je le soulignais devant vous le 18 juin, lors de notre dernière entrevue, une vingtaine de modifications par rapport au projet initial dont certaines sont très importantes, en particulier les dispositions qui précisent le rôle du Parlement et les modalités de son contrôle sur la gestion de l'office.

C'est donc conscient de l'effort qu'il a accompli, que le Gouvernement a l'honneur ce soir de demander au Sénat de procéder à un vote suivant la procédure prévue à l'article 44, alinéa 3, de la Constitution. En demandant au Sénat de suivre cette procédure qui simplifie le débat, nous lui demandons de prendre ses responsabilités au moment où nous lui présentons le texte que l'Assemblée nationale vient d'adopter en seconde lecture, à une très large majorité. Il va de soi que ce vote devra porter sur l'ensemble du texte à l'exclusion de tout amendement, comme le prévoit la Constitution.

M. André Méric. Nous commençons à en avoir l'habitude !

M. Alain Peyrefitte, ministre de l'information. Certes, il serait exagéré de prétendre — je ne le ferai pas devant vous — que vous allez légiférer pour les siècles à venir, et que le statut de la radio et de la télévision que nous vous proposons est parfait à tous égards et pour l'éternité. La civilisation audiovisuelle dont la télévision est un élément essentiel en est encore, en quelque sorte, à sa période préhistorique si on la compare à la civilisation du livre. Il serait donc bien ambitieux de vouloir résoudre maintenant et pour toujours des problèmes que nous sommes à peine en mesure de nous poser.

Ce que je peux dire en conscience, c'est que l'amélioration des conditions de gestion de la radiodiffusion et de la télévision française que le Gouvernement a l'honneur de proposer au Parlement est une amélioration considérable et tient compte de l'évolution des techniques audiovisuelles dans le monde. Je serai catégorique sur un point qui, d'ailleurs, a rallié la quasi-unanimité des commentateurs : ce statut constitue un pas en avant décisif. Il s'inscrit dans une perspective ; il indique une orientation à laquelle sans aucun doute se conformeront toutes les réformes ultérieures et il y en aura probablement d'autres.

Hier, la R. T. F. était, du point de vue matériel, une administration publique comme les autres et, du point de vue politique, elle était, dit-on, « la chose du Gouvernement ». Demain, l'O. R. T. F. sera autonome administrativement, financièrement, et aussi politiquement...

M. André Méric. Il n'y aura rien de changé !

M. Alain Peyrefitte, ministre de l'information. ... puisque le garant de son objectivité sera un conseil d'administration dont la composition même assurera l'impartialité. Ce qu'elle sera

après-demain, personne ne peut le prédire. Ce qui est probable, c'est que, même si son autonomie est définie après-demain en d'autres termes, elle ne reviendra pas au stade antérieur.

Lors de la discussion à laquelle le Sénat s'est livré le 18 juin, de nombreux membres de cette assemblée, et parmi les plus éminents, ont demandé que la R. T. F. soit dotée de l'équivalent de la grande loi sur la presse de 1881. Je suis convaincu que le projet de statut que nous vous soumettons aujourd'hui, s'il ne répond pas à chacune des exigences particulières qui se sont manifestées dans cette enceinte, apporte cependant une première réponse à cette préoccupation fondamentale.

Mesdames et messieurs les sénateurs — permettez-moi de vous le demander — ne craignez-vous pas que, si vous refusiez ce texte vous apparaissiez, pour la postérité, comme des négateurs systématiques ? (*Exclamations à gauche.*) Aucun gouvernement jusqu'à présent — je le dis sans crainte d'être démenti — n'avait osé proposer un statut de la radiodiffusion-télévision française.

Certes, on peut très légitimement critiquer tel ou tel point de ce statut ; mais, si vous vous cantonnez dans la politique du tout ou rien — qui, comme chacun le sait, aboutit plus souvent au rien qu'au tout — vous n'aurez pas contribué à doter la radiodiffusion-télévision française de ce statut dont — on le rappelait ici même — le président Léon Blum, en 1947, et même le président Raymond Poincaré, en 1926, avaient déjà souligné l'urgence nécessaire. Il serait dommage — je le dis avec une certaine gravité — qu'un texte qui, pour la première fois, fait obligation d'objectivité, d'impartialité, d'exactitude dans les informations à la radiodiffusion-télévision nationale ne soit pas voté par les deux Assemblées.

C'est en fonction de cette préoccupation d'intérêt très général que je vous demande, une fois encore, de continuer l'effort que vos représentants ont effectué au sein de la commission mixte paritaire.

M. Bernard Chochoy. Ils n'ont pas été récompensés !

M. Alain Peyrefitte, ministre de l'information. Je vous demande donc de vous rallier à un texte qui, tout imparfait qu'il puisse apparaître à certains d'entre vous, constitue néanmoins le premier pas indispensable vers un avenir nouveau pour la radiodiffusion-télévision nationale. (*Applaudissements sur divers bancs au centre droit et à droite.*)

M. Georges Lamousse. Je demande la parole.

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

M. Georges Lamousse. Je voudrais en quelques mots indiquer la position du groupe socialiste sur le vote que nous allons émettre dans quelques instants.

Monsieur le ministre, vous nous avez dit qu'un dialogue s'était institué. Or, nous prétendons qu'il n'en est rien et qu'aucun dialogue ne s'est établi ni avec le Sénat, puisque ce qu'il a fait est tenu pour quantité absolument négligeable et qu'on n'en retrouve rien dans le texte que vous nous demandez d'adopter, ni davantage avec votre propre majorité puisque nous ne retrouvons rien non plus dans ce texte des amendements qui ont été proposés au sein de la commission paritaire par les sept députés U. N. R. qui nous avaient été envoyés par l'Assemblée nationale.

M. Yves Estève. Six députés U. N. R. !

M. Georges Lamousse. Six U. N. R. et un indépendant rattaché...

M. Bernard Chochoy. Et bien aligné ! (*Rires à gauche.*)

M. Maurice Bayrou. Non rattaché !

M. Georges Lamousse. ... je reconnais volontiers cette précision, mon cher collègue, mais qui ne change rien au fond de l'affaire !

Il n'y a donc eu dialogue ni avec le Sénat ni même avec les représentants les plus qualifiés et les plus compétents de l'Assemblée nationale. En fait, le texte qui nous est proposé est un pur produit du pouvoir et exclusivement du pouvoir. Sans doute, monsieur le ministre, nous avez-vous dit que le Gouvernement avait accepté dix-neuf amendements.

Nous vous faisons l'honneur de croire que vous n'attachez aucune importance à leur signification. En effet, si vous examinez ces amendements, vous vous rendez compte qu'ils consistent en douze virgules et sept points virgules changés de place. Ce ne sont donc pas de véritables amendements.

En revanche, vous vous opposez aux quatre points fondamentaux qui ont été retenus par la commission mixte paritaire, précisément parce que vous savez qu'ils modifient le texte que vous nous aviez proposé dans un sens plus démocratique et plus libéral.

Je donnerai un seul exemple de la façon dont la discussion a été menée dans ce prétendu dialogue dont parle M. le ministre.

Lorsque le Sénat a examiné les amendements apportés aux propositions de la commission mixte paritaire, vous vous êtes opposé, monsieur le ministre, au droit de réponse suggéré par notre collègue M. Carcassonne pour les propos qui pouvaient

donner lieu à diffamation. A ce sujet vous nous avez raconté une assez curieuse histoire. Parlant à la télévision des intentions du Gouvernement en matière de démostication, vous avez dit avoir été submergé par un déluge de lettres dont les auteurs s'opposaient à cette démostication et déclaraient que les plus grandes calamités attendaient le pays si cette démostication était faite.

Vous avez conclu que le droit de réponse tel que nous le demandions dans notre texte ne pouvait pas être retenu parce que le même déluge accablerait n'importe qui à la R. T. F.

Ce procédé, que nous avons saisi au vol et que nous reconnaissons bien, est un vieux procédé de rhétorique qui s'appelle la dérobaie. Au lieu de traiter le problème tel que nous l'avions posé, vous vous en êtes sorti par une pirouette en nous racontant une histoire.

Je n'ai pas besoin de vous dire, mes chers collègues, que jamais votre commission n'avait demandé le droit de réponse pour les moustiques. (Rires.) Nous l'avons demandé pour des personnes qui s'estimaient diffamés. (Très bien ! à gauche.)

Or, sur ce point particulier, vous n'avez pas répondu à notre question et vous n'avez pas traité le problème. Il en a été ainsi tout au long de la discussion. C'est pour cela que nous ne pouvons pas voter le texte que vous nous proposez et que nous nous y opposerons de toutes nos forces. Ce texte est, en effet, à la mesure des intentions et des procédés du pouvoir, mais nous ne pensons pas qu'il soit à la mesure de la tradition libérale et démocratique de notre pays. (Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche, au centre gauche et sur quelques bancs à droite.)

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

M. Emile Hugues. Monsieur le ministre, je voudrais d'abord vous remercier d'avoir écourté le débat. Les choses sont simples et claires : en demandant un vote bloqué vous évitez de nous faire perdre notre temps ce soir.

Cela étant il est bien évident que, sur le plan technique, votre statut représente un avantage par rapport à la situation dans laquelle se trouvait auparavant la R. T. F. En effet, la gestion en sera facilitée. L'on pourrait se demander, dans ces conditions, pourquoi nous ne le voterons pas.

Si vous nous aviez simplement apporté un statut facilitant la gestion technique de la R. T. F. et par là même sa gestion financière, lui donnant des pouvoirs accrus et la soustrayant de la coupe des contrôleurs financiers sous laquelle elle se trouve présentement, nous aurions pu éventuellement vous suivre dans cette voie. Ce qui nous oppose, c'est que vous avez voulu nous faire croire que ce statut était libéral et qu'il apportait une novation, que quelque chose allait changer. Nous ne voulons pas cautionner ce faux libéralisme, monsieur le ministre.

M. François Giacobbi. Très bien !

M. Emile Hugues. C'est la raison pour laquelle, tout en reconnaissant que, sur un certain plan, votre statut présente par rapport à ce qui existe des avantages incontestables, nous ne pouvons pas cautionner votre faux libéralisme en apportant nos voix à ce statut que nous considérons à cet égard comme inexistant.

Je voudrais vous poser une seule question. Monsieur le ministre, les sables de la politique sont très mouvants. Nous savons aujourd'hui que votre régime est mortel, que son trépas est plus proche que vous ne le pensez.

M. André Méric. Demain !

M. Emile Hugues. J'ai donc le droit de vous demander, à vous qui serez l'opposition de demain...

M. Maurice Bayrou. D'après-demain !

M. Emile Hugues. ... d'après-demain peut-être, quand nous serons la majorité, si, comme membres de l'opposition de demain ou d'après-demain, vous considérez déjà que ce statut est parfaitement libéral, qu'il vous satisfait entièrement et pleinement et qu'il ne saurait en conséquence que nous satisfaire puisque nous occupons aujourd'hui la place que vous occuperez demain.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Emile Hugues. Si vous considérez que ce statut doit donner demain à l'opposition que vous représenterez toutes garanties, si vous prenez cet engagement dangereux pour vous de me dire aujourd'hui que lorsque vous serez l'opposition vous ne réclamerez rien dans le cadre de ce statut, considérant que les droits de l'opposition sont égaux à ceux de la majorité, peut-être alors croirais-je à votre bonne foi. Je serais heureux, monsieur le ministre, d'enregistrer votre déclaration. (Applaudissements à gauche et au centre gauche.)

M. Louis Gros, président de la commission des affaires culturelles. Je demande la parole.

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

M. Louis Gros, président de la commission. Monsieur le président, après les séances que nous avons consacrées à la discussion de ce statut chacun des membres du Sénat a pu déjà exprimer librement sa manière de penser et son opinion. Puisque le Gouvernement entend demander l'application de la procédure du vote bloqué, il ne me paraît pas utile, à moins que le Sénat en juge autrement, de procéder à la discussion des amendements, qui sont tous repoussés par le Gouvernement, et à une nouvelle discussion des articles.

M. Antoine Courrière. Ce n'est pas la peine !

M. Louis Gros, président de la commission. Le Sénat pourrait donc simplement, par un seul vote, manifester son opinion sur le projet qui lui est présenté. (Applaudissements à gauche et au centre gauche.)

M. Alain Peyrefitte, ministre de l'information. Je demande la parole.

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

M. Alain Peyrefitte, ministre de l'information. Je répondrai brièvement à M. Lamousse et à M. Emile Hugues.

M. Lamousse m'a accusé d'avoir en quelque sorte pris une tangente, d'avoir fait une pirouette en parlant des moustiques et du droit de réponse. Certes, j'ai cité l'anecdote de ces nombreuses lettres, dont je fus accablé à la suite d'une brève intervention à la télévision sur la démostication. Il va de soi qu'il ne s'agissait nullement d'un éventuel droit de réponse accordé aux moustiques, mais du risque de tentation offert à toute personne qui s'estimerait mise en cause.

Cette anecdote ne constituait pas du tout une échappatoire ; elle était vraiment dans le vif du sujet.

Le texte que préconisaient certains d'entre vous pour assurer le droit de réponse ne l'aurait limité en aucune façon. Nous avons pensé que ce droit ne devait pas se déclencher automatiquement comme mu par un robot ou comme un canard de Vaucanson, mais qu'il devait être réfléchi, pesé sereinement. Et c'est le conseil d'administration qui devra en décider en toute impartialité. C'est lui qui sera juge de l'exercice de ce droit de réponse.

Pour répondre plus précisément à M. le sénateur Lamousse j'ajouterai que la loi sur la diffamation s'applique pleinement à la R. T. F. et qu'il est donc inutile de légiférer en cette matière. Une difficulté pratique entravait jusqu'ici la pleine application de la loi ; les bandes magnétiques de radio ou de télévision n'étaient pas conservées.

Par conséquent, on ne pouvait pas donner suite aux protestations de telle ou telle personne qui se serait estimée diffamée.

C'est pourquoi j'ai pris ici même, la semaine dernière, devant vous, un engagement sur l'obligation qui serait faite aux nouvelles institutions de la R. T. F., dans le cadre des pouvoirs de tutelle qu'exercera le ministre chargé de l'information, de prendre toutes les dispositions pratiques nécessaires pour que la conservation matérielle des bandes radiophoniques ou d'enregistrement de télévision soit assurée pendant le temps nécessaire pour que les personnes qui s'estimeraient éventuellement diffamées puissent exercer un recours.

J'ajoute, toujours à l'intention de M. le sénateur Lamousse, que, contrairement à ce qu'il a dit, parmi les dix amendements que le Gouvernement a acceptés la semaine dernière et qui étaient proposés par la commission mixte paritaire, plusieurs avaient de l'importance. Je reconnais bien volontiers que je n'en attache pas beaucoup à la substitution du mot « distraction » au mot « loisirs » — encore que vous rabaissiez, monsieur le sénateur, le travail de ceux de vos collègues qui ont attaché du prix à cette substitution — mais là n'est pas l'essentiel.

M. Bernard Chochoy. Quelle victoire !

M. Alain Peyrefitte, ministre de l'information. Il n'en reste pas moins que le Gouvernement a admis quelques points très importants. L'article 2 porte la mention de l'approbation du budget par le ministre de l'information et par le ministre des finances. Plusieurs d'entre vous avaient, à juste raison, émis des doutes sur la possibilité pour le Gouvernement de contrôler le vote d'un budget que pourrait délibérer en toute souveraineté le conseil d'administration de l'Office.

Le Sénat a jugé nécessaire, et le Gouvernement s'est rendu à ses raisons, d'inclure dans le projet de loi portant création de l'Office l'approbation du budget par les ministres de tutelle de l'Office. Cela confère en quelque sorte au Gouvernement la responsabilité de la décision. Comme le Gouvernement est responsable devant le Parlement, le contrôle de l'Assemblée nationale et du Sénat peut dès lors s'exercer pleinement. Le Sénat a eu entière satisfaction sur ce plan.

Une autre disposition importante est intervenue à la suite de la convocation de la commission mixte paritaire, c'est la désignation des membres du conseil d'administration représentant des catégories particulières sur présentation de listes par les associations les plus représentatives.

Une autre notion admise par le Gouvernement est celle des grands courants d'opinion. La notion de tendance de pensées précédemment retenue avait paru à certains d'entre vous comme ne recouvrant pas nécessairement le domaine politique. Le Gouvernement a voulu montrer qu'il ne refusait nullement d'admettre la pluralité des points de vue politiques. C'est pourquoi il a accepté cette notion des grands courants d'opinion dont l'expression devra être admise au sein de l'Office et à propos de laquelle le conseil d'administration de l'Office sera chargé de donner une garantie générale.

Autre élément important : l'article 7 *ter* vise la nature de la représentation de l'Assemblée nationale et du Sénat auprès de l'office ; il précise et renforce le contrôle du Parlement. C'est là une disposition d'origine sénatoriale. Le rapporteur générale et le rapporteur spécial du Sénat avaient en effet demandé à leurs collègues députés du conseil de surveillance de la R. T. F. de faire figurer cette disposition parmi les amendements que la commission des finances de l'Assemblée nationale avait apportés au texte gouvernemental. C'est dire que le Gouvernement s'est efforcé de poursuivre le dialogue fructueux souhaité par le Sénat.

M. Emile Hugues m'a posé une question malicieuse : quand je serai demain, selon lui, après-demain, selon d'autres, dans l'opposition, m'estimerai-je satisfait des garanties que donne ce texte à l'opposition ?

Je ferai une première réponse, et elle a trait au passé. Je n'ai pas eu l'honneur de figurer dans l'opposition à l'époque où vous-même, monsieur Emile Hugues, occupiez les fonctions dont je suis aujourd'hui chargé. Je me permets de vous rappeler qu'à cette époque l'opposition n'avait pas des garanties semblables à celles que nous nous apprêtons à lui accorder aujourd'hui. (*Murmures à gauche.*)

Ainsi, pendant onze ans, le général de Gaulle s'est vu privé de la possibilité de s'exprimer à la radio et à la télévision. Or, on peut difficilement contester que, pendant ces onze années, le général de Gaulle ait représenté une « tendance de pensée » ou un « courant d'opinion ». (*Nouveaux murmures à gauche.*)

M. Antoine Courrière. Ses hommes étaient au gouvernement !

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. En vertu donc du texte que vous vous apprêtez à voter ce soir, ce qui n'a pas été possible pendant onze ans et qui aurait été nécessaire le sera désormais.

M. Pierre de La Gontrie. Il s'est bien rattrapé en tout cas. (*Rires.*)

M. Yves Estève. Tant mieux !

M. André Méric. Et en vertu de quel droit ?

M. Bernard Chochoy. De nombreux parlementaires pouvaient parler en son nom : Maurice Lemaire et Chaban-Delmas par exemple.

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. Ma seconde réponse, plus précise, je la ferai tout aussi franchement.

Je ne puis garantir par avance que, si je suis dans l'opposition le jour où vous seriez redevenu ministre de l'information...

M. Pierre de La Gontrie. Mais vous serez dans l'opposition !

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. ...je ne vous demanderai pas de garanties supplémentaires. Ce que je vous affirme en tout cas, c'est que je m'estimerai heureux d'avoir déjà celles-là.

Je ne doute pas qu'étant alors redevenu ministre de l'information, vous accordiez avec beaucoup plus de libéralisme ce que vous vous plaignez de ne pas me voir vous accorder aujourd'hui. (*Applaudissements au centre droit.*)

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

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

M. Antoine Courrière. Je voudrais ajouter quelques mots très brefs.

J'ai entendu tout à l'heure M. le ministre parler de sérieux, de réflexion et dire qu'il était nécessaire que les réponses faites à la télévision soient pesées. Ce sérieux, cette réflexion, ce sens de la mesure et de l'objectivité, nous voudrions, monsieur le ministre, les constater désormais à la télévision.

D'autre part, il nous paraît assez curieux que les deux assemblées du Parlement soient traitées d'une manière différente par la télévision. (*Très bien ! à gauche.*)

L'Assemblée nationale, à chaque occasion, est saisie par les objectifs de la télévision et le pays sait alors qu'elle discute de telle ou telle question. Vous-même, monsieur le ministre, lorsque vous montez à la tribune, la télévision se fait un plaisir d'être dans la salle. Du Sénat il n'est pas question.

Nous avions pensé, lors du premier débat qui est intervenu ici, que peut-être on ferait une dérogation du fait que vous veniez dans cet hémicycle. Il n'y en a pas eu. Le Sénat, cela

n'existe pas. Incontestablement, on constate, en ce qui concerne l'information, un parti pris contre notre assemblée.

Cette information, sur laquelle vous exercerez désormais votre tutelle, devra donc être objective et sérieuse. Or, je voudrais vous citer deux faits survenus ce jour même et qui dénotent d'une manière certaine que cette objectivité et ce sérieux n'existent pas.

Ce soir, j'ai écouté les nouvelles diffusées par la télévision à vingt heures. On nous a annoncé que l'Assemblée nationale avait définitivement adopté le statut de l'O. R. T. F. Or nous sommes précisément en train d'en discuter et l'Assemblée nationale devra également se prononcer de nouveau sur le projet. Pourriez-vous demander à ceux qui font le journal télévisé de prendre quelques informations et de ne pas annoncer des choses qui sont inexactes ?

Aujourd'hui encore, au journal de treize heures, nous avons constaté une chose encore beaucoup plus surprenante et plus grave. On a annoncé l'élection de M. Legaret comme président du conseil municipal de Paris en indiquant dans quelles conditions il avait été élu. Le commentaire a duré environ deux minutes, pendant lesquelles on pouvait voir sur l'écran une photographie, laquelle devait sans doute, dans l'esprit du présentateur, être celle de M. Legaret. Or à la vérité — veuillez m'en excuser, monsieur le ministre — c'était celle de notre collègue M. Dardel, président du conseil général de la Seine. (*Hilarité.*)

Lorsqu'un service public chargé de l'information se permet de pareilles entorses à la vérité, cela ne fait pas très sérieux. C'est la raison pour laquelle nous espérons que dans l'avenir, sous votre tutelle et avec votre bonne volonté, ce seront des choses correspondant mieux à la vérité et à la réalité qu'on nous présentera. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. Je demande la parole.

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

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. Une simple précision pour M. Courrière : si les débats du Sénat ne sont pas retransmis par la télévision, c'est parce que le bureau de cette assemblée — ou son président — a pris une décision négative à cet égard.

Je peux même préciser que, lorsque j'ai pour la première fois pris les fonctions qui sont les miennes, le 15 avril 1962, je rendais une visite protocolaire à votre président, celui-ci m'a déclaré qu'il était hostile à la retransmission des débats du Sénat. Il s'agit donc bien d'une initiative du Sénat et non d'une décision du Gouvernement.

Je vous précise au surplus que le projet de loi qui vous est soumis — ce sera une raison supplémentaire pour que vous le votiez tout à l'heure (*Sourires sur divers bancs.*) — contient une disposition prévoyant que la retransmission par la radio-diffusion ou par la télévision des débats de chacune des deux assemblées est placée sous le contrôle de leurs bureaux respectifs.

Vous avez donc satisfaction sur le fond.

J'en viens au second point. Vous avez cité tout à l'heure deux « défis à l'objectivité », avez-vous déclaré, disons en tout cas à l'exactitude.

M. Antoine Courrière. Au sérieux !

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. Je ne crois pas que le présentateur de la télévision qui a déclaré au journal de vingt heures que l'Assemblée nationale avait adopté définitivement le projet de statut ait voulu commettre une faute contre l'objectivité. Je pense qu'il était simplement mal informé et qu'il a commis une erreur matérielle.

M. Pierre de La Gontrie. C'est courant !

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. Pouvez-vous me citer, monsieur le sénateur, un seul organe d'information qui ne commette jamais une erreur ?

Tout à l'heure, M. Hugues parlait de la mortalité du régime. Le régime étant humain, il est mortel, et si l'homme est mortel, il est également faillible. Or il n'existe pas un seul journal qui ne fasse jamais de coquille.

L'autre exemple qui a été cité, à savoir la substitution de la photographie de M. Dardel à celle de M. Legaret, n'était guère désobligeant à l'égard du parti socialiste. Je suis même surpris que ce soit un membre de ce parti qui s'en indigne.

S'il s'agit effectivement d'un manque d'objectivité, il joue incontestablement en faveur du parti auquel appartient M. Courrière.

M. André Méric. Il faudrait être sérieux !

M. Alain Peyrefitte, *ministre de l'information*. A cet égard, il est une précision qui devrait vous rassurer : le conseil d'administration sera garant, non pas seulement de l'objectivité, mais également de l'exactitude des informations. Dans un cas ider-

tique à celui que vous venez de citer, le conseil d'administration aurait pour tâche de demander des explications et, éventuellement, des sanctions à la direction générale de l'O. R. T. F.

Ce statut de l'O. R. T. F. a donc pour effet de créer, au sein de cet établissement, un organisme responsable de l'exactitude et de l'objectivité des informations, organisme qui aura à cœur — je n'en doute pas — de veiller à cette exactitude dont vous déplorez l'absence et que je déplore autant que vous. (*Applaudissements au centre droit.*)

M. André Méric. Maigres applaudissements !

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles du projet de loi.

Je rappelle qu'aux termes de l'article 42, alinéa 9, du règlement, à partir de la deuxième lecture au Sénat des projets ou propositions de loi la discussion des articles est limitée à ceux pour lesquels les deux Chambres du Parlement n'ont pas encore adopté un texte identique.

En application de l'article 44, dernier alinéa, de la Constitution et de l'article 42, septième alinéa, du règlement, le Gouvernement a demandé au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble du projet de loi, dans la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, à l'exclusion de tous amendements et articles additionnels.

M. le président de la commission des affaires culturelles a demandé que les amendements ne soient pas appelés.

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

Il en est ainsi décidé

Je me bornerai donc à donner lecture du texte qui nous vient de l'Assemblée nationale et sur lequel doit porter le vote unique demandé par le Gouvernement.

« Art. 1^{er}. — L'office de radiodiffusion-télévision française est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial. Il assure le service public national de la radiodiffusion et de la télévision dans les conditions énoncées aux articles 1^{er}, 2, 3 et 4 de l'ordonnance n° 59-273 du 4 février 1959, en vue de satisfaire les besoins d'information, de culture, d'éducation et de distraction du public.

« L'office de radiodiffusion-télévision française est substitué, d'une façon générale, dans les droits de toute nature et dans les obligations transférés à la radiodiffusion-télévision française par l'article 12 de l'ordonnance n° 59-273 du 4 février 1959.

« Art. 2. — L'office de radiodiffusion-télévision française est administré par un conseil d'administration et dirigé par un directeur général. Il est placé sous la tutelle du ministre chargé de l'information, qui s'assure du respect du monopole d'émission, veille à l'observation des obligations générales découlant du caractère de service public de l'office, approuve conjointement avec le ministre des finances et des affaires économiques le budget de l'office et contrôle l'utilisation que celui-ci fait de ses ressources.

« Art. 3. — Le conseil d'administration se compose de 14 à 28 membres dont une moitié représente l'Etat et l'autre moitié est constituée par des représentants des auditeurs et téléspectateurs, de la presse écrite et du personnel de l'office, ainsi que par des personnalités hautement qualifiées.

« Les membres du conseil d'administration représentant les auditeurs et téléspectateurs, la presse écrite et le personnel de l'office sont nommés sur des listes de présentation établies par les organisations les plus représentatives lorsque celles-ci existent.

« Les membres du conseil d'administration sont nommés pour trois ans ; toutefois, il peut être mis fin, à tout moment, au mandat des membres représentant l'Etat.

« Le conseil élit son président et son vice-président parmi ses membres.

« Art. 4. — Le conseil d'administration définit les lignes générales de l'action de l'établissement ; il délibère son budget et en contrôle l'exécution.

« Il s'assure de la qualité et de la moralité des programmes.

« Il veille à l'objectivité et à l'exactitude des informations diffusées par l'office.

« Il vérifie que les principales tendances de pensée et les grands courants d'opinion peuvent s'exprimer par l'intermédiaire de l'office.

« Art. 5. — Le Gouvernement peut à tout moment faire diffuser ou téléviser par l'office de radiodiffusion-télévision française toute déclaration ou communication qu'il juge nécessaire. Ces émissions sont annoncées comme émanant du Gouvernement.

« La radiodiffusion ou la télévision des débats des Assemblées parlementaires ne peut s'effectuer que sous le contrôle du bureau de chacune des Assemblées.

« Art. 6. — Le directeur général est nommé par décret pris en conseil des ministres. Il est assisté d'un ou de deux directeurs généraux adjoints nommés dans les mêmes conditions.

« Le directeur général assure la gestion de l'établissement dont il est l'ordonnateur principal. Il nomme à tous les emplois, y compris aux emplois de directeur ».

« Art. 7 bis. — Le ministre chargé de l'information est tenu de réunir auprès de lui, au moins une fois par trimestre, une représentation du Parlement comprenant, outre les rapporteurs généraux des commissions des finances des deux Assemblées, quatre députés et deux sénateurs parmi lesquels figurera au moins un représentant de chacune des commissions chargées des affaires culturelles à l'Assemblée nationale et au Sénat. Ces parlementaires exercent leur mission dans les conditions prévues à l'article 164, paragraphe IV, de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959.

« Art. 7 ter. — Chaque année à l'occasion du vote de la loi de finances, le Parlement, sur rapport d'un membre de chacune des commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat ayant les pouvoirs des rapporteurs spéciaux, autorise la perception de la redevance pour droit d'usage des postes de radiodiffusion et de télévision.

« A cet effet, sont annexés au projet de loi de finances les résultats financiers de l'année précédente, l'état détaillé des comptes provisoires pour l'année en cours ainsi que le budget prévisionnel pour l'année suivante de l'office de radiodiffusion-télévision française ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi dans la rédaction dont je viens de donner lecture.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant du groupe socialiste et du groupe de la gauche démocratique.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 35) :

Nombre des votants	231
Nombre des suffrages exprimés	228
Majorité absolue des suffrages exprimés..	115

Pour l'adoption	42
Contre	186

Le Sénat n'a pas adopté.

— 25 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique précédemment fixée au mercredi 24 juin 1964 à quinze heures :

1. — Dépôt du rapport établi par la Cour des comptes au cours de la présente année.

2. — Scrutins pour l'élection de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne.

(Ces scrutins auront lieu simultanément, pendant la séance publique, dans l'une des salles voisines de la salle des séances, conformément à l'article 61 du règlement. Ils seront ouverts pendant une heure.)

3. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant réorganisation de la région parisienne [N° 265 et 281 (1963-1964). — M. Joseph Raybaud, rapporteur de la commission spéciale.]

Discussion générale.

(Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements a été fixé au mercredi 24 juin 1964, à dix-huit heures.)

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 vingt-deux heures trente-cinq minutes.*)

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

Erratum

au compte rendu intégral de la 2^e séance du 16 juin 1964

GARANTIE CONTRE LES CALAMITÉS AGRICOLES

Page 649, 1^{re} colonne, 16^e ligne avant la fin :

Article premier. — Amendement n° 1 de M. Restat :

Au lieu de : « aux exploitants agricoles... »,

Lire : « aux exploitations agricoles... »

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 23 JUIN 1964

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

582. — 23 juin 1964. — **M. Etienne Dailly** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que le déroulement rapide des opérations de remembrement de la propriété et de l'exploitation agricole est l'une des conditions essentielles de l'évolution nécessaire de l'agriculture française. Or, il apparaît que les travaux préparatoires confiés pour la plupart du temps à des géomètres experts subissent des retards souvent importants qui trouvent leur justification dans l'insuffisance des honoraires accordés à ces techniciens. En effet, les tarifs appliqués par l'administration marquent un retard d'environ 20 p. 100 par rapport à ceux qui sont normalement pratiqués pour le secteur privé. Dans ces conditions, les géomètres experts sont contraints de donner la priorité aux commandes qui assurent la rentabilité de leur cabinet, avant de se préoccuper des travaux des marchés de remembrement auxquels ils ont souscrit, qui portent souvent sur de longues périodes et qu'ils doivent aujourd'hui poursuivre dans des conditions déficitaires. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter que les géomètres ne se refusent brutalement à se charger des remembrements avec tous les risques que cela comporterait dans le monde agricole.

583. — 23 juin 1964. — **M. Pierre Marclihacy** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est exact que des collectivités économiques dépendant de l'Etat et autorisées à faire appel à la plus large épargne publique ont, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'Etat, consenti des prêts à des Etats et organismes étrangers, et notamment au Pérou.

584. — 23 juin 1964. — **M. Raymond Bossus** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la République fédérale allemande a versé au Gouvernement français, en 1952, la somme de 2.068.626.970 anciens francs destinés au remboursement des marks rapportés en France par les prisonniers de guerre, déportés résistants et politiques et les travailleurs déportés, et déposés, à leur rapatriement, dans des centres prévus à cet effet. Sur cette somme, 629.374.611 anciens francs seulement furent utilisés pour le remboursement de ces marks. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître de quelle façon il entend, dans la préparation du budget 1965, élaborer les textes réglementaires accompagnés de mesures financières qui permettront l'affectation du reliquat, soit 1.439.252.359 anciens francs, à l'Office national des anciens combattants et victimes de guerre afin qu'il constitue un fonds social d'aide aux différentes catégories de rapatriés de 1945, aux ayants cause de leurs décédés et aux œuvres créées par leurs associations respectives.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 23 JUIN 1964

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre. »

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors session au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

4476. — 23 juin 1964. — **M. Marcel Boulangé** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que certains syndicats intercommunaux d'adduction d'eaux se trouvent actuellement en déficit ; il leur est donc nécessaire de procéder à une augmentation du prix de l'eau s'ils veulent équilibrer leur budget ; or l'administration de tutelle refuse d'accorder cette augmentation en application des instructions relatives au plan de stabilisation ; ce refus, pour explicable qu'il soit, ne permet pas aux présidents des syndicats en cause de trouver une solution leur permettant d'équilibrer leur budget ; l'Etat donnant parfois lui-même l'exemple d'une majoration de ses propres tarifs, les responsables locaux ne comprennent pas les mesures qui sont prises à l'égard de leurs syndicats ; en conséquence, il lui demande quelles mesures sont proposées par l'administration supérieure pour équilibrer les recettes et les dépenses obligatoires des syndicats en cause.

4477. — 23 juin 1964. — **M. Raymond Bossus** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** quelles mesures il compte prendre, conformément à ses déclarations du 23 janvier 1963 à l'Assemblée nationale, permettant d'échapper aux restrictions causées par les forclusions à différents droits des anciens combattants et victimes de guerre qu'à l'époque il n'estimait « pas équitable d'opposer à des droits indiscutables ».

4478. — 23 juin 1964. — **M. Georges Marie-Anne** expose à **M. le Premier ministre** que deux arrêtés du 16 juin 1964 insérés au *Journal officiel* du 20 juin ont créé une commission locale du V^e plan dans chacun des départements d'outre-mer et une commission centrale pour les départements d'outre-mer siégeant au commissariat général du V^e plan. Les députés et sénateurs sont désignés comme membres de droit des commissions locales mais sont écartés de la commission centrale. Il lui demande s'il peut lui faire connaître les raisons qui ont motivé la non-participation des parlementaires des départements d'outre-mer à la commission centrale.

4479. — 23 juin 1964. — **M. Charles Laurent-Thouvery** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les besoins impérieux de son département en classes préfabriquées. Il lui demande de bien vouloir lui préciser s'il est exact qu'aucune dotation de classes préfabriquées n'est prévue cette année pour le Jura et de lui faire connaître : 1^o la dotation en classes préfabriquées prévues pour les autres départements de la « région de Franche-Comté » (Doubs, Haute-Saône et territoire de Belfort) ; 2^o le nombre de classes préfabriquées prévu pour tous les départements ayant une population sensiblement égale à celle du Jura.

4480. — 23 juin 1964. — **M. Hubert Durand** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'inopportunité de procéder à la ratification de la convention internationale de Paris, dite « pour la protection des oiseaux », sans avoir au préalable provoqué une réunion internationale au cours de laquelle seraient consultés des techniciens de chaque pays intéressés à la question notamment à la chasse du gibier d'eau et de grève. En effet, l'accord international en cause prévoit une réglementation dont l'application provoquerait de fâcheuses conséquences si notre pays l'acceptait. La chasse serait alors interdite du 28 février au 1^{er} août ; l'usage du fusil automatique dont le système de monocanon est largement apprécié ne serait plus autorisé ; la chasse en bateau à moteur ne serait pas possible plus de quatre mois par an. Or, il semble que de telles prescriptions ignorent totalement un aspect particulier à la France, celui d'être un pays de passage et non de stationnement du gibier d'eau et de grève. La chasse de ces oiseaux ne peut donc s'exercer qu'aux époques de migration, en particulier au mois de mars, ce que la convention interdirait. Cette convention, particulièrement sévère pour la France, n'est pas signée par l'Allemagne et l'Italie, et l'Angleterre l'a remplacée par une réglementation intérieure. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les raisons qui à ses yeux justifieraient en l'état actuel l'application en France des dispositions prévues par ce texte qui s'opposent fondamentalement aux us et coutumes des régions intéressées.

4481. — 23 juin 1964. — **M. André Picard** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de bien vouloir lui préciser le sens des dispositions entrées en application le 1^{er} avril 1964 concernant le contentieux fiscal. En effet, à cette date, les réclamations en matière de contributions directes qui devraient, jusque là, être effectuées au plus tard avant le 31 mars de l'année suivant celle au cours de laquelle des rôles avaient été émis, bénéficient à présent d'une prolongation jusqu'au 31 décembre de cette suivante année. En conséquence, il lui demande de lui préciser si ces dispositions affectent les rôles mis en recouvrement en 1963, ou seulement ceux émis en 1964.

4482. — 23 juin 1964. — **M. Etienne Dailly** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il lui avait signalé, par diverses questions écrites, la nécessité qui s'attachait à ce que les anciens fonctionnaires français titulaires de pensions concédées au titre des régimes de la caisse de retraites de la France d'outre-mer, de la Société de prévoyance des fonctionnaires

et employés de Tunisie, de la caisse marocaine de retraites et de la caisse générale des retraites de l'Algérie puissent bénéficier de la péréquation indiciaire de leurs pensions au même titre que leurs collègues tributaires du régime du code des pensions civiles et militaires de retraite. Les réponses apportées à ces questions écrites ont fait invariablement observer qu'une telle mesure serait dénuée de fondement et ne pouvait intervenir au motif que les intéressés demeureraient assujettis à des régimes spéciaux de retraite et n'étaient, en conséquence, pas en droit de se prévaloir des avantages reconnus à leurs homologues métropolitains par le régime général des retraites des fonctionnaires de l'Etat. A une ultime question écrite en date du 2 avril 1964 soulignant la constance de la parité qui existait entre les échelles indiciaires applicables aux personnels métropolitains et aux agents de mêmes grades des cadres tunisiens et chérifiens, les services du ministère des finances et des affaires économiques ont précisé, le 12 mai 1964, que l'intervention n'apportait aucun élément nouveau susceptible de modifier la position antérieurement prise en la matière. La teneur de cette réponse s'avère d'autant plus surprenante que le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative a fait connaître le 2 juin 1964, comme suite à la question écrite n° 5788 que lui avait posé, le 14 novembre 1963, M. Le Theule, député, qu'il n'était pas contestable que la disparition des corps et des emplois dont la rémunération servait de base à la liquidation des pensions des anciens fonctionnaires français des cadres de la France d'outre-mer et des administrations locales d'Afrique du Nord « pose un problème dont le règlement est actuellement à l'étude en liaison avec les services du ministère des finances et des affaires économiques ». Il lui demande, en conséquence, de lui faire connaître: 1° les motifs pour lesquels son département lui a jusqu'alors systématiquement répondu que la péréquation indiciaire des pensions considérées ne pouvait être envisagée, au lieu de lui indiquer que des études étaient précisément entreprises sur ce point par ses services, en liaison avec ceux du ministère d'Etat chargé de la réforme administrative; 2° l'état actuel d'avancement des études dont il s'agit et les conclusions qui peuvent éventuellement s'en dégager.

4483. — 23 juin 1964. — M. Michel de Pontbriand expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que le *Journal officiel* du 24 septembre 1963 a publié une circulaire du 24 mai 1963 relative au règlement sanitaire départemental, texte proposé aux préfets en vue de la rédaction d'un arrêté; que l'article 110-3° du projet d'arrêté traite des produits de laiterie, précisant notamment ce qui suit: « Le lavage des récipients à lait est opéré à l'eau chaude additionnée d'un produit autorisé (l'emploi de l'eau oxygénée est notamment interdit) et suivi d'un rinçage »; que la plupart des ménagères font usage, pour le lavage des récipients, de poudre désinfectante contenant un produit détersif et mouillant assurant d'une façon parfaite le résultat recherché; que le genre d'interdit jeté à l'égard de l'eau oxygénée paraît d'autant plus surprenant qu'il s'agit d'un produit dûment autorisé par les services techniques du ministère de l'agriculture: circulaire du 15 octobre 1962. Il lui demande s'il ne jugerait pas bon qu'une réunion interadministrative aboutisse à l'établissement d'une même doctrine quant à l'utilisation des ingrédients désinfectants ou stérilisants pour les récipients mis au contact des denrées alimentaires.

4484. — 23 juin 1964. — M. Antoine Courrière demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si un agriculteur peut obtenir, dans le cadre du F. A. S. A. S. A., l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, alors que les biens par lui donnés à ses enfants sont d'une valeur vénale de plus de 20.000 francs; si dans cette hypothèse, lors du décès du donateur bénéficiaire du fonds national de solidarité la valeur des biens par lui donnés ne sera pas réintégrée dans l'actif successoral et si, dans le cas où par suite de cette réintégration l'actif successoral dépasse 20.000 francs les héritiers ne se verront pas réclamer le remboursement des sommes perçues au titre du fonds national de solidarité.

**LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES
auxquelles il n'a pas été répondu
dans le mois qui suit leur publication.**

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N° 1917 Guy de La Vasselais; 1918 Guy de La Vasselais; 2826 Etienne Le Sassièr-Boisaune.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA REFORME ADMINISTRATIVE

N° 4324 Pierre Métayer.

**MINISTRE D'ETAT CHARGE DES DEPARTEMENTS
ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER**

N° 2654 Lucien Bernier.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 3972 René Dubois; 4318 Georges Rougeron; 4378 René Dubois.

AGRICULTURE

N° 3785 Maurice Lalloy; 3856 Charles Naveau; 4159 René Tinant; 4200 Martial Brousse; 4217 Louis André; 4272 Emile Durieux.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 2550 Jacques Duclos; 3812 Raymond Bossus; 3940 Marie-Hélène Cardot; 4054 Raymond Bossus; 4090 Maurice Coutrot; 4296 Raymond Bossus; 4297 Raymond Bossus; 4325 Jacques Delalande; 4361 Jacques Duclos; 4371 Henri Parisot.

ARMÉES

N° 2840 Bernard Lafay; 4375 Marcel Darou.

CONSTRUCTION

N° 2476 André Fosset.

EDUCATION NATIONALE

N° 2810 Georges Dardel; 2923 Georges Cogniot; 2995 Gabriel Montpied; 3472 Louis Talamoni; 3529 Georges Cogniot; 3620 Georges Cogniot; 3634 Georges Marie-Anne; 3740 Emile Hugues; 3973 Louis Namy; 4111 Georges Cogniot; 4205 Camille Vallin; 4223 Bernard Lafay; 4269 Georges Cogniot; 4290 Gabriel Montpied; 4291 Adolphe Dutoit; 4343 Georges Cogniot; 4344 Georges Cogniot; 4350 Jacques Ménard.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

N° 1318 Paul Ribeyre; 2168 Guy de La Vasselais; 2297 Pierre Métayer; 2642 André Armengaud; 2888 Georges Cogniot; 2918 Octave Armengaud; 3508 Francis Le Basser; 3612 Abel-Durand; 3613 André Bajeux; 3614 André Méric; 3668 Etienne Dailly; 3693 Etienne Dailly; 3725 Victor Golvan; 3808 Edouard Soldani; 3817 Abel Sempé; 3843 Alain Poher; 3859 Marie-Hélène Cardot; 3948 Michel de Pontbriand; 4006 Alain Poher; 4021 Maurice Vérillon; 4041 Marcel Boulangé; 4107 Auguste Pinton; 4127 Guy Petit; 4128 Raymond de Wazières; 4213 Francis Le Basser; 4145 Roger du Halgouet; 4146 Paul Baratgin; 4154 Alain Poher; 4156 Edouard Bonnefous; 4167 Jean Geoffroy; 4190 Marie-Hélène Cardot; 4201 Henri Tournan; 4209 René Dubois; 4218 Emile Hugues; 4228 Paul Pauly; 4242 Marie-Hélène Cardot; 4259 Marcel Molle; 4261 Roger Delagnes; 4266 Michel Yver; 4270 Clément Balestra; 4276 Ludovic Tron; 4277 Marcel Boulangé; 4292 René Blondelle; 4308 Henri Paumelle; 4320 Amédée Bouquerel; 4322 Alain Poher; 4330 Clément Balestra; 4333 Marie-Hélène Cardot; 4334 René Tinant; 4339 Louis Courroy; 4340 Louis Courroy; 4341 Robert Liot; 4349 Louis Courroy; 4351 Jacques Gadoin; 4352 Ludovic Tron; 4353 Ludovic Tron; 4357 Georges Rougeron; 4364 André Fosset; 4365 André Fosset; 4366 André Fosset; 4367 Eugène Jamain; 4368 Eugène Jamain; 4369 Eugène Jamain; 4376 Hector Dubois; 4377 Marie-Hélène Cardot; 4380 Robert Soudant; 4381 Emile Vanrullen; 4382 Alain Poher; 4383 Alain Poher; 4385 Henri Desseigne; 4386 Modeste Legouez.

Secrétaire d'Etat au budget.

N° 2901 Georges Cogniot.

INDUSTRIE

N° 3042 Maurice Coutrot.

INFORMATION

N° 4379 Etienne Le Sassièr-Boisaune.

INTERIEUR

N° 4238 Guy Petit.

JUSTICE

N° 4301 Charles Naveau; 4316 Robert Liot; 4388 Jacques Delalande.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

N° 4348 François Patenôtre.

TRAVAIL

N° 4347 Francis Le Basser.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

N° 4302 Raymond Bossus; 4328 Antoine Courrière; 4360 Georges Rougeron.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

3835. — M. André Armengaud demande à M. le ministre des affaires étrangères si une action a été engagée auprès de l'organisation des Nations unies qui, parmi ses tâches, devrait selon la charte dont elle est la gardienne, veiller à garantir la liberté d'expression, à la suite de la spoliation dont ont été victimes les milieux de presse français d'Algérie du fait des mesures de nationalisation brutales qui ont frappé « L'Echo d'Oran », « La Dépêche de Constantine » et « La Dépêche d'Algérie ». Il lui demande en particulier si par suite de l'impossibilité juridique dans laquelle se sont trouvés les intéressés directs de faire inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée le recours qu'elles ont adressé au secrétariat général des Nations unies, la délégation française a reçu des instructions lui enjoignant de demander cette inscription ainsi qu'il est de son devoir de le faire. (Question du 29 octobre 1963).

Réponse. — La fédération internationale des éditeurs de journaux et publications à la possibilité, en tant qu'organisation non gouvernementale de la catégorie B, de faire une déclaration devant le comité chargé des organisations gouvernementales. Celui-ci se réunit à l'occasion des sessions du Conseil économique et social auquel, s'il le juge approprié, il soumet un rapport. Cette déclaration ne doit pas revêtir un caractère politique ou polémique trop accentué, car le comité est maître de ses auditions et peut s'opposer à l'une d'elles ou décider de ne pas la mentionner dans son rapport. Ce genre de déclaration ne donne généralement pas lieu à débat sur le fond au sein du comité. Si le rapport du comité suscitait une discussion au Conseil économique et social, la délégation française soutiendrait certainement le point de vue de la fédération. L'Assemblée générale des Nations unies n'est pas normalement saisie de questions de cette nature. Il ne semble pas opportun, du point de vue de la défense des intérêts en cause, aussi fondée que soit en l'occurrence la réclamation des intéressés, de demander l'inscription de l'affaire à l'ordre du jour de l'Assemblée générale.

AGRICULTURE

4267. — M. Edgar Tailhades demande à M. le ministre de l'agriculture de bien vouloir lui faire connaître les attributions de subventions qui ont été faites en 1960, 1961, 1962 et 1963 pour l'amélioration de la voirie rurale dans les départements suivants: Aude, Hérault, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Aveyron, Ardèche, Lozère, Loire, Haute-Loire. (Question du 21 avril 1964.)

Réponse. — Les autorisations de programmes qui ont été déléguées en vue de l'octroi de subventions au titre de la voirie rurale ont été les suivantes pour les départements ci-dessus indiqués :

DÉPARTEMENTS	1960	1961	1962	1963
Ardèche	30.000	75.000	75.000	65.000
Aude	30.000	75.000	118.750	125.000
Aveyron	150.000	250.000	317.776	309.500
Bouches-du-Rhône	34.000	187.500	187.420	202.500
Hérault	37.500	87.500	87.500	242.625
Loire	22.500	150.000	200.000	245.000
Haute-Loire	120.000	250.000	350.400	516.000
Vaucluse	30.000	75.000	87.500	289.000

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 4362 posée le 19 mai 1964 par M. René Tinant.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 4374 posée le 19 mai 1964 par M. Roger Lagrange.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 4387 posée le 21 mai 1964 par M. Pierre Mathey.

ARMEES

4370. — M. Etienne Dailly rappelle à M. le ministre des armées que la loi du 31 mars 1928 relative au recrutement de l'armée stipule en son article 49: (chap. 3: Du service dans les réserves) « Les convocations pour les périodes d'exercices seront fixées en tenant compte, dans toute la mesure du possible, des intérêts régionaux, et notamment des époques de travaux agricoles ». Il lui demande si cette disposition législative est toujours en vigueur et, dans la négative, quels sont les textes qui en portent abrogation ou l'ont modifiée. (Question du 19 mai 1964.)

Réponse. — L'article 49 de la loi du 31 mars 1928, dans sa teneur résultant de modifications successives dont la dernière en date a été établie par la loi du 14 mars 1939, est toujours en vigueur, à l'exception toutefois: 1° du premier alinéa concernant spécialement les officiers de réserve, qui contient des règles, en partie contredites par la loi du 1^{er} décembre 1956, fixant le statut de ces officiers; 2° du septième alinéa relatif aux hommes du service auxiliaire et aux affectés spéciaux, en principe rendu sans objet par l'ordonnance du 7 janvier 1959, portant organisation générale de la défense. Tous les autres alinéas demeurent intégralement applicables, en particulier le dixième, que cite, dans sa question, l'honorable parlementaire.

EDUCATION NATIONALE

4136. — M. Georges Cogniot attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur l'extrême exigüité des locaux à l'école normale primaire de garçons de la Seine, au moment même où les sections d'élèves professeurs de collège d'enseignement général viennent alourdir les effectifs, et lui demande quand sera commencée la construction de la deuxième école normale de la Seine, dont il est question depuis des années. (Question du 25 février 1964.)

Réponse. — L'école normale d'instituteurs de Paris, ne peut plus être agrandie; un projet d'aménagement et de modernisation vient d'être approuvé par la commission départementale des constructions scolaires. Le dossier technique complet va être adressé incessamment par la préfecture de la Seine au service intéressé. En outre les négociations sont entreprises depuis plusieurs années par la préfecture de la Seine pour l'acquisition d'un terrain à Antony où la deuxième école normale d'instituteurs sera implantée. La procédure d'expropriation est engagée pour deux parcelles. En vue de financer cette opération qui doit être entreprise normalement au début de l'année 1965, la préfecture de la Seine a prévu un crédit de 1.300.000 francs au budget de 1965; d'autre part, une subvention de 600.000 francs est inscrite à cet effet au budget des écoles normales du ministère de l'éducation nationale.

4168. — M. Georges Cogniot demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelle est la liste exacte des lycées actuels dont la transformation en collèges d'enseignement secondaire, voire en collèges d'enseignement général, est prévue; quelle est pour chaque établissement la date d'entrée en vigueur de la transformation; quelles seront, éventuellement, les étapes et les formes intermédiaires dans chaque cas? (Question du 12 mars 1964.)

Réponse. — La liste des collèges d'enseignement secondaire à organiser à la rentrée scolaire 1964 est actuellement en cours de mise au point. Il peut être précisé dès maintenant que ceux de ces établissements qui résulteront de la transformation de lycées ne constituent que des cas d'espèces très peu nombreux. En effet, en règle générale, en dehors des créations d'établissements et des transformations de collèges d'enseignement général, groupes d'observation ou annexes, les projets qui peuvent concerner des lycées consistent à donner au premier cycle de ces établissements la structure pédagogique d'un collège d'enseignement secondaire et, dans un certain nombre de cas, à y adjoindre des collèges d'enseignement général ou des groupes d'observation de la localité. Ces premiers cycles en forme pédagogique de collèges d'enseignement secondaire continueront le plus souvent à fonctionner dans le cadre administratif du lycée et resteront sous l'autorité du chef de cet établissement, qui sera assisté, pour le premier cycle, d'un sous-directeur des cadres de collèges d'enseignement général. Ce n'est que lorsque les conditions matérielles de fonctionnement ou l'importance des effectifs le justifient que ces premiers cycles pourront constituer des collèges d'enseignement secondaire pédagogiquement autonomes dont le régime administratif sera soit celui d'une annexe de l'établissement principal, soit celui d'un collège d'enseignement secondaire indépendant. Même dans ce dernier cas, relativement rare, l'opération ne correspond pas à proprement parler à une transformation de lycée en collège d'enseignement secondaire, étant donné que le lycée subsiste, mais limité aux classes de second cycle. Enfin il est exclu que des lycées soient transformés en collèges d'enseignement général.

4197. — M. Joseph Brayard demande à M. le ministre de l'éducation nationale: 1° s'il est exact que, dans le cadre des réformes actuelles de l'enseignement (décrets du 16 juin 1963, du 3 août 1963 et décrets en préparation), les services de la carte scolaire prévoient la transformation d'un certain nombre de lycées en C. E. S. ou en C. E. G.; dans l'affirmative, il lui demande de fournir pour toute la France une appréciation statistique approximative du nombre d'établissements secondaires qui seraient touchés par cette transformation, d'indiquer la date exacte d'entrée en vigueur de ces transformations ou, le cas échéant, les étapes prévues; 2° s'il est exact que les prévisions concernant le nombre de classes de ces futurs C. E. S. ou C. E. G. ont été établies sur la base d'un effectif de quarante élèves environ par classe, alors que les normes pédagogiques sont de vingt-cinq élèves par classe; 3° s'il est exact que, dans l'Ain, cinq lycées actuels seraient remplacés par des C. E. S. (Belley, Nantua, Trévoux) ou des C. E. G. (Châtillon-en-Dombes, Pont-de-Vaux); 4° s'il ne serait pas plus rationnel et conforme à l'intérêt public et à la démocratisation de l'enseignement de prévoir l'agrandissement des lycées, notamment des internats, afin que, par le développement de leur second cycle, ils puissent

continuer de conduire, dans les meilleures conditions, les jeunes gens au baccalauréat et aider à normaliser les effectifs trop élevés des seconds cycles de lycées nationaux. Par ailleurs, il lui demande si l'existence dans ces établissements d'un matériel et d'un équipement scientifique intransportables nécessaires au second cycle, notamment à justifier l'annulation des projets de transformation. (*Question du 20 mars 1964.*)

Réponse. — 1° La transformation de lycées en collèges d'enseignement secondaire n'est susceptible d'intervenir qu'à titre très exceptionnel. Il ne peut, dès à présent, être fait sur ce point, de prévisions chiffrées pour les années à venir, mais des travaux en cours pour établir la liste des collèges d'enseignement secondaire à organiser à la prochaine rentrée scolaire il ressort que, cette année, les opérations de cette nature se réduiront à quelques unités. En règle générale, en effet, les projets dans lesquels sont impliqués des lycées auront essentiellement pour objet d'adjoindre au premier cycle de ces établissements des classes d'enseignement général court, de transition et de cycle terminal, l'ensemble de ces classes restant le plus souvent dans le cadre administratif du lycée et sous l'autorité du chef de cet établissement. Même dans le cas, relativement rare, où l'importance des effectifs conduira à constituer ces premiers cycles en collèges d'enseignement secondaire pédagogiquement autonomes, l'opération ne correspondra pas à proprement parler à une transformation de lycée en collège d'enseignement secondaire, puisque le lycée subsistera, mais réservé aux classes de second cycle. Par ailleurs, il n'est pas prévu de transformations de lycées en collèges d'enseignement général; 2° les normes théoriques de construction des collèges d'enseignement général et des collèges d'enseignement secondaire correspondent à un effectif de 30 à 35 élèves par classe. Dans la période actuelle de pénurie de locaux et de maîtres, c'est en effet l'accueil, dans des conditions convenables, de l'ensemble des élèves à scolariser qui doit constituer l'objectif primordial du ministère de l'éducation nationale. Rien ne s'opposera, au fur et à mesure de la mise en place de l'équipement complet des secteurs géographiques de premier cycle, à un allègement progressif des effectifs; 3° aucune mesure de transformation de lycée en collège d'enseignement secondaire ou en collège d'enseignement général n'est, pour le moment, prévue dans le département de l'Ain. L'organisation scolaire future des villes de Belley, Nantua et Trévoux sera fixée dans le cadre des études à entreprendre prochainement pour l'équipement des secteurs urbains. Le cas des villes de Pont-de-Vaux et de Châtillon-sur-Chalaronne, qui n'ont pu, en raison du chiffre relativement peu élevé de population à scolariser dans leur zone de recrutement, être retenues comme chefs-lieux de secteurs ruraux, fera l'objet d'un examen particulier; 4° lors de la détermination des secteurs de second cycle, il sera tenu compte des installations et moyens existants. Mais il ne sera pas moins indispensable de réserver les investissements nécessaires aux centres susceptibles de regrouper des effectifs suffisants pour qu'y soient conciliés les exigences de la pédagogie et les impératifs financiers de rentabilité et de plein emploi.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA
séance du mardi 23 juin 1964.

SCRUTIN (N° 34)

Sur les articles et l'ensemble du projet de loi relatif à certains personnels de la navigation aérienne, dans le texte voté par l'Assemblée nationale (Vote unique demandé par le Gouvernement, en application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution).

Nombre des votants.....	195
Nombre des suffrages exprimés.....	191
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	96

Pour l'adoption.....	41
Contre	150

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Charles Durand (Cher).	Hector Peschaud.
Ahmed Abdallah.	Yves Estève.	Paul Piales
Philippe d'Argenlieu	Jean Fleury.	Michel de Pontbriand.
Jacques Baumel.	Jean de Geoffre.	Alfred Poroï.
Maurice Bayrou.	Victor Golvan.	Marcel Prélot.
Général Antoine	Roger du Halgouet	Etienne Rabouin.
Béthouart.	Jacques Henriët.	Georges Repiquet
Amédée Bouquerel.	Eugène Jamain.	Jacques Richard.
Jean-Eric Bousch.	Mohamed Kamil	Eugène Ritzenthaler.
Maurice Carrier.	Arthur Lavy.	Louis Roy (Aisne).
Robert Chevallier	Francis Le Basser	Jacques Soufflet.
(Sarthe).	Robert Liot.	Gabriel Tellier
Alfred Dehé.	Geoffroy de Montalem-	Robert Vigier.
Marc Desaché.	bert.	Jean-Louis Vignon.
Hector Dubois (Oise).	Eugène Motte.	Modeste Zussy.

Ont voté contre :

MM.	Vincent Delpuech.	Roger Menu.
Emile Aubert.	Mme Renée Dervaux.	André Méric.
Marcel Audy.	Paul Driant.	Léon Messaud.
Octave Bajeux.	Emile Dubois (Nord).	Pierre Métayer.
Clément Balestra.	Jacques Duclos.	Gérard Minvielle.
Paul Baratgin.	Baptiste Dufeu.	Paul Mistral.
Jean Bardol.	André Dulin.	François Monsarrat.
Jean Bène.	Hubert Durand	Gabriel Montpied
Daniel Benoist.	(Vendée).	Roger Morève.
Lucien Bernier.	Emile Durieux.	Marius Moutet.
Jean Berthoin.	Adolphe Dutoit.	Louis Namy.
Roger Besson.	Jules Emaillé.	Charles Naveau.
Auguste-François	Jean Errecart.	Jean Nayrou.
Billiemaz.	Pierre Fastinger.	Jean Noury.
Raymond Boïn.	Edgar Faure.	Gaston Pams.
Edouard Bonnefous	Jean Fillipi.	Henri Parisot.
(Seine-et-Oise).	Jean-Louis Fournier	Guy Pascaud.
Raymond Bonnefous	Jacques Gadoin.	Pierre Patria
(Aveyron).	Général Jean Ganeval.	Paul Pauly.
Jacques Bordeneuve.	Pierre Garet.	Henri Paumelle
Raymond Bossus.	Jean Geoffroy.	Jean Péridier.
Marcel Boulangé (ter-	François Giacobbi.	Guy Petit
ritoire de Belfort).	Lucien Grand.	Gustave Philippon
Robert Bouvard.	Léon-Jean Grégory.	Jules Pinsard.
Joseph Brayard.	Louis Gros	Auguste Pinton
Marcel Brégère.	Paul Guillaumeot.	André Plait.
Raymond Brun.	Georges Guille.	Joseph de Pommery.
André Bruneau.	Raymond Guyot	Mlle Irma Rapuzzi.
Florian Bruyas.	Gustave Héon.	Joseph Raynaud.
Robert Bruyneel.	Emile Hugues.	Etienne Restat.
Robert Burret.	Léon Jozeau-Marigné.	Eugène Romaine.
Roger Carcassonne.	Bernard Lafay.	Vincent Roupat
Mme Marie-Hélène	Pierre de La Gontrie.	Alex Roubert.
Cardot.	Roger Lagrange.	Georges Rougeron
Marcel Champeix.	Marcel Lambert	Abel Sempé.
Michel Champeboux	Georges Lamousse	Charles Sinsout.
Paul Chevallier	Adrien Laplace.	Edouard Soldani
(Savoie).	Charles Laurent-	Robert Soudant.
Bernard Chochoy.	Thourverey.	Charles Suran
Henri Claireaux.	Guy de La Vasselais.	Paul Symphor.
Emile Claparède.	Edouard Le Bellegou	Edgar Tailhades.
Jean Clerc.	Marcel Lebreton	Louis Talamoni
Georges Cogniot.	Modeste Legouez	René Toribio.
Henri Cornat.	Bernard Lemarié.	Henri Tournan
André Cornu.	Etienne Le Sassièr-	Ludovic Tron
Antoine Courrière.	Boisaumé.	Camille Vallin.
Maurice Coutrot.	Paul Levéque.	Emile Vanrullen.
Mme Suzanne	Henri Longchambon.	Fernand Verdeille.
Crémieux.	Georges Marie-Anne.	Maurice Verrillon.
Etienne Dailly.	André Maroselli	Mme Jeannette
Georges Dardel.	Georges Marrane	Vermeersch.
Marcel Darou.	Louis Martin.	Jacques Verneuil.
Francis Dassaud.	Jacques Masteau.	Raymond de Wazières.
Roger Delagues.	Pierre-René Mathey.	Michel Yver.

N'ont pas pris part au vote :

MM.	Jacques Delalande.	Jean-Marie Louvel.
Abel-Durand.	Jacques Descours	Jacques Ménard
Gustave Atric.	Desacros.	Max Monichon.
Louis André.	René Dubois (Loire-	Claude Mont.
André Armengaud	Atlantique).	André Montell.
Jean de Bagneux.	Roger Duchet	Léon Motais de Nar-
Edmond Barrachin.	Max Fléchet	bonne.
Joseph Beaujannot.	André Fosset.	François Patenôtre.
Jean Bertaud.	Charles Fruh.	Marc Pauzet.
René Blondelle.	Robert Gravier.	Marcel Pellenc.
Georges Bonnet.	Louis Guillou.	Paul Pelleray.
Albert Boucher.	Yves Hamon.	Lucien Perdèreau.
Georges Boulanger	Roger Houdet.	Général Ernest Petit.
(Pas-de-Calais).	Alfred Isautier.	André Picard.
Jean-Marie Bouloux	René Jager	Alain Poher
Martial Brousse.	Louis Jung	Georges Portmann.
Julien Brunhes.	Michel Kauffmann	Henri Prêtre.
Omer Capelle.	Michel Kistler.	Paul Ribeyre.
Maurice Charpentier.	Roger Lachèvre.	Pierre Roy (Vendée).
Adolphe Chauvin.	Jean de Lachomette	François Schleiter.
Pierre de Chevigny.	Robert Laurens.	René Tinant.
André Colin.	Jean Lecanuet.	Jacques Vassor.
Yvon Coudé	Marcel Legros	Pierre de Villoutreys.
du Foresto.	Marcel Lemaire	Joseph Voyant.
Louis Courroy.	François Levacher.	Paul Wach.
Jean Deguise.	Henry Loste.	Joseph Yvon.

Se sont abstenus :

MM. Claudius Delorme, Henri Desseigne, Pierre Marcilhacy et Marcel Molle.

Excusés ou absents par congé :

MM.	Jean Lacaze.	Maurice Lalloy.
Léon David.	Henri Lafleur.	Jean-Louis Tnaud.
Paul-Jacques Kalb.		

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Florian Bruyas à M. Pierre Garet.
André Fosset à M. André Monteil.
Maurice Lalloy à M. Jacques Richard.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	199
Nombre des suffrages exprimés.....	195
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	98

Pour l'adoption.....	42
Contre	153

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 35)

Sur l'ensemble du projet de loi portant statut de l'Office de radio-diffusion-télévision française, de la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale en deuxième lecture (Vote unique demandé par le Gouvernement en application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution).

Nombre des votants.....	226
Nombre des suffrages exprimés.....	223
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	112

Pour l'adoption.....	39
Contre	184

Le Sénat n'a pas adopté

Ont voté pour :

MM. Ahmed Abdallah. Philippe d'Argenlieu Jean de Bagneux. Jacques Baumel. Maurice Bayrou. Albert Boucher. Jean-Eric Bousch. Maurice Carrier. Maurice Charpentier. Robert Chevalier (Sarthe). Marc Desaché. Hector Dubois (Oise).	Yves Estève. Jean Fleury. Jean de Geoffre. Victor Golvan. Roger du Halgouet Alfred Isautier. Mohamed Kamil. Francis Le Basser. Marcel Legros. Robert Liot. Henry Loste Geoffroy de Montalembert. Eugène Motte.	Pierre Patria. Paul Pelleray. Michel de Pontbriand. Alfred Porot. Marcel Prélot Henri Prêtre. Etienne Rabouin. Georges Repiquel. Jacques Richard. Eugène Ritzenthaler. Louis Roy (Aisne). Jacques Soufflet. Robert Vignon. Modeste Zussy.
---	--	--

Ont voté contre :

MM. Abel-Durand. Gustave Atric. Louis André. André Armengaud Emile Aubert. Marcel Audy. Octave Bajoux. Clément Balestra. Paul Baratgin. Jean Bardol. Jean Bène. Daniel Benoist. Lucien Bernier. Jean Berthoin. Roger Besson. Auguste-François Billiemaz. Raymond Boin. Edouard Bonnefous (Seine-et-Oise). Jacques Bordeneuve Raymond Bossus. Marcel Boulangé (territoire de Belfort) Georges Boulanger (Pas-de-Calais).	Jean-Marie Bouloux. Joseph Brayard. Marcel Brégégère. André Bruneau. Julien Brunhes. Florian Bruyas. Robert Burret. Roger Carcassonne. Mme Marie-Hélène Cardot. Marcel Champetix. Michel Champeiboux Adolphe Chauvin. Paul Chevallier (Savoie). Pierre de Chevigny Bernard Chochoy. Henri Claireaux. Emile Claparède. Jean Clerc. Georges Cogniot. André Colin. André Cornu. Yvon Coucé du Foresto. Antoine Courrière.	Maurice Coutrot. Etienne Dailly. Georges Dardel. Marcel Darou. Francis Dassaud. Jean Deguise. Alfred Dehé. Roger Delagnes. Jacques Delalande. Claudius Delorme. Mme Renée Dervaux Henri Desseigne. Paul Driant. Emile Dubois (Nord). René Dubois (Loire-Atlantique). Jacques Duclos. Baptiste Dufeu. André Dulin. Hubert Durand (Vendée). Emile Durieux. Adolphe Dutoit. Jules Emaile. Jean Errecart.
--	--	--

Pierre Fastinger. Edgar Faure. Jean Fillipi. Max Fléchet. André Fosset. Jean-Louis Fournier. Charles Fruh. Jacques Gadoin. Général Jean Ganeval. Pierre Garet. Jean Geoffroy. François Giacobbi. Lucien Grand. Léon-Jean Grégory. Louis Gros. Paul Guillaumot. Georges Guille. Louis Guillou. Raymond Guyot Yves Hamon. Jacques Henriot Gustave Héon. Roger Houdet. Emile Hugues. René Jager. Louis Jung. Michel Kauffmann Michel Kistler. Roger Lachèvre. Bernard Lafay. Pierre de La Gontrie. Roger Lagrange Marcel Lambert. Georges Lamousse. Adrien Laplace. Robert Laurens. Charles Laurent. Thouverey. Guy de La Vasselais. Arthur Lavy.	Edouard Le Bellegou. Marcel Lebreton. Jean Lecanuet. Modeste Legouez Bernard Lemarie. Etienne Le Sassièr-Boisauné. Henri Longchambon. Jean-Marie Louvel. André Maroselli Georges Marrane. Louis Martin. Jacques Masteau. Pierre-René Mathey. Jacques Ménard. Roger Menu. André Méric. Léon Messaud. Pierre Métayer. Gérard Minvielle. Paul Mistral. Max Monichon. François Monsarrat. Claude Mont. André Monteil. Gabriel Montpied Roger Morève. Léon Motais de Narbonne. Marius Moutet Louis Namy. Charles Naveau. Jean Nayrou Jean Noury. Gaston Pams. Henri Parisot. Guy Pascaud. Paul Pauly Henri Paumelle Marc Pauzet	Lucien Perdereau Jean Périquier. Gustave Philippon. Jules Pinsard. Auguste Pinton. André Plait. Alain Pôher. Georges Portmann. Mlle Irma Rapuzzi Joseph Raybaud. Etienne Restat. Eugène Romaine. Vincent Rotinat Alex Roubert. Georges Rougeron. François Schleiter. Abel Sempé. Charles Sinsout. Edouard Soldani. Robert Soudant. Charles Suran. Paul Symphor. Edgar Tailhades. Louis Talamoni. René Tinant. René Torbio. Henri Tournan. Ludovic Tron. Camille Vallin. Emile Vanrullen. Fernand Verdeille. Maurice Vérillon. Mme Jeannette Vermeersch. Jacques Verneuil. Pierre de Vilhoutreys Joseph Voyant. Paul Wach. Raymond de Wazières Joseph Yvon.
---	---	--

Se sont abstenus :

MM. Marcel Molle, Hector Peschaud et Paul Piales.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Edmond Barrachin. Joseph Beaujannot Jean Bertaud. Général Antoine Béthouart. René Blondelle. Raymond Bonnefous (Aveyron). Georges Bonnet. Robert Bouvard. Martial Brousse. Raymond Brun. Robert Bruyneel. Omer Capelle.	Henri Cornat. Louis Courroy. Mme Suzanne Crémieux. Vincent Delpuech. Jacques Descours Desacres. Roger Duchet. Charles Durand (Cher). Robert Gravier. Eugène Jamain. Léon Jozeau-Marigné Jean de Lachomette Marcel Lemaire François Levacher	Paul Levêque. Pierre Marcihacy. Georges Marie-Anne. François Patenôtre. Marcel Pellenc. Général Ernest Petit. Guy Petit André Picard Joseph de Pommery. Paul Ribeyre. Pierre Roy (Vendée). Gabriel Teiller. Jacques Vassor. Jean-Louis Vigier. Michel Yver.
--	--	---

Excusés ou absents par congé :

MM. Léon David. Paul-Jacques Kalb	Jean Lacaze. Henri Lafleur.	Maurice Lalloy. Jean-Louis Tinaud
---	--------------------------------	--------------------------------------

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat, et M. Amédée Bouquerel, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Florian Bruyas à M. Pierre Garet.
André Fosset à M. André Monteil.
Maurice Lalloy à M. Jacques Richard.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	231
Nombre des suffrages exprimés.....	228
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	115

Pour l'adoption.....	42
Contre	186

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.