

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ÉTRANGER : 40 NF
(Compte chèque postal : 9063 13 Paris.)

PRÊRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DE FAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 63^e SEANCE

1^{re} Séance du Jeudi 21 Juillet 1960.

SOMMAIRE

1. — Mise au point au sujet d'un vote (p. 2090).
MM. Hoyer, le président.
2. — Modification de l'ordre du jour (p. 2090).
MM. Baumgartner, ministre des finances; Laurent, le président.
3. — Projet de loi d'orientation agricole. — Nomination de membres de la commission mixte paritaire (p. 2090).
4. — Loi de finances rectificative pour 1960. — Discussion en 2^e lecture d'un projet de loi (p. 2090).
MM. Marc Jacquet, rapporteur général; Dorey, rapporteur spécial.
Art. 16 bis.
MM. Dlligeni; Terrenoire, ministre de l'information; Fernand Grenier.
Adoption.
Art. 16 ter.
Amendement n° 1 de la commission: MM. le rapporteur général; Baumgartner, ministre des finances. — Adoption de l'amendement, qui devient l'article 16 ter.
Art. 17.
Etat A:
Amendement n° 3 de la commission — Adoption.
Amendement n° 2 de la commission. — Adoption.
Adoption de l'état A modifié et de l'article 17 modifié.

Art. 23

Amendement n° 4 de la commission et n° 5 de la commission de la défense nationale: MM. le rapporteur spécial; Messmer, ministre des armées; Vouquin, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale. — Rejet de l'amendement n° 4. — Adoption de l'amendement n° 5.

Adoption de l'article 23 modifié.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

5. — Supplément à la prime de transport. — Discussion d'urgence d'un projet de loi (p. 2093).

MM. Degraeve, rapporteur; Baumgartner, ministre des finances. Question préalable opposée par M. Peytel: M. Peytel. — Retrait. Suspension et reprise de la séance.

Question préalable opposée par M. Legarel: MM. Legarel, le ministre des finances, le rapporteur, Peytel. — Rejet, par scrutin. Discussion générale: MM. Rochet, Ruais, Mazurier, Hamin, Cachat, Huron, ministre des travaux publics et des transports. — Clôture.

Motion de renvoi: MM. Peytel, le ministre des travaux publics, Turbet, président de la commission; le ministre des finances. — Retrait.

Article unique.

Amendement n° 6 de la commission et sous-amendement n° 8 de M. Dreyfous-Ducas: MM. le rapporteur, le ministre des finances, Dreyfous-Ducas.

Amendement n° 10 de M. Mazurier: MM. Mazurier, le rapporteur, le ministre des finances. — Rejet.

Rejet du sous-amendement n° 8. — Adoption de l'amendement n° 6.

Articles additionnels.

Amendement n° 3 de M. Rochet: MM. Rochet, le rapporteur, le ministre des finances. — Rejet.

Amendement n° 7 rectifié de la commission et sous-amendement n° 12 de M. Huais: MM. le rapporteur, le ministre des finances, Ruais, le président de la commission. — Adoption du sous-amendement n° 12. — Adoption de l'amendement n° 7 rectifié modifié.

Amendement n° 11 rectifié de M. Peytet: MM. le rapporteur, Muller. — Adoption.

Sous-amendement de M. Muller: MM. le rapporteur, le ministre des finances, le président de la commission. — Irrecevabilité.

Rappels au règlement: MM. Schmitt, Moulin, le président.

Amendement n° 14 de M. Clermontel: MM. Clermontel, le président de la commission, le ministre des finances. — Retrait.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

6. — Ordre du jour (p. 2113).

MM. Baumgartner, ministre des finances; le président.

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

M. Jean Royer. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

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

M. Jean Royer. Monsieur le président, à la suite d'une erreur matérielle dont j'ignore l'origine, le compte rendu de la séance d'hier indique que j'ai voté contre les accords de transfert signés entre la République française et certains Etats de la Communauté. Au contraire, c'est en faveur de ces accords que je me suis prononcé.

Je demande donc une rectification au *Journal officiel*.

M. le président. Monsieur Royer, je vous donne volontiers acte de votre observation.

Je vous signale simplement que la machine électronique enregistre les impulsions qui lui sont données et qu'elle ne peut pas se tromper.

— 2 —

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement demande, au sujet de l'ordre du jour de la présente séance, qu'après la discussion du projet de loi de finances rectificative vienne en discussion le projet de loi relatif à l'institution d'un supplément à la prime mensuelle spéciale de transport. (*Mouvements divers.*)

M. Albert Vollquin. Le Gouvernement ne sait pas ce qu'il veut!

M. le président. Conformément à l'article 89 du règlement, le Gouvernement a parfaitement le droit de demander une modification de l'ordre de la discussion des projets inscrits à l'ordre du jour.

Il en est donc ainsi décidé.

M. Bernard Laurent. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

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

M. Bernard Laurent. Monsieur le ministre, je voudrais vous demander, traduisant en cela l'émotion qui s'est emparée d'un grand nombre de nos collègues, si nous aurons la chance de voir le Sénat étudier le projet d'assurance maladie pour les agriculteurs, projet qui a été longuement examiné par notre Assemblée.

M. le président. Cela n'a rien à voir avec une réponse à la déclaration de M. le ministre des finances.

M. Bernard Laurent. Je tenais à faire part de l'émotion de nombreux députés, car si ce projet n'est pas voté en temps utile, cela se traduira par une immense déception dans les milieux agricoles, déception dont le Gouvernement supportera toute la responsabilité. (*Applaudissements au centre gauche et sur plusieurs bancs.*)

M. le président. Je partage avec l'Assemblée tout entière votre inquiétude et votre émotion, mais l'observation que vous venez de présenter concerne l'ordre du jour des travaux de l'autre Assemblée et non pas le nôtre.

— 3 —

PROJET DE LOI D'ORIENTATION AGRICOLE

Nomination de membres de la commission mixte paritaire.

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi d'orientation agricole.

La commission de la production et des échanges a présenté les candidatures suivantes :

Membres titulaires: MM. Bayou, Bertrand Denis, Gauthier, Ihuel, Lalle, Le Bault de la Morinière, Lemaire.

Membres suppléants: MM. Becue, Bourdellès, Gilbert Buron, Dufour, Durroux, Méhaignerie, Rousselot.

Les candidatures ont été affichées.

Elles seront considérées comme ratifiées dans l'ordre où elles ont été présentées et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée de trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

Je rappelle qu'une opposition aurait pour effet la nomination par scrutin dans les salles voisines de la salle des séances.

— 4 —

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 1960

Discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi de finances rectificative pour 1960 (n°s 780, 805).

La parole est à M. Marc Jacquet, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Marc Jacquet, rapporteur général. Mes chers collègues, la loi rectificative, dite collectif, pour 1960, nous est renvoyée par le Sénat après avoir subi quatre modifications.

Deux de ces modifications constituent des articles nouveaux votés par le Sénat: l'un est relatif à la mise en recouvrement de la redevance radiophonique, l'autre au contrôle parlementaire des entreprises publiques.

Le Sénat, d'autre part, a abordé deux autres points sur lesquels son opinion diffère de la position prise par l'Assemblée en première lecture.

L'un concerne les créations d'emplois à la Cour des comptes, demandées par le Gouvernement et repoussées par le Sénat; l'autre concerne le déplacement du P. C. du commandant en chef en Algérie, que le Sénat a accepté alors que nous l'avons repoussé.

Je voudrais appeler tout spécialement votre attention sur le problème de la mise en recouvrement de la redevance radiophonique.

Il s'agit là d'un problème extrêmement délicat, sur lequel nous sommes en conflit grave avec le Sénat. Une intervention des tribunaux semble possible à cet égard, et, par conséquent, toutes les indications qu'ils relèveront dans les travaux parlementaires de l'Assemblée et du Sénat pourront avoir une influence déterminante sur leur décision. Dans ces conditions, il importe que nous mesurions nos propos.

Le Sénat a introduit un article 16 bis dont il faut, surtout pour le *Journal officiel*, que je vous relise le texte :

« Lorsque les taux des redevances pour droit d'usage de postes de radiodiffusion et télévision sont modifiés postérieurement à l'autorisation de perception accordée par le Parlement pour l'année en cours, les redevances établies sur la base des nouveaux taux ne peuvent être mises en recouvrement qu'après autorisation donnée, conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 59-1454 du 26 décembre 1959 dans la plus prochaine loi de finances. »

Le décret n° 60-626 du 28 juin 1960 a porté le taux de la redevance pour droit d'usage des appareils de radiodiffusion de 20 à 25 NF et celui de la redevance pour droit d'usage des appareils de télévision de 75 à 85 NF, soit une augmentation de 25 p. 100 pour les appareils de radiodiffusion et de 13 p. 100 pour les appareils de télévision.

M. Pellenc, rapporteur général de la commission des finances du Sénat, a développé une argumentation tendant à démontrer que ce décret était illégal. Il considère, en effet, que l'autorisation de percevoir la redevance, telle que le Parlement doit la donner aux termes de l'article 14 de la loi de finances pour 1960, ne permet pas au Gouvernement de modifier en cours d'année le taux de la redevance.

C'est pourquoi M. Pellenc a fait voter par le Sénat un article additionnel 16 bis, que je vous ai lu et qui soumet à une nouvelle autorisation du Parlement la perception de la redevance lorsque le taux de celle-ci a été modifié en cours d'année.

La question ainsi soulevée doit donc être examinée, d'une part, sous son aspect juridique, d'autre part, sous son aspect technique.

Sur le plan juridique, il est incontestable que le Gouvernement a été autorisé à fixer par décret le taux de la redevance radiophonique par l'article 121 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959.

Mais cette disposition fut jugée trop libérale par le Sénat qui, au cours de la discussion de la loi de finances pour 1960, adopta en première lecture un article additionnel prévoyant que le montant de la redevance radiophonique devait être fixé chaque année par la loi de finances.

L'article additionnel ainsi élaboré fut, vous vous en souvenez, soumis, à la fin de l'année dernière, à la commission mixte paritaire qui élaborera alors un compromis devenu l'article 14 de la loi de finances pour 1960.

Je m'excuse, mes chers collègues, de vous infliger une lecture de texte, mais comme il faut que notre argumentation figure au *Journal officiel*, je suis obligé de relire cet article, qui est ainsi conçu :

« Le recouvrement de la redevance pour droit d'usage de postes de radiodiffusion et télévision visée à l'article 3 de l'ordonnance n° 59-273 du 4 février 1959 relative à la radiodiffusion-télévision française est autorisé chaque année par la loi de finances, sur rapport d'un membre de chacune des commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat ayant les mêmes pouvoirs que les rapporteurs spéciaux. »

« A cet effet, seront 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 la radiodiffusion-télévision française. »

Ce texte n'abroge donc pas les dispositions de l'article 121 de la loi de finances pour 1959.

Il est dit, en effet, à propos de l'article 14 de la loi de finances pour 1960, dans le rapport commun des rapporteurs généraux des commissions des finances du Sénat et de l'Assemblée nationale, que :

« La commission mixte paritaire a adopté une nouvelle rédaction, d'une part, précisant que le Parlement autorise chaque année, sur rapport d'un membre de la commission des finances de chaque assemblée, le recouvrement de ladite redevance, dont le montant reste fixé par décret ; d'autre part, énumérant les divers documents qui doivent être annexés au projet de loi de finances pour permettre l'information du Parlement. »

Il est donc certain que, juridiquement, la modification du taux de la redevance radiophonique qui vient d'être effectuée par décret est légale et que l'autorisation annuelle de recouvre-

ment donnée par la loi de finances ne peut être remise en cause par une modification de taux, dans l'état actuel de la législation.

Il est non moins certain que, dans l'application des dispositions de l'article 14 de la loi de finances, le contrôle du Parlement risquerait d'être inopérant si le taux de redevance pouvait être modifié, sans sanction, en cours d'année.

M. le ministre de l'information a été entendu par la commission des finances. Il a reconnu le danger d'une telle procédure, tout en rappelant les indications déjà fournies à l'occasion du projet de loi de finances et qui justifiaient l'augmentation du taux de la redevance autorisée par le décret du 28 juin 1960. M. Terrenoire a ajouté qu'il demanderait au Gouvernement de s'engager à ne plus modifier le taux de la redevance en cours d'année, afin de faciliter le contrôle du Parlement.

Compte tenu des explications fournies par le ministre, il est apparu à votre commission que l'article additionnel proposé par le Sénat permettrait de concrétiser le principe selon lequel les modifications de taux ne pourront plus, à l'avenir, intervenir en cours d'année, sans que soit remise en cause l'autorisation de percevoir donnée par le Parlement.

Pour me résumer, et pour que figure dans le compte rendu officiel de ces débats une phrase qui puisse orienter la jurisprudence des tribunaux, je dirai que le Parlement et la commission des finances de l'Assemblée nationale considèrent que l'article 16 bis a une portée pour l'avenir, mais qu'il ne saurait en avoir pour l'exercice en cours.

C'est pourquoi, mes chers collègues, la commission des finances vous propose d'adopter l'article additionnel 16 bis dans le texte du Sénat, ce qui aura le très gros avantage d'éviter sur ce point délicat une navette avec l'autre Assemblée.

Je passerai beaucoup plus vite sur les autres articles. Je n'en traiterai d'ailleurs que trois, puisque M. Dorey vous entretiendra du déplacement du poste de commandement du commandant en chef en Algérie.

Le Sénat a introduit un article 16 ter nouveau qui vise le contrôle parlementaire des entreprises publiques. Sur ce point, la commission des finances du Sénat a répondu au désir des sénateurs ; elle a simplement limité le droit d'investigation sur pièces et sur place des membres de l'Assemblée à l'autorisation préalable des commissions compétentes.

Cette disposition ne joue pas pour l'Assemblée nationale puisque, en la matière, seule est compétente la commission des finances, dont les rapporteurs spéciaux sont habilités à opérer ces contrôles, mais elle peut jouer pour le Sénat, où plusieurs commissions peuvent être à la fois compétentes. C'est l'objet de la nouvelle rédaction que nous vous proposons.

Enfin, un article 17 voté par l'Assemblée nationale a été repoussé par le Sénat. Il visait la création de postes nouveaux à la Cour des comptes. M. Pellenc, rapporteur général de la commission des finances du Sénat, a obtenu la suppression de ce crédit parce que, dit-il, une semblable mesure n'a pas sa place dans un collectif et il serait beaucoup plus normal de la faire voter à l'occasion de la loi de finances annuelle.

Sur ce point, nous lui donnons volontiers acte et nous convenons que la procédure employée manque d'orthodoxie. Toutefois, le fond du problème demeure, et il est bien certain que la Cour des comptes, dont l'activité actuelle est infiniment supérieure à ce qu'elle fut dans le passé, a incontestablement besoin des effectifs supplémentaires qu'elle demande, s'agissant surtout d'étoffer la commission de vérification des entreprises nationales, point sur lequel nous sommes, comme vous le savez, très sensibles. C'est pourquoi votre commission des finances n'a pas cru devoir retarder plus longtemps la création des postes demandés par le ministère des finances, et elle vous demande en conséquence de reprendre le texte que vous aviez voté en première lecture.

J'en ai terminé, mes chers collègues. M. Dorey va maintenant vous entretenir du problème du poste de commandement du commandant en chef en Algérie. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. le président. La parole est à M. Dorey, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Henri Dorey, rapporteur spécial. Mes chers collègues, lors de l'examen en première lecture du projet de loi de finances rectificative pour 1960, votre commission des finances avait décidé de vous proposer l'adoption des articles 21 à 24 relatifs aux dépenses militaires, à l'exception, toutefois, du crédit de 8 millions de nouveaux francs en autorisations de programme et de 4 millions de nouveaux francs de crédits de paiement pour le déplacement du poste de commandement du commandant en chef en Algérie.

Il était, en effet, apparu à votre commission des finances que les circonstances incitaient à surseoir à une dépense qui ne constituait que l'amorce d'une dépense globale non définie, et qu'il serait préférable de transférer dans l'immédiat les crédits prévus à cette fin sur les postes d'entretien du matériel, insuffisamment dotés compte tenu de l'usure accélérée du matériel consécutive aux opérations en Algérie.

Votre commission avait adopté cette manière de voir. Elle avait demandé à son rapporteur d'intervenir auprès du Gouvernement pour que ce dernier prenne des mesures nécessaires à cet effet.

Je vous rappelle que cette opération de transfert, souhaitée par votre commission des finances, n'a pas été acceptée par le Gouvernement. Dans ces conditions, j'avais été contraint de déposer un amendement réduisant respectivement de 8 millions de nouveaux francs les autorisations de programme et de 4 millions de nouveaux francs les crédits de paiement de l'article 23, en soulignant qu'une mesure de l'importance de celle qui était prévue ne devait être engagée sur le plan financier qu'au vu d'un programme complet des dépenses envisagées, alors que la demande de crédits soumise à l'approbation de l'Assemblée ne visait que le démarrage de ces opérations.

Cet amendement a été adopté, comme vous le savez, par l'Assemblée nationale. Le Sénat, sur la proposition de sa commission des finances, a rétabli le crédit que l'Assemblée nationale avait supprimé. Mais le rapporteur spécial du budget des armées au Sénat, dont les préoccupations rejoignent celles de l'Assemblée nationale, a déclaré lors de la discussion :

« Votre commission n'entend pas approuver par cette mesure a priori et dans son ensemble le déroulement d'une opération dont elle ne connaît actuellement ni l'ampleur ni le rythme. »

Et il ajoutait : « Le contrôle de cette opération s'effectuera normalement lors de l'examen du budget annuel. »

Un certain flou paraissait donc exister dans la conception même de l'opération, puisqu'il était successivement question de transfert de plusieurs postes de commandement. Devant ces imprécisions, votre rapporteur a demandé au ministre des armées de bien vouloir lui indiquer le montant total des dépenses à envisager pour le déplacement du poste de commandement du commandant en chef en Algérie, ainsi que l'échéancier des paiements.

Il ressort de la réponse que l'on est loin du banal déplacement d'un poste de commandement et que l'on se trouve en réalité en présence de trois séries de mesures : le déplacement du poste de commandement opérationnel du commandant en chef en Algérie en vue de créer un poste de commandement de rechange à une certaine distance d'Alger, de coût limité, équipé d'un petit nombre de baraques et de moyens de transmission appropriés ; la préparation, à échéance plus lointaine, de la mise en place d'un poste de commandement intégré MEDALSA — Méditerranée, Algérie, Sahara — enfin, le regroupement à la lisière d'Alger des organismes fonctionnels dispersés en ville, en utilisant au maximum la procédure des échanges compensés.

Maia M. le ministre des armées, s'il a bien voulu m'indiquer les opérations envisagées, n'a pas répondu de façon précise aux questions sur le montant total des dépenses à envisager et sur l'échéancier des paiements.

Il paraît toutefois inconcevable, eu égard à l'importance des opérations prévues, que les 8 millions d'autorisations de programme, et les 4 millions de crédits de paiement demandés puissent couvrir l'ensemble des dépenses.

Comme M. le secrétaire d'Etat aux finances l'a souligné lors de la discussion de ce texte en première lecture, votre rapporteur pense qu'il ne s'agit là que d'une amorce de dépenses sur l'importance totale desquelles des précisions seraient nécessaires.

Or, actuellement — c'est tout au moins l'impression qui se dégage de la lecture de la réponse de M. le ministre des armées — il ne semble pas que l'ensemble des opérations à réaliser ait fait l'objet d'une étude complète et détaillée et ait donné lieu à une évaluation précise des dépenses correspondantes.

Compte tenu de ces précisions, votre rapporteur avait proposé à la commission des finances d'abord d'approuver les dépenses correspondant au déplacement du poste de commandement opérationnel du commandant en chef en Algérie, opération de portée limitée et pour laquelle, vraisemblablement, les études sont très avancées ; ensuite de réserver la décision en ce qui concerne l'octroi de crédits budgétaires pour la réalisation des deux autres opérations envisagées — poste de commandement intégré MEDALSA et regroupement hors d'Alger des organismes fonctionnels dispersés dans la ville — pour lesquelles, je le rappelle, ni les mesures de réalisation ni les dépenses corrélatives ne paraissent avoir encore été complètement étudiées.

Il lui a semblé, en effet, que ces dispositions pourraient plus utilement trouver place et être examinées dans les dépenses du

budget de 1961. Cette proposition, que j'avais faite en commission des finances, a été repoussée par elle à une faible majorité. La commission a décidé de maintenir intégralement la position prise en première lecture et vous demande, en conséquence, de reprendre le texte déjà voté par l'Assemblée nationale. (Applaudissements au centre gauche et sur plusieurs bancs à droite.)

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

Aucune mention de renvoi n'étant présentée, le passage à la discussion des articles pour lesquels les deux assemblées du Parlement n'ont pu parvenir à un texte identique est de droit dans le texte du Sénat.

[Article 16 bis.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 16 bis nouveau :

« Art. 16 bis. — Lorsque les taux des redevances pour droit d'usage de postes de radiodiffusion et télévision sont modifiés postérieurement à l'autorisation de perception accordée par le Parlement pour l'année en cours, les redevances établies sur la base des nouveaux taux ne peuvent être mises en recouvrement qu'après autorisation donnée, conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 59-1454 du 26 décembre 1959 dans la plus prochaine loi de finances. »

La parole est à M. Diligent.

M. André Diligent. Monsieur le ministre, mes chers collègues, une équivoque — que vous avez eu la loyauté de reconnaître, monsieur le ministre — est survenue à propos de l'interprétation de la loi du 26 décembre dernier.

Le recouvrement de la redevance sur les appareils de radio et de télévision devrait être autorisé par la loi de finances. Mais la loi n'avait pas expressément prévu le cas d'une augmentation du montant de cette redevance en cours d'année. Les choses qui vont sans dire vont encore mieux en le disant ; c'est pour avoir oublié cette sage maxime que le Parlement se voit maintenant contraint d'accepter l'application du décret du 28 juin dernier augmentant cette taxe.

Il n'en sera plus de même à l'avenir si notre Assemblée vote le texte de la commission des finances, ce qui, je crois, serait heureux, pour des raisons de principe que je vais m'efforcer d'exposer très brièvement.

Nous sommes, en effet, profondément attachés, monsieur le ministre, vous le savez, à ce qu'un esprit démocratique, c'est-à-dire respectant la libre expression des diversités naturelles, règne dans les services de la radiodiffusion-télévision française. Or nous constatons trop souvent une carence à cet égard.

Entre la défense légitime de l'action gouvernementale et l'esprit de polémique qui anime certains commentateurs officiels, nous croyons qu'il y a véritablement un abîme. Il n'est plus possible, croyez-moi, dans votre intérêt, dans l'intérêt du Gouvernement, de laisser certains éditorialistes qui se donnent l'apparence de porte-parole officiels se livrer à des agressions polémiques contre des hommes politiques qui ne leur plaisent pas, dénigrer régulièrement l'action parlementaire et donner des leçons de morale sans en avoir l'autorité nécessaire. (Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche et sur certains bancs au centre et à droite.)

Vous avez déclaré le 12 juillet dernier au Sénat :

« La taxe radiophonique n'est pas un impôt, c'est une redevance pour services rendus. »

Je n'ouvre pas de discussion sur cette définition. Je l'admets un instant, à mon tour ; puisqu'il en est ainsi, il est donc nécessaire que le Parlement, qui dans l'avenir sera appelé à décider du montant de la taxe, soit à même d'apprécier la qualité des services rendus.

Voici quelques années — d'après ce qui m'a été dit par les témoins de l'époque — M. Soustelle, alors député de l'opposition, avait obtenu que la copie de la revue de presse de la radiodiffusion soit affichée dans les couloirs de l'Assemblée. Cette idée était excellente et mériterait d'être élargie. Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'envoyer chaque jour à l'Assemblée nationale la copie du « Journal parlé » et des éditoriaux de la R. T. F., afin que nous puissions les consulter à la bibliothèque. (Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, sur certains bancs au centre et à droite.)

M. Henri Duvillard. A condition qu'il en soit de même pour Europe n° 1.

M. André Diligent. Je suis entièrement d'accord avec vous et vous remercie de cette suggestion, qui recueillera certainement l'assentiment de M. le ministre. (Applaudissements et rires sur les mêmes bancs.)

Je suis persuadé que vous vous réjouirez de ce souci de collaboration d'un Parlement qui n'a d'autre volonté que de voir régner dans tous les domaines, et spécialement à la R. T. F., le respect des opinions d'autrui, lequel demeure la règle d'or de tout régime démocratique. (*Applaudissements au centre-gauche, à l'extrême gauche, sur certains bancs au centre, et à droite.*)

Avant de terminer, je vous suggère quelques idées plus pratiques. Vous avez augmenté la taxe à une époque de l'année où les programmes de radiodiffusion et de télévision diminuent sensiblement en qualité et en quantité. C'est peut-être une erreur psychologique. Certes, sur les 500 francs d'augmentation, 160 francs sont consacrés à l'augmentation des traitements. Sur ce point vous n'avez pas eu tort. Il serait trop facile de se livrer à une certaine démagogie en demandant l'augmentation des traitements des journalistes et des fonctionnaires de la R. T. F. et en refusant ensuite le moyen de l'accorder. Un effort d'alignement était à faire et vous êtes en train de l'accomplir. Je pense que vous pourrez régler prochainement ces questions irritantes que sont le régime des pigistes et de l'affiliation au régime facultatif des retraites, et je vous en remercie à l'avance.

Mais sur les 500 francs d'augmentation, seuls 25 francs seraient consacrés à l'amélioration des programmes. Si c'est exact, comme le veut M. Pellenc, c'est peu. C'est pourquoi il serait utile que des améliorations peu coûteuses puissent se faire rapidement. De nombreux jeunes réclament des émissions d'initiation sportive. Les films du Far West, c'est bien, même pour les parents, mais apprendre aux jeunes la grande aventure, la rude école qu'est la discipline sportive, serait aussi excellent.

Une autre réforme donnerait satisfaction à bien des auditeurs et développerait la vente des appareils de télévision. Pourquoi en fin d'année, à l'époque où bien des gens pensent à acheter un poste, ne pas passer de vieux mais bons films dans l'après-midi ? Cela coûterait peu et cela permettrait aux vendeurs de faire facilement une démonstration utile à leurs clients.

Enfin — dernière question — confirmez-vous les déclarations de votre prédécesseur, M. Frey, sur la publicité à la télévision ?

Ces quelques brèves observations visent, croyez-moi, monsieur le ministre, à donner satisfaction à un public de plus en plus nombreux et de plus en plus exigeant. Dans un an, il y aura, paraît-il, deux millions de postes de télévision. Si chaque écran peut grouper trois ou quatre spectateurs, si l'on considère que dans certains lieux publics l'écran rassemble quinze ou vingt téléspectateurs, il n'est pas exagéré de dire que dix millions de Français sont atteints par la télévision.

Elle est devenue un phénomène social extraordinaire. Une mentalité collective se crée peu à peu entre des milliers d'êtres qui ressentent en même temps les mêmes impressions et qui écoutent, souvent avec confiance, les mêmes nouvelles et les mêmes commentaires.

C'est vous dire que, dans la confiance que nous accordons à votre personne, les pouvoirs immenses que vous détenez, monsieur le ministre, nous obligeront toujours à une particulière et fidèle vigilance. (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, sur certains bancs au centre et sur divers bancs à droite.*)

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

M. Louis Terrenoire, ministre de l'information. Mesdames, messieurs, les interprétations diverses auxquelles a donné lieu l'intervention du décret du 28 juin dernier, augmentant les redevances versées par les usagers, tant comme auditeurs de la radiodiffusion que comme téléspectateurs, ne peuvent être comprises et appréciées que si l'on rappelle un certain nombre de textes et de décisions d'ordre législatif.

C'est ce qu'a bien voulu faire M. le rapporteur général du budget, ce qui facilitera ma tâche et allégera singulièrement mon exposé.

Néanmoins, il convient de rappeler le texte de base. En effet, certains malentendus auraient pu être évités si l'on s'en était tenu strictement à la lettre de l'article 10 de l'ordonnance du 4 février 1959, qui a conféré à la radiodiffusion-télévision française le caractère d'établissement public à vocation commerciale et industrielle.

Ce texte fondamental qui a entraîné la suppression du budget annexe, ce texte de base, je vais me permettre de vous le relire :

« Le taux des redevances d'usage — retenez cette expression au passage — sur les appareils récepteurs de radiodiffusion et de télévision est fixé par décret pris en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre chargé de l'information et du ministre des finances et des affaires économiques. »

Ce texte est extrêmement clair ; il a eu pour effet de transformer profondément le domaine de l'intervention parlemen-

taire, tant sur les conditions de gestion de l'établissement et de contrôle de son budget, qu'en ce qui concerne la fixation du taux de la redevance. Néanmoins il a maintenu l'essentiel du contrôle parlementaire.

L'article 14 de la loi de finances de 1960, qui est venu compléter et expliciter l'article 10 de l'ordonnance du 4 février 1959, précise, ainsi que l'a rappelé M. le rapporteur général, que si le Parlement se prononce sur la mise en recouvrement de la redevance, en revanche il appartient au Gouvernement, et à lui seul, d'en fixer le taux.

Autrement dit, il était entendu — et on l'a expressément déclaré en décembre dernier — que l'approbation par le Parlement de la mise en recouvrement de la redevance constituait en quelque sorte la sanction du contrôle parlementaire, mais rien de plus. Les prérogatives que le Gouvernement tient de l'ordonnance du 4 février 1959 restent donc intactes quant à la fixation du taux des redevances.

Il est certain — pourquoi le dissimuler — qu'au mois de décembre dernier, le Sénat, notamment par la bouche de son rapporteur général, M. Pellenc, avait voulu revenir sur les dispositions de cette ordonnance et les remettre en cause, de telle manière que, comme auparavant, ce fût le Parlement qui, par le truchement de la loi de finances, fixât le taux de la redevance.

En raison du conflit ou, plutôt, des divergences de vues existant sur ce point entre l'une et l'autre assemblée, c'est la commission mixte paritaire qui eut à trancher le problème ; elle le fit dans le sens indiqué par M. Marc Jacquet.

Nous nous trouvons, aujourd'hui, en présence de l'article 16 bis, nouveau, adopté par le Sénat, introduit dans la loi de finances rectificative et qui, à coup sûr, si l'on s'en tient à sa lettre même, veut lui aussi remettre en cause les dispositions de l'ordonnance du 4 février 1959.

Je sais que, sur ce point, les interprétations sont différentes et, dans un instant, je prendrai acte des déclarations faites, à ce sujet, par M. Marc Jacquet. Mais, auparavant, je préciserai qu'invité à entretenir votre commission des finances de ce problème, il y a deux jours, je lui ai rappelé, d'abord, dans quelles circonstances avait été élaboré pour 1960 le budget de la radiodiffusion-télévision française.

Circonstances véritablement exceptionnelles qui tiennent précisément au fait que cet établissement est en pleine période de mue, de transformation. Il est devenu un établissement public, ainsi que je l'ai rappelé, ce qui a entraîné un certain nombre de conséquences, notamment l'élaboration difficile d'un statut du personnel. Ce personnel, en attendant l'application du statut, a obtenu des assurances quant à ses traitements, lesquels ont été alignés grosso modo sur ceux du secteur privé pour des raisons faciles à comprendre, quand on sait quelle concurrence s'exerce sur le marché du travail dans le domaine de l'électronique.

En conséquence, compte tenu de cette période de transition, c'est seulement le 11 mars dernier, c'est-à-dire avec un certain nombre de mois de retard, que le budget de la R. T. F. a pu être établi et approuvé.

Compte tenu des charges nouvelles de la R. T. F. résultant, comme je viens de l'indiquer, de sa transformation en établissement public et du nouveau statut du personnel, compte tenu également des charges qui ne lui sont pas particulières, mais dont elle a, si j'ose dire, le monopole puisqu'elle est le seul établissement de ce genre qui autofinance intégralement ses dépenses d'équipement dans une proportion de 24 p. 100, compte tenu de tous ces éléments, il est alors apparu que le taux de la redevance devait être augmenté.

Néanmoins, cette mesure avait été prévue dès la discussion de la loi de finances de 1960 et le Parlement n'avait pas été tenu dans l'ignorance de cette éventualité, bien au contraire.

Notamment, votre rapporteur spécial, M. Nungesser l'avait expressément indiqué à l'Assemblée nationale dans son rapport ce qui prouve que, dès l'automne dernier, l'Assemblée nationale a été avertie des décisions qui allaient survenir dans le cours de l'année. En effet, M. Nungesser écrivait :

« Il est difficile d'indiquer dès maintenant dans quelles conditions pourra s'établir l'équilibre financier de la R. T. F. en raison d'un certain nombre d'incertitudes tenant notamment :

« 1^o Aux incidences de la mise en vigueur du statut du personnel que l'on ne connaîtra qu'après le 1^{er} janvier 1960 et qui résulteront soit des modalités de recrutement, soit des rémunérations nouvelles ;

« 2^o Aux investissements à réaliser pour le développement de la télévision en France et l'effort d'équipement en Algérie ;

« 3° Aux difficultés que va poser la première année la détermination de la valeur des services rendus ;

« 4° A l'incidence de l'inscription à l'état C du projet de loi de finances d'un versement de la R. T. F. au budget de l'Etat de 35 millions de nouveaux francs ;

« En raison de tous ces éléments d'imprévision — concluait le rapporteur — et notamment du dernier, on est en droit de craindre... » — la crainte de M. Nungesser était légitime mais, bien entendu, ce n'est pas cela que je considérerais — « ... que la R. T. F. soit amenée à demander l'augmentation du taux de la redevance. »

M. Nungesser ajoutait : « Il convient de rappeler que cette augmentation peut résulter, aux termes de l'ordonnance du 2 janvier 1959 ... » — ici une erreur de date — « ... d'un simple décret ».

Par conséquent, tant sur le fond que sur la procédure, votre rapporteur spécial vous avait avertis que dans le cours de l'année la R. T. F. serait sans doute amenée à demander l'augmentation du taux de la redevance.

Je ne pense pas que dans cette affaire on puisse estimer, comme certains le voudraient, qu'il faille revenir au *statu quo ante*, surtout par un biais remettant en cause le statut même de cette grande institution nationale.

Le ministre de l'information, pour sa part, ne peut accepter l'article 16 bis nouveau qui a été introduit par le Sénat dans la loi de finances rectificative. Je ne peux l'accepter pour deux raisons, d'abord pour une question de principe car il s'agit, cela a été dit dans tous les textes, notamment ceux qui émanent du Parlement, d'une « redevance d'usage » et non pas d'une imposition ni même d'une taxe parafiscale. Cette redevance est la contrepartie des programmes donnés aux auditeurs et téléspectateurs, programmes de plus en plus importants et qui soutiennent parfaitement la comparaison avec tout ce qui se fait dans le même domaine à l'étranger.

Je ne peux ensuite l'accepter parce que cet article 16 bis nouveau remet en cause, par un biais, le statut même de la R. T. F. et notamment l'article 10 de l'ordonnance du 4 février 1959, et également l'article 14 de la loi de finances pour 1960 qu'il s'efforce d'interpréter dans le sens le plus restrictif.

Ce serait rendre inutile l'effort de conciliation qui fut réalisé — et vous savez au prix de quelles difficultés — lors de la navette de décembre dernier.

Enfin, je ne puis non plus l'accepter pour une raison de fait, d'efficacité, à savoir que la radiodiffusion-télévision française risquerait d'être démunie des ressources qui lui sont indispensables.

Je sais bien — j'en prends acte et je l'en remercie — que M. Marc Jacquet, votre rapporteur général, a déclaré d'une manière très claire et très ferme que les dispositions de l'article 16 bis nouveau ne pourraient pas s'appliquer à l'exercice en cours, mais qu'elles pourraient avoir effet qu'à partir de la prochaine loi de finances. Je tiens, à ce propos, compte tenu des circonstances exceptionnelles que j'ai évoquées il y a un instant et qui ont présidé à l'établissement du budget de 1960, à revenir sur les observations qui m'ont été présentées à la commission des finances et qu'a rappelées M. Marc Jacquet.

Il est, en effet, normal qu'une fois la période de transition achevée et l'application du statut du personnel — du moins je l'espère — terminée bien avant la fin de l'année, il est normal que si, dans l'avenir, il doit y avoir une nouvelle augmentation de la redevance, celle-ci soit annoncée et effectuée au moment de l'établissement du budget annuel de la R. T. F., lequel doit normalement être établi et fixé en même temps que le sont les autres budgets qui figurent à la loi de finances.

Par conséquent, je renouvelle devant votre Assemblée les engagements que j'ai pris devant votre commission des finances.

Néanmoins, comme il y a un risque, ainsi que je l'ai dit, d'interprétations contradictoires, je ne puis faire que les plus expresses réserves sur cet article. Par conséquent, pour ma part, je ne l'accepte point.

En passant, je déclare à M. Diligent que j'ai retenu toutes ses observations et que je m'efforce de faire en sorte que la radiodiffusion-télévision française, dans le secteur des informations, soit un grand journal qui, devant être entendu par tous, tienne par conséquent le plus grand compte de la servitude unique que constitue pour lui le fait d'avoir des auditeurs appartenant à toutes les nuances de l'opinion nationale. S'il se plaint d'une émission particulière — puisqu'il a fait allusion à une seule d'entre elles — je dirai que dans tout grand journal ouvert à tous il est bien permis d'avoir de temps en temps une tribune libre. Il se trouve que c'est moi qui ai autorisé de nouveau les tribunes au journal parlé de la R. T. F., alors qu'elles avaient été supprimées auparavant sur des injonctions venues de la

part d'hommes qui se déclarent pourtant d'ordinaire plus libéraux en cette matière. Je passe sur ce point, mais il était nécessaire que je le soulève au passage pour assurer M. Diligent de ma préoccupation de mettre à la portée des bourses les moins garnies ces moyens modernes d'expression que sont la radio et, surtout maintenant, la télévision. La télévision, en particulier, doit rester un instrument démocratique de distraction et d'éducation. Dans ces conditions, j'estime que si le taux de la redevance a du être dernièrement relevé pour les raisons que j'ai indiquées, nous approchons certainement du plafond qu'elle doit atteindre. Sinon, on rendrait ce moyen d'expression beaucoup trop dispendieux pour ceux à qui il est par nature destiné, c'est-à-dire à la grande masse des populations laborieuses de notre pays, tant des villes que de la campagne, et peut-être même davantage encore à la campagne, où la télévision peut transformer de fond en comble les conditions de vie.

Mais, je le répète, il est normal que le Parlement soit informé des raisons qui ont conduit le Gouvernement à procéder à une augmentation du taux de la redevance pour droit d'usage des postes de radio et de télévision. Je suis disposé à le faire ; je le ferai d'une manière très complète lors de la discussion budgétaire de l'automne prochain.

Pour aujourd'hui, je veux simplement faire une mise au point au sujet de cette ventilation des 500 francs supplémentaires à laquelle a fait allusion également M. Diligent.

On a dit, par exemple, que 125 anciens francs iraient au Trésor. Ce n'est pas exact. Que le taux de la redevance soit augmenté ou non, le versement au Trésor a été fixé forfaitairement à 3,5 milliards d'anciens francs pour l'année 1960. Si les taux n'étaient pas modifiés, le montant du prélèvement représenterait un pourcentage de 10 p. 100 ; du fait de l'augmentation décidée à compter du 1^{er} juillet, ce pourcentage tombe à 9,28 p. 100. Par conséquent, le prélèvement du Trésor sur les 500 francs supplémentaires n'est pas de 125 francs, comme on l'a indiqué, mais plus modestement de 46 francs 40, ce qui, vous l'avouerez, est tout à fait différent.

On a donné d'autres chiffres aussi fantaisistes. Si on les additionne, on s'aperçoit que ce n'est pas 500 francs de supplément que nous aurions dû réclamer, mais bien 504 francs. C'est dire que cette ventilation n'a pas été faite comme il aurait convenu, c'est-à-dire avec tout le sérieux désirable.

Il est plus simple et plus clair de dire que le budget de la radiodiffusion-télévision française pour 1960 est en augmentation sérieuse — nous ne le contestons pas — sur le budget de l'année précédente pour les raisons que j'ai indiquées au Sénat, et plus rapidement ici même. La question se pose de savoir si le Gouvernement et le Parlement donneront à cet établissement public les moyens de faire face aux charges qui pèsent sur lui.

Avant de conclure, je voudrais cependant apporter une indication que l'Assemblée me semble pouvoir retenir : c'est la comparaison entre le taux de la redevance dans notre pays et celui des pays étrangers.

En ce qui concerne la télévision, la France vient au cinquième rang après les Pays-Bas, le Danemark, la Grande-Bretagne et la Belgique. En revanche, la taxe française est moins élevée que les redevances suisse, allemande et italienne.

En ce qui concerne la radiodiffusion sonore, la France vient même au quatrième rang, après la Grande-Bretagne, la Belgique et les Pays-Bas, mais, chez nous, la taxe est moins élevée qu'en Italie, en Allemagne, en Suède et en Suisse.

Certes, les conditions d'exploitation de la radiodiffusion et de la télévision dans les divers pays d'Europe ne sont pas les mêmes, et les montants comparatifs des redevances demandées aux nationaux de chaque pays mériteraient d'être accompagnés de considérations plus détaillées.

Je prends un exemple. En France et en Italie, qui sont à bien des égards comparables, le monopole de la radiodiffusion et de la télévision est confié à un seul organisme. De même, en Italie comme en France, il n'existe qu'une seule chaîne de télévision.

Mais, en Italie, la publicité est acceptée à la télévision, ce qui n'empêche pas le taux de la redevance d'y être cependant plus élevé qu'en France, de 4 p. 100 pour la radio et de 30 p. 100 pour la télévision.

En conclusion, refuser l'augmentation du taux de la redevance à compter du 1^{er} juillet serait priver la R. T. F. de 2,7 milliards d'anciens francs en 1960, sans lui accorder la possibilité de réduire à due concurrence le versement au Trésor, puisque ce versement figure à l'état C annexé à la loi de finances pour 1960.

Refuser l'augmentation du taux de la redevance serait donc placer la R. T. F. dans l'obligation soit de reporter à plus

tard l'application du nouveau statut du personnel, soit de suspendre l'effort d'équipement en métropole ou en Algérie, soit enfin de réduire le volume des émissions de radiodiffusion et de télévision.

Pour sa part, le ministre de l'information se refuse à envisager l'éventualité d'une telle solution. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Grenier. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

M. Fernand Grenier. Mes chers collègues, un décret du 28 juin dernier a porté la taxe sur les appareils de radio de 2.000 à 2.500 francs et la taxe sur les appareils de télévision de 6.000 à 8.500 francs et ce, à partir du 1^{er} juillet 1960.

Il faut d'abord constater que, pour la première fois depuis la Libération, la redevance sur les appareils de radio est augmentée en cours d'exercice, en l'occurrence au milieu de l'année.

Dans le passé, chaque fois qu'il y a eu augmentation celle-ci partait du 1^{er} janvier, c'est-à-dire de la date normale du renouvellement de la redevance. Telle a été la doctrine constante du Parlement en matière de taxe sur les appareils de radio et de télévision.

En décembre 1957, lors de la discussion de la loi de finances pour 1958, le Parlement a été unanime à refuser que le montant de la taxe soit fixé par décret.

Pour ce qui concerne la loi de finances de 1959, contrairement à ce qu'a dit M. Marc Jacquet le Parlement n'a pas eu à en débattre, la loi ayant été promulguée par ordonnance gouvernementale.

Ne dites donc pas, monsieur Marc Jacquet, que le Parlement était d'accord.

M. le rapporteur général. Vous avez raison, monsieur Grenier, mais je n'ai pas tenu le propos que vous dites.

M. Fernand Grenier. Il importe de préciser que le Parlement n'a pas eu à discuter de la loi de finances de 1959, puisqu'elle a été établie par ordonnance.

En ce qui concerne la loi de finances de 1960, je tiens à relire le texte de l'article 14. Il est ainsi conçu :

« Le recouvrement de la redevance pour droit d'usage de poste de radiodiffusion et télévision visée à l'article 3 de l'ordonnance n° 59-273 du 4 février 1959, relative à la radiodiffusion-télévision française est autorisé chaque année par la loi de finances, sur rapport d'un membre de chacune des commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat ayant les mêmes pouvoirs que les rapporteurs spéciaux.

« A cet effet, seront 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 la radiodiffusion-télévision française. »

Donc, si au moment de la discussion du projet de loi de finances il nous faut avoir en main le budget prévisionnel pour l'année suivante, il en résulte automatiquement que l'augmentation en cours d'exercice de la redevance radio-télévision ne peut se faire qu'en violation de cet article de la loi de finances. En effet, on ne nous présente ni rapport justificatif — et pour cause — ni budget prévisionnel pour les six mois à venir.

Le Sénat a donc eu, selon nous, parfaitement raison d'insérer les articles 16 bis et 16 ter.

Ma seconde observation a trait au régime même de la radiodiffusion-télévision nationale. C'est par une ordonnance du 4 février 1959 que la radiodiffusion-télévision est devenue un établissement public, industriel et commercial. On a justifié cette ordonnance par la nécessité de permettre une gestion plus souple et plus économique que celle d'un service public. En fait, la radiotélévision, si elle était ainsi soustraite au contrôle parlementaire, n'en demeurerait pas moins entièrement sous la dépendance étroite du Gouvernement. Il était d'ailleurs très grave que des moyens aussi puissants d'information et d'éducation que sont — ou, plutôt, que devraient être — la radiodiffusion et la télévision échappent à tout contrôle des élus de la nation. C'est encore l'une des raisons de l'article 16 de la loi de finances.

Ma troisième observation a trait à l'augmentation décidée illégalement par le décret du 28 juin dernier. Le ministre la justifie, notamment, par le renforcement nécessaire du personnel et par un effort accru en matière de programmes. Mais alors on peut se demander pourquoi ces nécessités ne sont pas apparues en décembre dernier, lors de la discussion du projet de loi de finances. Gouverner, c'est prévoir, dit-on. Vous n'avez pas prévu, donc vous avez mal gouverné. (*Mouvements divers.*)

Il apparaît que les dépenses de frais généraux et les dépenses improductives sont supérieures cette année de 41 p. 100 à ce qu'elles étaient l'an dernier. C'est beaucoup et il semble bien qu'il y ait de nombreux abus.

D'ailleurs, ceux de nos collègues qui ont siégé dans les législatures précédentes se rappellent que, depuis dix années, tous les rapports parlementaires ainsi que tous les rapports de la cour des comptes et des commissions des économies ont, sans exception, conclu à la nécessité d'une diminution des effectifs.

On compte six directeurs à la radiodiffusion. C'est beaucoup. Et alors que le nombre d'agents atteint 4.180, vous demandez, monsieur le ministre, la création, en une seule fois, de mille postes supplémentaires. C'est abusif ! (*Mouvements divers.*)

Oui, il y a là des abus et ce sont les usagers qui en feront les frais !

Sur les 500 francs supplémentaires demandés à l'auditeur, le budget de l'Etat prélève 125 francs au titre de la redevance forfaitaire pour concession du monopole. Je sais qu'il y a un instant M. le ministre l'a nié. Mais il n'a pas donné pour autant la part des redevances radio et télévision qui retourne à l'Etat.

Ensuite, 110 francs sont demandés pour faire face à l'augmentation des frais généraux d'exploitation administrative et technique ; 160 francs sont destinés au relèvement des salaires du personnel en fonction. Sur ce point, nous admettons que le salaire du personnel de la radiodiffusion doit être adapté au coût de la vie, comme les traitements de tous les fonctionnaires, mais cette part de 160 francs est aussi destinée à rémunérer le personnel à engager. Une part de 42 francs est destinée à la maison de la radio et une autre de 42 francs au développement des programmes en Algérie et en métropole ; mais 25 francs seulement sont prévus pour le développement et l'amélioration des émissions.

Vraiment, les auditeurs n'auront pas lieu d'être satisfaits de cette augmentation de taxe, surtout quand on connaît sa destination !

Ma quatrième observation a trait au fait que la modification du taux de la taxe en cours d'exercice va nécessiter sans doute — c'est du moins ce que je crains — l'envoi immédiat à chacun des 10 millions d'auditeurs de la radio et des 2.500.000 propriétaires de postes de télévision, d'une lettre explicative et d'une formule de mandat. Monsieur le ministre, si vous pouvez demander, en période de vacances, un tel effort supplémentaire à votre personnel administratif et comptable, c'est bien la preuve qu'au moins dans cette catégorie vous avez des agents en surnombre.

Ma cinquième et dernière observation a trait aux doléances des usagers.

Comment se fait-il que tant de Français et de Françaises — en fait, la grande majorité de la population — n'écoutent plus la radio nationale et préfèrent les postes périphériques ? C'est que l'information y est vraiment trop partielle. (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. Michel Crucis. Et à Moscou ?

M. Fernand Grenier. Hier soir, par exemple, la radiodiffusion rendait compte de la séance qui avait eu lieu l'après-midi à l'Assemblée nationale. Un député de l'Union pour la nouvelle République parle durant une minute ; il est cité. Un député communiste parle sur le même sujet pendant quinze minutes ; la R. T. F. ne l'a pas entendu.

Sur de nombreux bancs. Bien sûr !

M. Henri Duvillard. Les députés communistes disposent de la radio de Moscou !

M. Fernand Grenier. Puis, il y a les émissions dites « Le point de vue de Jean Nocher ».

Pourquoi son point de vue à lui ? Que représentait-il ? Est-il le porte-parole du Gouvernement ? Il faut le croire, puisqu'on le maintient.

Pour lui, avant le 16 septembre, tous ceux qui réclamaient la droit à l'autodétermination du peuple algérien étaient d'abominables traîtres qu'il livrait à la vindicte publique à chaque émission. Bien entendu, après le 16 septembre il a dû changer de disque.

Je renonce à citer ses textes frénétiques et haineux où tout le monde est pris à partie sauf, bien sûr ! le Gouvernement qui le paie. Tout y passe, à chaque émission, dans une salade invraisemblable.

Sur plusieurs bancs. Une salade russe !

M. Fernand Grenier. Vraiment et sans aucune exagération, on croit entendre dans de trop nombreuses émissions le Philippe Henriot de l'occupation nazie. (Protestations sur de nombreux bancs.)

M. Henri Mazo. C'est une honte !

M. Antoine Guitten. Jean Nocher a été un héros de la Résistance !

M. Fernand Grenier. Encore une fois, qu'est-ce qui qualifie ce monsieur pour donner des leçons de morale ?

Il y a quinze jours, on parlait ici de films scandaleux. Quand on est le père d'un garçon de quinze ans, on ne le laisse pas tourner dans des films qu'on considère comme scandaleux et licencieux, ou alors c'est qu'on n'a aucune autorité sur ses propres enfants.

De quel droit dès lors veut-il donner des conseils de morale à l'ensemble du pays ? (Protestations sur de nombreux bancs.)

M. Eugène-Claudius Petit. Très bien !

M. le ministre de l'information. Puis-je, monsieur le président, interrompre M. Grenier ?

M. le président. Monsieur Grenier, M. le ministre de l'information demande à vous interrompre.

M. Fernand Grenier. J'accepte.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'information, avec la permission de l'orateur.

M. le ministre de l'information. Monsieur le président, j'estime qu'il est inadmissible d'entendre à la tribune évoquer des faits qui relèvent de la vie familiale d'un collaborateur de la radio-télévision française. (Exclamations à l'extrême gauche et sur certains bancs au centre.)

M. Fernand Grenier. Maintenant, c'est un communiste qui parle de Jean Nocher et l'on enregistre des mouvements divers dans l'Assemblée. Mais tout à l'heure lorsque M. Diligent y a fait allusion sans citer son nom — mais chacun a compris — les applaudissements sont partis de tous les bancs. J'ai donc le droit de dire aussi mon sentiment.

M. Michel Habib-Deloncle. Il y a la manière !

M. Fernand Grenier. Non, il n'y a pas la manière. Nous ne sommes pas des hypocrites ; nous, nous disons ce que nous pensons ! (Exclamations au centre et à droite.)

M. André Diligent. Monsieur Grenier, est-ce moi que vous visez ?

M. Fernand Grenier. Absolument pas, monsieur Diligent.

M. le président. Je ne l'aurais pas permis.

M. Michel Habib-Deloncle. M. Diligent a la manière !

M. Fernand Grenier. Vous vous plaignez, monsieur le ministre, que je mette en cause votre porte-parole ; mais lui, dans ses émissions, il attaque des hommes qui n'ont pas le droit de se défendre — le droit de réponse n'existe pas à la radiodiffusion — il couvre d'injures, comme il l'a fait le soir même ou le lendemain de la manifestation laïque de Vincennes, tous les instituteurs. Il s'en prend à tout le monde...

Au centre. Aux Hongrois !

M. Fernand Grenier. ... par exemple aux communistes et les représente comme des agents de l'étranger. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

Je ne suis pas étonné...

M. Michel Crucis. Nous non plus !

M. Fernand Grenier. ... de voir des applaudissements partir de certains bancs. (Exclamations sur les mêmes bancs.)

M. Henri Duverrier. Ils sont unanimes.

M. Fernand Grenier. Nous avons vu les mêmes applaudissements avant 1939 et la même injure d'agent de l'étranger (Interruptions sur de nombreux bancs)...

M. le président. Monsieur Grenier, je vous demande de conclure.

M. Fernand Grenier. ... a été proférée par ceux qui allaient en 1940 se prosterner aux pieds des occupants. (Vives protestations à droite.)

Philippe Henriot siégeait là (l'orateur désigne la droite.) Tixier-Vignancour siégeait là aussi et bien d'autres. (Nouvelles protestations à droite et sur de nombreux bancs.)

M. le président. Je vous demande de terminer votre intervention, monsieur Grenier.

M. Fernand Grenier. Il est inadmissible de dire...

M. Marcel Anthonioz. Un peu de pudeur, monsieur Grenier !

M. Fernand Grenier. ... des compagnons de Gabriel Péri, de Guy Môquet et de Danielle Casanova qu'ils sont des agents de l'étranger.

Vous défendez votre collaborateur, monsieur le ministre. Nous vous le laissons. Un gouvernement a les porte-parole qu'il mérite. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

M. le ministre de l'information. Je désire simplement préciser, pour qu'il n'y ait pas de doute dans les esprits, que le ministre de l'information a considéré de son devoir de faire toutes réserves sur cet article nouveau qui est susceptible d'interprétations contradictoires et, par conséquent, peut entraîner d'innombrables difficultés.

Néanmoins, j'ai pris acte, je le répète, des déclarations extrêmement nettes faites par M. le rapporteur général et selon lesquelles il est bien entendu, dans l'esprit de la commission des finances, que l'application de l'article 16 bis ne pourra être retenue pour l'exercice en cours et ne sera valable qu'à compter de la prochaine loi de finances.

Sous ces réserves, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

Je mets aux voix l'article 16 bis.

(L'article 16 bis, mis aux voix, est adopté.)

M. Jacques Weinman. Je demande la parole.

M. le président. A quel sujet ?

M. Jacques Weinman. Je voudrais poser une question à M. le ministre de l'information.

M. le président. Monsieur Weinman, je ne vois aucun moyen réglementaire de vous autoriser à poser une question au Gouvernement entre l'examen de deux articles.

[Article 16 ter.]

M. le président. « Art. 16 ter. — Le sixième alinéa du paragraphe IV de l'article 164 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1956 portant loi de finances pour 1959 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les membres du Parlement désignés pour suivre et apprécier la gestion des entreprises nationales et des sociétés d'économie mixte disposent des pouvoirs d'investigation les plus étendus sur place et sur pièces et sont notamment habilités à se faire communiquer tous documents de service de quelque nature que ce soit, relatifs au fonctionnement des entreprises, sociétés ou établissements soumis à leur contrôle. Tous moyens matériels de nature à faciliter leur mission doivent être mis à leur disposition.

« Ils peuvent demander communication des rapports particuliers de la commission de vérification des comptes des entreprises nationales instituée par l'article 56 de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948, afférents aux entreprises contrôlées par cette commission ».

M. le rapporteur général a déposé, au nom de la commission, un amendement n° 1 tendant à rédiger comme suit cet article :

« Le sixième alinéa du paragraphe IV de l'article 164 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1956 portant loi de finances pour 1959 est complété par la phrase suivante :

« En outre, ils disposeront, à la demande de la commission compétente, des pouvoirs d'investigation les plus étendus, sur pièces et sur place. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le président, j'ai déjà commenté dans mon rapport cette disposition qui ne présente pas de difficulté particulière.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement se rallie au texte de la commission.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1 de M. le rapporteur général.

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

M. le président. Le texte de cet amendement devient donc l'article 16 ter.

[Article 17.]

M. le président. L'article 17 est réservé jusqu'au vote des crédits modifiés de l'état A.

Je donne lecture de ces crédits :

ETAT A

Tableau portant répartition, par titre et par ministère, des crédits ouverts au titre des dépenses ordinaires des services civils.

Finances et affaires économiques.

II. — SERVICES FINANCIERS

« Titre III, 1.277.353 NF ».

M. Marc Jacquet, rapporteur général, a déposé, au nom de la commission, un amendement n° 3 tendant à reprendre, pour le titre III, le chiffre adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, soit 1.382.339 NF.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement est d'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3 de M. le rapporteur général.

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

M. le président. M. le rapporteur général a déposé, au nom de la commission, un amendement n° 2 corrigé tendant à reprendre, pour l'article 17, le chiffre adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, soit la somme totale de 624.533.219 NF.

Cet amendement est la conséquence de l'adoption de l'amendement n° 3 à l'état A.

Je mets aux voix l'amendement n° 2 corrigé de M. le rapporteur général.

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

M. le président. J'appelle maintenant l'article 17, avec le chiffre résultant des amendements qui ont été adoptés.

DEUXIEME PARTIE

Dispositions applicables à l'année 1960.

1° Ouverture et annulation de crédits.

DÉPENSES ORDINAIRES DES SERVICES CIVILS

« Art. 17. — Il est ouvert aux ministres, au titre des dépenses ordinaires des services civils pour 1960, des crédits supplémentaires s'élevant à la somme totale de 624.533.219 NF, conformément à la répartition par titre et par ministère qui en est donnée à l'état A annexé à la présente loi ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 17, ainsi rédigé.

(L'article 17, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.)

[Article 23.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 23 :

DÉPENSES EN CAPITAL DES SERVICES MILITAIRES

« Art. 23. — Il est ouvert au ministre des armées, au titre des dépenses en capital des services militaires pour 1960, des autorisations de programme et des crédits de paiement supplémentaires s'élevant respectivement à la somme de 56.293.996 NF et 30.293.996 NF. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent être soumis à discussion commune.

Le premier, n° 4, présenté par M. le rapporteur général au nom de la commission des finances et M. Dorey tend à reprendre, pour l'article 23, les chiffres adoptés par l'Assemblée nationale en première lecture, soit 48.293.996 NF et 26.293.996 NF.

Le second, n° 5, présenté par M. Voilquin, rapporteur pour avis au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées, tend, dans l'article 23, à substituer au chiffre : 56.293.996 NF, le chiffre de 53.293.996 NF.

La parole est à M. Dorey, rapporteur spécial.

M. Henri Dorey, rapporteur spécial. Mes chers collègues, l'amendement n° 4 a été déposé au nom de la commission des finances pour les raisons que j'ai exposées à la tribune. Je n'ai rien à ajouter à mes précédentes explications.

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

M. Pierre Messmer, ministre des armées. Mesdames, messieurs, le Gouvernement a demandé au Parlement, à l'occasion de la loi de finances rectificative, un crédit de huit millions de nouveaux francs en autorisation de programme et de quatre millions de nouveaux francs en crédit de paiement pour lui permettre le transfert de postes de commandement hors d'Alger.

J'ai compris que la commission des finances et un certain nombre de membres de l'Assemblée s'étaient inquiétés, non pas de la mesure même qui était proposée, mais des développements financiers qu'elle pouvait comporter.

Je crois savoir que, dans la pensée de la commission des finances, ces huit millions de nouveaux francs en crédit d'engagement n'étaient qu'une première tranche de dépenses beaucoup plus importantes que nous serions conduits par la suite à proposer au Parlement.

A ce propos, je suis en mesure de donner à l'Assemblée nationale des indications de nature à la rassurer.

Notre projet est de transférer hors d'Alger le poste de commandement opérationnel du général commandant en chef. Ce transfert suppose essentiellement, d'une part, la mise en place de moyens de transmissions sans lesquels il est évident qu'il n'y a pas de commandement possible, et, d'autre part, la construction de baraques qui pourront être montées au lieu choisi et éventuellement démontées par la suite.

Il n'est pas question de transférer les services qui accompagnent toujours un quartier général et dont l'importance est le plus souvent considérable, surtout en ce qui concerne les effectifs. Il est encore moins question d'installer les familles hors d'Alger, au lieu choisi pour le nouveau poste de commandement opérationnel. Je peux en donner à l'Assemblée l'assurance formelle.

Nous avons en outre l'intention d'assurer, au moyen d'une petite partie de ces crédits, le transfert hors d'Alger du poste de commandement du commandant général interarmées au Sahara qui doit, en bonne logique — tout le monde en convient — s'installer au Sahara, d'ailleurs dans des locaux existants. Ce projet formé depuis longtemps sera réalisé vers la fin de l'année. En tout état de cause, le poste de commandement devrait abandonner les locaux et les terrains qu'il occupe actuellement dans Alger et qui lui sont réclamés en vue de la construction d'immeubles à usage d'habitation.

Tel est l'usage que nous nous proposons de faire des crédits que nous demandons à l'Assemblée. C'est pourquoi je demande à celle-ci de repousser les amendements qui lui sont présentés et de voter l'article 23 du projet de loi dans le texte qui lui est proposé par le Gouvernement. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. le président. La parole est à M. Voilquin, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale et des forces armées, pour soutenir son amendement n° 5.

M. Albert Voilquin, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, votre commission de la défense nationale et des forces armées a étudié cette question hier.

M. le ministre de la défense nationale lui a alors signalé — ce qu'il vient de confirmer — que, sur le total des crédits réclamés, une somme de l'ordre de 1 million de nouveaux francs était prévue pour l'installation au Sahara même du poste de commandement du général commandant interarmées au Sahara, provisoirement maintenu à Alger, mais qui, pour des raisons à la fois techniques et pratiques, doit être déplacé. Aussi, votre commission a émis un avis favorable à l'adoption de cette tranche de crédits.

D'autre part, la commission de la défense nationale et des forces armées a pris acte, ainsi que l'Assemblée, de la déclaration formelle de M. le ministre des armées, aux termes de laquelle, contrairement à l'indication sommaire figurant dans le projet n° 690, il n'est pas question de procéder au transfert du poste de commandement du commandant en chef en Algérie hors de la ville d'Alger où il continuera à fonctionner normalement, mais uniquement de donner satisfaction à une demande déjà ancienne du commandement de disposer à l'extérieur d'un poste de commandement de rechange doté essentiellement de moyens de télécommunications.

D'un point de vue technique, qui est naturellement le sien, la commission considère qu'elle ne peut s'opposer à l'adoption de ce projet ainsi délimité, mais elle estime que sa réalisation pourrait être assurée à moindres frais. Elle propose donc à l'Assemblée de maintenir les crédits de paiement au chiffre figurant au projet, soit 4 millions de nouveaux francs, mais de limiter l'ensemble des autorisations de programme à 5 millions de nouveaux francs.

Cette proposition a été adoptée par la commission de la défense nationale à une très forte majorité. (Applaudissements sur plusieurs bancs au centre et à gauche.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4 présenté par M. le rapporteur général au nom de la commission des finances et de M. Dorey, et repoussé par le Gouvernement.

M. Etienne Arnulf. Scrutin !

M. le président. Vous n'avez pas qualité pour demander le scrutin.

(L'amendement n° 4, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets maintenant aux voix l'amendement n° 5 présenté par M. Voilquin, et repoussé par le Gouvernement.

(Après une épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, l'amendement, mis aux voix par assis et levé, est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 23, au nouveau chiffre, pour les autorisations de programme, de 53.293.996 nouveaux francs, résultant de l'adoption de l'amendement n° 5.

(L'article 23, mis aux voix avec ce nouveau chiffre, est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. J'informe l'Assemblée que la commission des finances, de l'économie générale et du plan se réunira à la fin de la présente séance.

— 5 —

SUPPLEMENT A LA PRIME DE TRANSPORT

Discussion d'urgence d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 734 relatif à l'institution d'un supplément à la prime mensuelle spéciale de transport (n° 785).

La parole est à M. Degraeve, rapporteur de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

M. Jean Degraeve, rapporteur. Messieurs les ministres, monsieur le président, mes chers collègues, je résumerai mon rapport, qui vous a été distribué sur le projet de loi relatif à l'institution d'un supplément à la prime mensuelle de transport et dont la discussion s'engage avec quelque retard, en raison des difficultés qu'il a soulevées.

Le Gouvernement ayant décidé de relever les tarifs de la R. A. T. P., des autobus et de la S. N. C. F. banlieue, il était nécessaire que cette décision n'ait pas de conséquences sociales trop graves, notamment pour le budget des travailleurs de la région parisienne dont le pouvoir d'achat est à peine suffisant.

C'est pourquoi ce projet de loi n° 734 tend à permettre au Gouvernement de publier un décret en vue de relever la prime spéciale de transport des salariés de la région parisienne et d'en rendre le paiement obligatoire par les employeurs, de compléter le décret du 17 septembre 1957 fixant la composition des 170 articles, de déroger à la procédure prévue par le livre I^{er} du code du travail, c'est-à-dire de ne pas requérir l'avis de la commission supérieure des conventions collectives.

Devons-nous adopter ce projet ? La commission est d'avis de répondre affirmativement, considérant que le rajustement des tarifs, accompagné d'un nouveau relèvement de la prime de transport apparaît comme un moindre mal, comme, du reste, l'indique la chambre de commerce de Paris dans le rapport Meyer.

Ce relèvement est certainement préférable à la résorption du déficit par l'institution d'une taxe à la charge de certains employeurs. La solution proposée a, sur cette dernière méthode, l'avantage d'appliquer un tarif normal à tous les usagers, qu'ils soient ou non salariés de la région parisienne. La charge qui pèserait sur les employeurs assujettis serait donc moins lourde, au total, que celle qui résulterait de l'institution d'une taxe du type de celle qui avait été instituée en 1957 et abandonnée depuis.

Les autres usagers non salariés de la région parisienne et d'ailleurs contribuent eux aussi à la résorption du déficit.

Certes, une charge nouvelle sera ainsi imposée aux employeurs de la région parisienne. Mais — que voulez-vous ? — c'est un peu la rançon de la capitale et de ses avantages. Les industriels qui trouveront ces charges trop lourdes auront toujours la faculté de s'installer en province, en bénéficiant des avantages accordés par l'Etat en matière de décentralisation. (Applaudissements à gauche et au centre.)

De nombreuses zones industrielles, où sont prévus des logements pour le personnel, seront aménagées dans de nombreuses villes de province qui seront très heureuses de les accueillir. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Toutefois votre rapporteur considère que la résorption du déficit de la R. A. T. P. ne doit pas être envisagée sous le seul angle d'une augmentation des subventions allouées ou du relèvement des tarifs. Il est indispensable qu'une sévère remise en ordre de la gestion de cet organisme soit effectuée à bref délai. (Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.)

D'autre part, il serait souhaitable de lier cette réorganisation au relèvement des tarifs.

M. Michel Boscher et M. André Fanton. Très bien !

M. le rapporteur. Les députés parisiens qui étaient présents hier à la commission pourront nous dire si les explications de M. le ministre des travaux publics et des transports sont satisfaisantes et, dans l'affirmative, s'ils retirent leur demande de renvoi en commission ou leur question préalable.

M. le ministre des travaux publics a déclaré à ce sujet, hier, devant la commission des affaires culturelles, que son département se préoccupait du problème de la réorganisation de la R. A. T. P., réorganisation dont les principes ont été posés par l'ordonnance et le décret du 7 janvier 1959. Nous pensons qu'elle pourra être menée à bien dans les plus brefs délais. Nous n'avons pas reçu d'assurances suffisantes à ce sujet.

M. André Fanton. Très bien !

M. le rapporteur. Comme vous pouvez le constater dans le rapport, le déficit de 1960 est évalué à plus de 303 millions de nouveaux francs. Les subventions de l'Etat et des collectivités locales s'élèveront respectivement à 258 millions et 45 millions de nouveaux francs. Le déficit de la S. N. C. F., pour ses lignes de banlieue, atteindra 188 millions de nouveaux francs.

Le Gouvernement veut relever les tarifs ; il convient donc de faire le nécessaire pour que le pouvoir d'achat des salariés et des autres catégories sociales n'en souffre pas.

La commission souhaite également savoir à combien, exactement, le Gouvernement fixera le supplément de la prime mensuelle de transport. S'il ne compense pas totalement l'augmentation des tarifs des transports parisiens, l'indice des 170 articles subira une hausse de quelques dixièmes de point.

Je demanderai également au Gouvernement d'indiquer les nouveaux tarifs à l'Assemblée car, je n'en ai pas été avisé officiellement en ma qualité de rapporteur et je craindrais de me tromper. Bien sûr ! la presse, en avance sur le rapporteur, cite les chiffres de 3 nouveaux francs pour les cartes hebdomadaires et de 3 nouveaux francs 70 pour le carnet de tickets de seconde classe.

D'autre part, il convient de préciser l'effort en faveur des travaux d'investissement envisagés et autorisés. Pour la R. A. T. P., ce sont : la mise sur pneus de la ligne n° 1 dont le coût atteindra 146 millions de nouveaux francs ; le prolongement en grand gabarit de la ligne n° 1 du pont de Neuilly au rond-point de la Défense, pour une dépense de 179 millions de nouveaux francs ; l'exploitation à six voitures de la ligne de Sceaux, ce qui entraînera un investissement de 26 millions de nouveaux francs.

Ces investissements s'ajoutent au déficit d'exploitation et le rapporteur estime que c'est dans ce domaine que l'Etat doit appliquer le plus sérieux effort financier.

Le projet tel qu'il est rédigé aboutit à un véritable transfert des pouvoirs du Parlement au Gouvernement. Une fois le projet adopté, le Gouvernement pourrait instituer par décret le mécanisme qui lui conviendrait pour compenser l'augmentation des tarifs de transport dans la région parisienne et modifier à tout moment l'indice des 179 articles quant au groupe des transports urbains.

C'est pourquoi le rapporteur vous propose une nouvelle rédaction de l'article unique en limitant à trois mois la faculté, pour le Gouvernement, de compléter le décret du 17 septembre 1957, qui a institué l'indice des 179 articles. S'il désire intervenir à nouveau dans ce domaine, il devrait consulter le Parlement.

J'estime souhaitable que le Gouvernement envisage un relèvement-compensatoire des allocations familiales, voire des tarifs spéciaux consentis ou des bourses accordées aux étudiants et aux enfants d'âge scolaire. En effet, de nombreux non salariés, étudiants, membres de familles nombreuses, personnes âgées seront lésés par ces nouvelles mesures. Que compte faire le Gouvernement pour l'empêcher ?

Par ailleurs, il est regrettable que l'indice des 179 articles ne reflète pas dans le groupe des transports les augmentations intervenues dans les tarifs des transports urbains en province.

Les salariés de province ne bénéficient pas de la prime de transport. A long terme, il paraîtrait logique de donner à l'indice un caractère national. (Applaudissements sur divers bancs.)

La contribution des collectivités locales est importante pour résorber le déficit.

M. Raymond Mondon. En province aussi !

M. le rapporteur. Elle s'élève à 45 millions de nouveaux francs en 1960 et l'augmentation des tarifs, compensée par une prime mensuelle de transport majorée, allégerait les charges des collectivités locales.

Votre commission des affaires culturelles, familiales et sociales a examiné le projet de loi au cours de sa séance du 18 juillet 1960.

Plusieurs commissaires sont intervenus pour souligner le caractère de service public de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. et rappeler que le déficit des transports urbains est un phénomène général inhérent aux grandes agglomérations.

La commission a adopté l'amendement de son rapporteur qui proposait une nouvelle rédaction de l'article unique, limitant à trois mois la possibilité accordée au Gouvernement de compléter, « en ce qui concerne le groupe des transports urbains, par dérogation à la procédure prévue au chapitre IV bis du Titre II du Livre 1^{er} du Code du travail, les dispositions du décret n° 57-1021 du 17 septembre 1957 ».

Sur proposition de MM. Debray et Profichet, elle a accepté également un article additionnel tendant à prévoir l'institution de tarifs spéciaux en faveur des étudiants et des élèves.

Quant aux allocations familiales et à l'aide aux personnes âgées qui disposent de faibles revenus, nous osons espérer que le Gouvernement nous présentera des propositions.

Soucieux de ne point abuser de votre temps, j'arrive à la conclusion. Sans critiquer le bien-fondé du projet gouvernemental, votre commission a voulu en montrer les dangers et les imperfections et je vous prie à ce propos de vous reporter au texte du rapport.

Elle vous demande de l'adopter dans sa nouvelle rédaction et d'approuver également l'article additionnel pris en faveur des étudiants et des élèves, dont le libellé devra toutefois être légèrement modifié car les conditions des tarifs spéciaux pour les étudiants ne peuvent être fixées par décret. C'est le syndicat des transports parisiens qui a mission de le faire selon les termes de l'ordonnance n° 591-51 du 7 janvier 1959.

En votant ce projet, mes chers collègues, vous éviterez aux salariés parisiens de supporter les charges nouvelles résultant du relèvement des tarifs de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques. Mesdames, messieurs, le rapport très clair qui vient d'être développé devant l'Assemblée nationale au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales rend plus aisée la tâche du Gouvernement.

Il s'agit aujourd'hui de régler avec le concours du Parlement, mais sur l'initiative du Gouvernement, un problème délicat.

Depuis de nombreuses années un déficit s'inscrit dans les comptes de la R. A. T. P. Ce déficit est trop élevé ; il est anormal

aussi que l'ensemble national des contribuables coopère dans une telle mesure à sa couverture. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

Le problème consiste donc à remédier à cet état de choses et, comme l'a marqué votre rapporteur, aucune solution n'est facile a priori, toutes sont nécessairement complexes. Mais il vaut indiscutablement mieux, sur le terrain des principes, dans l'espèce présente, aller dans la direction d'un relèvement des tarifs que dans celle d'une imposition à laquelle seraient assujetties toutes les entreprises. Et à partir du moment où un relèvement des tarifs est envisagé, celui-ci est susceptible, d'une part, de mettre en difficulté l'ensemble des travailleurs salariés de la région parisienne et, d'autre part, de provoquer des à-coups sur les prix et par conséquent dans l'ensemble de la politique économique.

C'est la raison pour laquelle, le Gouvernement ayant décidé de procéder à un relèvement de tarifs, comme il a été confirmé par un communiqué de M. le Premier ministre publié hier soir, le Parlement est prié de se pencher sur la question d'une compensation de cette hausse par une majoration de la prime de transport antérieurement existante.

La solution que je viens de résumer, je l'espère, clairement est — je crois — la meilleure à donner à un problème difficile.

Compte tenu de ma déclaration qui lève toute équivoque sur la question des responsabilités qu'en la matière entend assumer le Gouvernement, j'espère que l'Assemblée voudra bien, après les quelques incertitudes qui, me semble-t-il, ont affecté certains de ses membres dans la journée d'hier, ne pas insister sur la question préalable qui doit être maintenant opposée et se rallier à la proposition gouvernementale. (Applaudissements à gauche, et au centre.)

M. le président. M. Peytel oppose la question préalable, en vertu de l'article 91 (alinéa 3) du règlement.

La parole est à M. Peytel. (Applaudissements sur plusieurs bancs à gauche.)

M. Michel Peytel. Mes chers collègues, depuis quelques jours, par certains journaux ou au cours d'émissions radiophoniques, on a pu apprendre que le Parlement aurait à se prononcer sur la hausse des tarifs des transports de la région parisienne ; et les réactions nombreuses parvenues jusqu'à nous confirment que telle est bien l'opinion générale.

Ceci est le meilleur exemple de la confusion qui règne dans les esprits dès que l'on parle de la R. A. T. P. Combien de gens savent, en effet, que les tarifs de la R. A. T. P. sont fixés par le syndicat des transports de la région parisienne qui demande au Gouvernement, par le truchement du ministre des travaux publics et des transports, l'autorisation de les appliquer ? Cette mesure relève de l'exécutif et le Parlement n'a rien à y voir.

Le syndicat des transports de la région parisienne et le Gouvernement ayant décidé un relèvement de ces tarifs, le Gouvernement s'est soucié d'en atténuer les conséquences pour les usagers les plus défavorisés, ce qui est bien. C'est pourquoi il nous demande de l'autoriser à relever le montant de la prime de transport compensatrice à verser par les employeurs à leur personnel.

Par son initiative, le Gouvernement incite le Parlement à se préoccuper indirectement de la R. A. T. P., et je l'en remercie.

Le groupe de l'union pour la nouvelle République estime le moment venu d'aborder le problème de la R. A. T. P., car il y a un problème de la R. A. T. P. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

En effet, mes chers collègues, non seulement, depuis sa création, en mars 1948, cet organisme a toujours été en déficit, mais encore celui-ci atteint cette année la bagatelle de trente milliards d'anciens francs.

M. René Pieven. Sauf en 1958 !

M. Michel Peytel. Monsieur le président, ce n'était qu'une apparence d'équilibre comme je vous l'indiquerai dans un instant.

En réalité, de 1948 à 1957, personne n'était qualifié pour se préoccuper du déficit et l'on a vu, fait extraordinaire, la R. A. T. P. utiliser des procédés anormaux, irréguliers et illégaux pour faire face à ses déficits d'exploitation. Je regrette de dire que le ministère des finances autorisait ces procédés... (Applaudissements sur plusieurs bancs à gauche.) comme, par exemple, de différer les versements à la sécurité sociale.

M. André Fanton. Très bien !

M. Michel Peytel. Comparez avec ce qu'il advient à n'importe quelle entreprise qui agit de la même manière ! (Applaudissements à gauche et au centre.)

Si en 1958 il y a eu une apparence d'équilibre, c'est en partie parce que le prix des billets — et non pas celui de la carte hebdomadaire — a été augmenté. Mais, il est tout de même résulté à la fin de l'exercice un déficit, infiniment moindre, il est vrai, que les autres années. A la fin de l'année 1957, dans la loi de finances pour 1958, le Gouvernement a tenu à régulariser la situation et les avances ou les autorisations pour le moins surprenantes données par le ministère des finances. Le budget a ainsi absorbé les 20 milliards de francs auxquels aboutissait l'accumulation des déficits jusqu'à cette date.

En 1959, le déficit a atteint 22 milliards d'anciens francs pour la seule R. A. T. P., auxquels il convient d'ajouter 16 milliards pour les transports S. N. C. F. banlieue, soit au total 38 milliards de francs. Vous savez, mes chers collègues, qu'il existe une liaison étroite entre les tarifs de la S. N. C. F. pour la banlieue parisienne et ceux de la P. A. T. P., de telle sorte que lorsque les uns sont augmentés, les autres s'alignent automatiquement.

Aucun problème ne s'est posé cette année-là puisque le budget a été promulgué par ordonnance et qu'il a « épongé », comme on dit, le déficit.

Il est réapparu dans le budget de 1960 et le déficit prévu atteignait alors 30 milliards d'anciens francs pour la R. A. T. P. et 18 milliards pour la S. N. C. F., soit 48 milliards pour l'ensemble des transports de la région parisienne. C'est alors que le Parlement a refusé de voter la subvention correspondante qui lui était demandée.

En réalité, le Parlement a bien fait, car, depuis la loi de 1958 qui a modifié le régime de la R. A. T. P., il peut se pencher sur ce problème, ce qui lui était interdit auparavant puisqu'il n'avait pas à en connaître.

Croyez bien, mes chers collègues — et je m'adresse maintenant plus particulièrement à nos collègues de province — que le problème est aussi grave pour les Parisiens que pour vous.

En effet, si vous estimez anormal que des impôts prélevés dans la France entière couvrent un déficit de la R. A. T. P., les Parisiens ne sont pas d'un avis différent. Nous désirons que le problème soit abordé comme il convient en bonne gestion. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

En réalité, le véritable problème est que la loi de mars 1948, qui a créé la R. A. T. P., en a fait un monstre. Je me souviens de l'avoir combattue à l'époque. Cela est tellement vrai que dès l'année suivante on parlait déjà d'en modifier les dispositions.

D'année en année, les critiques se sont accumulées, mais rien n'a été fait et la R. A. T. P. a continué de fonctionner ainsi, ce qui a entraîné des faits extraordinaires, pour ne pas dire scandaleux. J'ai relevé dans le rapport de 1958 de la commission de contrôle des entreprises publiques certaines appréciations qui, pour être modérées dans la forme — cette honorable commission formule toujours des avis très modérés — n'en sont pas moins sévères.

Cette commission, donc, a critiqué la gestion et les méthodes de la R. A. T. P. et je suis au regret de constater que, malgré son rapport, rien n'a été fait depuis pour essayer d'améliorer la situation.

C'est malheureusement le sort réservé à nombre de rapports de ce genre et je me demande, dans ces conditions, si les commissions de contrôle des entreprises publiques servent à quelque chose. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

Je ne voudrais pas insister longuement sur ce sujet — nous y reviendrons quand nous discuterons la réforme au fond — mais je vous demande, mes chers collègues, la permission de citer quelques exemples précis qui vous éclaireront sur ce qui se passe à la R. A. T. P. Ils portent sur trois des points qui ont été soulignés dans le rapport.

D'abord les charges.

La commission a estimé que les charges qui pèsent sur la R. A. T. P. sont infiniment trop lourdes.

Je crois, mesdames, messieurs, qu'il faut dire les choses comme elles sont.

Savez-vous qu'à la R. A. T. P. 71 p. 100 du personnel est admis à la retraite à l'âge de 50 ans ?

A l'extrême gauche. Les mineurs et les agents de conduite de la S. N. C. F. aussi !

M. Michel Peytel: On dit que c'est par analogie avec d'autres professions. Pour ma part, je ne crois pas que l'on puisse assimiler la profession de receveur ou de contrôleur dans le métro ou dans les autobus à celle de mineur par exemple.

On dit aussi que c'est l'âge auquel les mécaniciens de locomotives de grandes lignes de la S. N. C. F. sont mis à la retraite. En réalité ceux-ci partent à 55 ans, mais ont la faculté de le faire dès 50 ans. Je ne comprends pas pourquoi on a réservé un régime spécial à une entreprise qui, par ailleurs, manifeste tant de défaillances.

Savez-vous, par exemple, qu'il y a actuellement à la R. A. T. P. un retraité pour un agent en activité, ce qui est la conséquence de ce que je viens de vous dire ?

Deuxième point, l'effectif du personnel.

La commission indique que l'effectif du personnel, non seulement n'a pas diminué, mais a augmenté depuis un certain nombre d'années. Cela éclaire d'ailleurs un des drames de la R. A. T. P. Le nombre beaucoup trop élevé des agents explique en partie que ceux-ci soient souvent mal payés. (Très bien ! très bien ! à gauche, au centre et à droite.)

M. Jean Legendre. Ce n'est pas vrai pour tous. A ce sujet, monsieur Peytel, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Michel Peytel. Bien volontiers.

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

M. Jean Legendre. J'ajoute, mon cher collègue, qu'il y a, à la R. A. T. P., soixante directeurs dont les appointements sont supérieurs à ceux du préfet de la Seine. (Mouvements divers.)

M. Michel Peytel. Mon cher collègue, je vous remercie de votre intervention mais, n'ayez aucune crainte, je vais venir à cet aspect du problème.

Savez-vous aussi que le montant des charges sociales diverses accumulées est égal au montant du salaire ?

Enfin — troisième point — la commission de contrôle relève que les frais généraux sont manifestement trop élevés.

Derrière cet aimable euphémisme, j'ai eu la curiosité, sans reprendre à mon compte des informations qui ont circulé sur des dépenses somptuaires qui n'ont rien à voir avec l'exploitation de la R. A. T. P., j'ai eu la curiosité, dis-je, de savoir ce que l'on trouvait.

Eh bien ! des chiffres de source officielle établissent qu'il y a, à la direction et à la comptabilité de la R. A. T. P., 3.313 agents.

Savez-vous que la R. A. T. P., qui emploie dix fois moins d'agents que la S. N. C. F., compte en revanche plus de dirigeants qui touchent des traitements supérieurs à 4 millions ? (Exclamations à gauche, au centre et à droite.)

M. Michel Boscher. C'est un scandale !

M. Michel Peytel. Voici les chiffres exacts : à la S. N. C. F., 63 agents touchent plus de 4 millions ; à la R. A. T. P., pour dix fois moins de personnel, il y en a 78 ! (Nouvelles exclamations sur les mêmes bancs.)

M. Michel Boscher. C'est insensé !

M. Michel Peytel. Dans ces conditions, je me demande si je ne ferais pas mieux de vous proposer cette solution : supprimons la R. A. T. P. et distribuons des deux-chevaux à tous les usagers ! (Applaudissements et rires à gauche, au centre et à droite.)

Outre ces observations, il en est d'autres qui ont trait notamment à la structure compliquée et sclérosée de cette administration. Et nous touchons là au drame que j'évoquais il y a un instant, celui du personnel, et qui explique les mouvements divers et les grèves tournantes que nous avons connus il y a quelques semaines.

La grille des salaires, établie en 1948, n'a tenu aucun compte, depuis cette date, de l'évolution technique, considérable dans certains domaines. C'est ainsi qu'il a été impossible de rajuster certains salaires, qui devaient l'être, car ce rajustement eût immédiatement provoqué l'opposition d'autres catégories de personnel.

A la R. A. T. P., en effet, il n'y a pas que le personnel qui soit important ; le nombre des syndicats l'est aussi : on en compte vingt et un. Ce sont des syndicats catégoriels car presque chaque catégorie du personnel a son propre syndicat.

Voilà qui vous permettra de comprendre les difficultés auxquelles se heurte M. le ministre des travaux publics chaque fois qu'il veut, sur un point ou sur un autre, améliorer la situation.

J'en terminerai avec ces quelques observations en citant un dernier fait.

Comment voulez-vous que le président directeur général de la régie détienne une autorité quelconque, dirige effectivement sa maison et y remette de l'ordre s'il continue de dépendre plus ou moins directement de huit ou neuf patrons différents. En effet, le président directeur général de la R. A. T. P. doit rendre des comptes à son conseil d'administration, au syndicat des transports, au Gouvernement, au préfet de la Seine, au service du contrôle, au conseil municipal, au conseil général et enfin, depuis 1958, au Parlement. Heureusement d'ailleurs, en ce qui concerne ce dernier, car cela va peut-être permettre de changer quelque chose. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mes chers collègues, au nom du groupe de l'union pour la nouvelle République, j'ai eu l'honneur d'opposer hier la question préalable conformément aux termes mêmes de l'article 91 du règlement, « dont l'objet est de faire décider qu'il n'y a pas lieu à délibérer ».

Pourquoi, en effet, demander au Parlement de voter une augmentation des primes de transports à la charge des employeurs pour compenser une majoration des tarifs tant que celle-ci n'a pas été décidée officiellement ?

Telle était la raison profonde du dépôt de la question préalable.

Le communiqué publié hier soir par le Gouvernement, les déclarations qu'a faites tout à l'heure M. le ministre des finances et des affaires économiques, nous ont éclairés sur ce point capital.

Ja ne retiendrai pas, pour ma part, l'indication que certains membres du Gouvernement ont cherché à opérer un transfert de responsabilités. Reconnaissons-le, le dernier grief que l'on puisse faire au Premier ministre est qu'il ne prend pas les siennes et nous savons bien, n'est-ce pas ? que le Gouvernement est solidaire.

Ce point étant réglé, le groupe de l'U. N. R. souhaite aborder au plus tôt le véritable problème de fond, qui est celui de la réorganisation des transports de la région parisienne et j'espère que vous considérerez, messieurs les ministres, les quelques observations que j'ai présentées non pas comme des critiques à votre égard, mais comme des indications dont nous souhaitons vivement que vous teniez le plus grand compte.

C'est pour permettre que cette discussion s'instaure que, sous réserve des observations que j'ai formulées, je retire la question préalable. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.*)

M. le président. La question préalable est retirée.

La séance est suspendue pendant quelques instants.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures dix minutes, est reprise à dix-sept heures trente minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

MM. Legaret, Baylot, Jean-Paul David, Debray et Albert Sorel opposent la question préalable n° 2, conformément à l'article 91, alinéa 3, du règlement.

La parole est à M. Legaret.

M. Jean Legaret. Monsieur le président, je n'ai absolument rien à ajouter à l'excellente démonstration que vient de faire M. Peytel. Il a consacré la majeure partie — je ne dirai pas la totalité — de son exposé, à nous démontrer le bien-fondé de sa demande de question préalable. Il nous a indiqué que des réformes étaient indispensables à la R. A. T. P. et que le projet du Gouvernement n'était justifié que s'il apparaissait que ces réformes ne pouvaient être réalisées, qu'avant que les projets gouvernementaux soient discutés il fallait que le Gouvernement responsable opère les réformes qui s'imposent et dont M. Peytel a excellemment démontré la nécessité.

Après une aussi brillante et convaincante démonstration, nous avons été surpris, plusieurs de nos collègues et moi, de voir M. Peytel retirer la question préalable, support de sa démonstration.

Je n'ai absolument rien à ajouter à l'excellente démonstration de M. Peytel, je reprends simplement ce qu'il en a retiré, c'est-à-dire la question préalable elle-même.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement a le regret de repousser la question préalable opposée par l'honorable M. Legaret, ceci pour les raisons qui ont déjà été données par lui au début de la séance à propos d'une autre motion préalable.

Les mêmes causes doivent avoir, me semble-t-il, les mêmes effets.

Il s'agit, je le rappelle, en la circonstance, de remédier à un déficit grave qui ne saurait subsister sans injustice du point de vue de la répartition des charges entre l'ensemble des contribuables du pays. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

Je pense donc qu'à partir du moment, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, où le Gouvernement a pris responsabilité de relever les tarifs des transports parisiens, il n'est pas inopportun que le Parlement examine les mesures de compensation prévues dans le projet de loi qui lui est soumis.

Pour ces motifs, auxquels s'ajoute le fait que le Gouvernement donnera, au cours du déroulement un peu compliqué de ce débat, toutes explications utiles sur ses intentions en ce qui concerne l'assainissement de la R. A. T. P., le Gouvernement demande à l'honorable M. Legaret de vouloir bien retirer sa question préalable. S'il s'y refusait, le Gouvernement demanderait à l'Assemblée nationale de la repousser.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas statué sur cette question préalable mais je crois qu'elle est un peu contradictoire avec le point de vue de la commission.

Je suppose donc que la commission serait contre la question préalable. (*Mouvements divers à droite.*)

Je dis bien : je suppose...

M. le président. La parole est à M. Peytel, contre la question préalable.

M. Michel Peytel. Monsieur le président, j'aimerais d'abord savoir si M. Legaret maintient sa question préalable.

M. Jean Legaret. Je la maintiens, monsieur le président.

M. Michel Peytel. Dans ces conditions, je dirai à M. Legaret que je croyais avoir été assez explicite à la fin de mon exposé. Si tel n'a pas été le cas, je le prie de bien vouloir m'en excuser et je vais lui donner tout de suite l'explication qu'il souhaite.

Si j'ai retiré ma demande de question préalable, c'est pour deux raisons.

C'est tout d'abord parce que nous nous trouvons devant une situation de fait. Le syndicat des transports de la région parisienne a, en effet, décidé — et le Gouvernement l'y a autorisé — d'augmenter les tarifs de transport de la région parisienne. Aujourd'hui, le fait est acquis.

Si nous adoptons la question préalable, que va-t-il se passer ? Comme vient de le rappeler M. le ministre des finances et des affaires économiques, ce sont les plus déshérités parmi nos populations de la région parisienne qui supporteront toute la charge de cette augmentation des tarifs sans aucune compensation (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs. — Interruptions à droite*), ce qui me paraît une solution socialement inadmissible.

M. Jean Baylot. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Peytel ?

M. le président. Non, monsieur Baylot, ce n'est pas possible. Aux termes de l'article 91 du règlement, dans la discussion d'une question préalable, ont seuls droit à la parole l'auteur, le Gouvernement, la commission saisie au fond et un orateur « contre ». Je ne peux pas laisser le débat s'égarer.

M. Jean Baylot. Je le déplore parce que j'aurais voulu répondre au dernier argument de M. Peytel.

M. Michel Peytel. Je disais donc que cette solution est socialement inadmissible. C'est la raison pour laquelle il me paraît impensable que nous n'entamions pas la discussion du projet portant relèvement de la prime de transport.

Mais il est une seconde raison. Me tournant plus particulièrement vers nos collègues de province, je leur demande s'ils souhaitent voir se perpétuer le déficit chronique de la R. A. T. P. et des transports de la région parisienne et s'ils désirent que tous les ans on vienne leur demander, à la fin de l'année, le vote de crédits supplémentaires pour combler ce déficit.

C'est parce que nous ne le voulons pas plus qu'eux que nous souhaitons que la discussion au fond s'engage afin d'aborder le vrai problème : celui de la réforme qui pourrait seule amener d'abord une réduction, ensuite une suppression totale du déficit. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Jean Legaret. Je demande la parole.

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

M. Jean Legaret. Monsieur le président, je répondrai d'abord à la demande — plutôt à la suggestion — de M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il est bien certain que si j'ai repris la question préalable de M. Peytel, ce n'est pas pour la retirer.

En second lieu, M. Peytel a fait valoir, à la fin de son exposé, deux excellentes raisons de retirer la question, après nous avoir donné mille excellentes raisons de la poser. J'en reste aux mille excellentes raisons de la poser.

M. René Laurin. Laissez donc les auteurs exposer leur pensée !

M. Jean Legaret. Monsieur Laurin, je ne vous ai jamais interrompu ; ayez la même correction à mon égard.

M. René Laurin. Je ne me serais pas laissé interrompre. (Exclamations à droite.)

M. Jean Legaret. Je suis tout à fait d'accord avec M. Peytel sur la nécessité avant toute chose de réformer la R. A. T. P. Il s'agit, dans notre esprit, d'une question préalable à la réorganisation de la R. A. T. P. qui a tous les défauts qu'il a si bien indiqués.

J'estime qu'il serait déplaisant et parfaitement « injuste », pour reprendre un terme qu'il a employé il y a un instant, de faire payer aux entrepreneurs, aux petits patrons, à la population parisienne les conséquences d'une incurie de l'Etat. (Applaudissements à droite.)

M. Georges Bourriquet. Pas de l'Etat !

M. Jean Baylot. Si. de l'Etat !

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la question préalable opposée par M. Legaret.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public.

Il va être procédé au vote par scrutin public.

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

Je prie MM. les délégués de retirer au service des procès-verbaux les clés de vote de leurs délégués.

M. le président. Je prie mesdames et messieurs les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de suffrages exprimés.....	480
Majorité absolue	241
Pour l'adoption	115
Contre	365

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Waldeck Rochet.

M. Waldeck Rochet. Mesdames, messieurs, hier soir, au moment même où notre Assemblée devait discuter du projet de loi relatif à la prime de transport, le Gouvernement annonçait par un communiqué que les tarifs des transports parisiens allaient être augmentés massivement à partir du 1^{er} août.

En prenant cette décision avant que ne soit discuté le projet sur la prime de transport, le Gouvernement — et avec lui le groupe U. N. R., il faut le dire — a voulu visiblement rendre l'augmentation des tarifs de transports inévitable, tout en empêchant que les amendements qui tendent à résoudre le problème sans augmentation des tarifs puissent être valablement discutés.

Déjà hier soir, j'ai protesté au nom des députés communistes contre cette méthode, contre cette manœuvre, et je renouvelle aujourd'hui notre protestation.

Certes, mesdames, messieurs, nous sommes d'avis qu'il est nécessaire de majorer la prime mensuelle de transport, car celle-ci a été fixée à 800 francs en janvier 1950, c'est-à-dire il y a plus de dix ans, et il est certain qu'elle est notablement insuffisante pour compenser les dépenses de transport des travailleurs de l'agglomération parisienne. Mais nous n'admettons pas que cette majoration serve de couverture à une augmentation des tarifs dont les travailleurs feraient les frais.

En effet, si nous nous en rapportons aux chiffres avancés, il est évident que la majoration de la prime prévue par le Gouvernement ne compensera pas les frais supplémentaires qui résul-

teront de l'augmentation des tarifs de transport. Pour que la compensation soit réelle, il faudrait, selon nous, que la prime mensuelle de transport fût portée à 2.000 francs au moins ; c'est ce que propose l'un de nos amendements.

Au surplus, de nombreux usagers, parmi lesquels les vieux travailleurs, les ménagères et d'autres personnes qui se trouvent en dehors des circuits de production, ne bénéficient pas de la prime et subiront la hausse des transports.

Les travailleurs de la région parisienne ont d'autant plus de raisons d'être opposés à la hausse des tarifs que leurs salaires sont pratiquement bloqués malgré le retard considérable qu'ils subissent par rapport au coût de la vie. Le rapporteur général de la commission des finances, M. Marc Jacquet, n'a-t-il pas lui-même reconnu, lors de la dernière discussion budgétaire, que le pouvoir d'achat des salariés de la région parisienne avait baissé de 16 à 12 p. 100 dans la dernière période ? Depuis, les salaires ont peu bougé. Dans le meilleur des cas, les augmentations obtenues ne sont que de quelques points pour cent et compensent à peine les nouvelles augmentations de prix qui sont intervenues.

Dans de telles conditions, il est profondément injuste de vouloir faire supporter par les travailleurs une augmentation des tarifs de transport, d'autant plus que ce sont les travailleurs les plus désavantagés, ceux qui passent des heures dans les autobus ou le métro pour aller ou revenir de leur travail, qui sont frappés.

C'est pourquoi, tant ici qu'au conseil général de la Seine, les élus communistes sont résolument opposés à toute hausse des tarifs de transport, que celle-ci soit réalisée par une loi ou par décret.

On invoque le déficit de la R. A. T. P. Tout d'abord, dans le budget de la R. A. T. P. figurent certaines charges qu'il est inadmissible de vouloir faire payer aux travailleurs qui empruntent les services de transports publics pour se rendre à leur travail. Par exemple — comme s'il ne s'agissait pas d'un service public — la R. A. T. P. doit acquitter la taxe sur l'essence consommée par les autobus...

M. Joseph Pinvidic. C'est normal. Les autres transporteurs la payent bien.

M. Waldeck Rochet. ... et d'autres taxes encore, soit plus de 10 milliards de francs d'impôts payés à l'Etat. Elle doit aussi supporter les pertes, s'élevant à plusieurs milliards, découlant des tarifs spéciaux qui devraient normalement être pris en charge par l'Etat, puisque imposés par lui. Enfin, pour l'achat de son carburant et de sa force motrice, elle paye des tarifs plus élevés que certains gros utilisateurs publics ou privés plus favorisés.

Comme le soulignent les unions syndicales, C. G. T. et F. O., tout cela est anormal pour une entreprise qui doit être considérée comme un service public. Logiquement, l'Etat ne devrait plus percevoir la taxe sur l'essence consommée par les autobus. Il devrait prendre en charge les pertes résultant de tarifs spéciaux imposés pour des motifs d'intérêt public. Les tarifs de l'électricité utilisée par la R. A. T. P. ne devraient pas être plus élevés que ceux consentis aux trusts de l'électrochimie. Il y a enfin, comme l'a dit M. Peytel, les très hauts personnages qui, en grand nombre, émargent au budget de la R. A. T. P., mais qu'il ne faut pas confondre, comme il a eu tendance à le faire, avec les agents de la R. A. T. P. qui, eux, travaillent et ne sont nullement des privilégiés.

De toute façon, il n'y a aucune raison pour que les travailleurs de l'agglomération parisienne soient obligés de supporter des charges anormales et un déficit dont ils ne sont pas responsables.

D'autres mesures peuvent être prises dans l'immédiat pour éviter l'augmentation des tarifs de transport. L'une d'elles consisterait à rétablir, en l'aménageant, la taxe de 600 francs par travailleur qui était acquittée avant l'ordonnance du 7 janvier 1950 par les employeurs de main-d'œuvre de la région parisienne. C'est le sens de l'amendement que j'ai déposé avec mon ami Maurice Thorez, au nom des députés communistes. (Mouvements divers.)

Nous proposons, aux termes de cet amendement, qu'à compter du 1^{er} août 1960, soit instituée, à la charge des employeurs occupant plus de dix salariés, une taxe dont le taux serait de 500 anciens francs par salarié et par mois pour les employeurs occupant de dix à cent salariés, de 1.000 francs pour les employeurs occupant de 101 à 1.000 salariés, et de 2.000 francs pour ceux occupant plus de 1.000 salariés. En contrepartie, notre amendement dispose que les tarifs des transports parisiens seront maintenus à leur taux actuel.

Mesdames, messieurs, nous croyons qu'une telle mesure, qui a déjà été appliquée dans le passé afin d'éviter la hausse... (Interruptions à droite.)

M. Jean Baylot. Avec beaucoup de succès, n'est-ce pas ?

M. Waldeck Rochet. ... se justifie pleinement. En effet, il est juste et normal, quoi qu'en pense certains, de ce côté de l'Assemblée (la droite) qu'une partie des charges d'exploitation de la R. A. T. P. soit supportée par ceux à qui les transports profitent, c'est-à-dire les grosses entreprises et les grands magasins qui emploient des centaines de milliers de travailleurs amenés à pied d'œuvre par la R. A. T. P., ce qui permet aux patrons de réaliser de substantiels profits. (*Interruptions et rires au centre et à gauche. — Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

Mesdames, messieurs, il s'agit donc de choisir, pour autant que nous en avons encore la possibilité, entre la solution de justice que nous proposons et la hausse des tarifs proposée par le Gouvernement. Qu'on le veuille ou non, ceux qui, sous différents prétextes, repousseront notre amendement prendront par là même la responsabilité de faire payer les travailleurs afin de ménager les profits des grandes firmes industrielles et des grands magasins. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche. — Protestations à gauche et au centre.*)

Pour conclure, je dirai que si le texte du Gouvernement était adopté tel quel — on l'a déjà fait observer — les travailleurs seraient doublement victimes : d'une part, ils subiraient la hausse des transports qui est décidée depuis hier, mais, d'autre part et en même temps, grâce au truquage de l'indice des prix prévu effectivement par le texte gouvernemental, c'est le S. M. I. G. qui serait maintenu artificiellement à un taux inférieur.

Tel est en effet le sens des dispositions figurant à la fin de l'article unique du projet, dispositions qui prévoient que, par dérogation à la loi du 26 juin 1947, applicable à la fixation du S. M. I. G., le Gouvernement pourra modifier et compléter le décret du 17 septembre 1957. En clair, cela veut dire qu'en violation de la loi actuelle, le Gouvernement pourra, par des manipulations de l'indice des 179 articles, échapper à l'obligation légale de majorer le S. M. I. G. et maintenir par exemple ce dernier à 160,15 francs alors qu'il devrait être actuellement de 194 francs.

Une fois de plus, nous tenons à dénoncer avec vigueur le procédé qui consiste à truquer l'indice des prix afin de maintenir le salaire minimum interprofessionnel garanti à un niveau inférieur. Pour nous communistes, c'est un motif supplémentaire de nous opposer résolument tout à la fois à la hausse des tarifs des transports et à la politique sociale rétrograde du Gouvernement. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

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

M. Pierre Ruais. Messieurs les ministres, mes chers collègues, ainsi le Gouvernement vient de brusquer sa décision de procéder à la hausse des tarifs des transports parisiens, malgré les objurgations des députés parisiens qui ressentent tout ce que cette mesure, avec les taux prévus, comporte de dur pour la population parisienne.

Oh ! je le sais bien, monsieur le ministre des finances, vous avez voulu réaliser une « opération-vérité » des prix, mais il ne faut pas se dissimuler que cette opération-vérité est également une opération-dureté.

Qu'il s'agisse de vérité des prix, je ne le contesterai pas. La carte hebdomadaire de transport est au coefficient 16 par rapport à 1940. Qu'est-ce qui, en France, est encore à ce coefficient ?

Mais à qui la responsabilité incombe-t-elle ? Aux gouvernements qui se sont succédés sans arrêt depuis quinze ans. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

C'est pourquoi, lorsqu'un de mes collègues a parlé tout à l'heure des réformes à apporter à la gestion de la Régie autonome des transports parisiens, j'ai été un peu offusqué, je dois le dire, d'entendre traiter cette entreprise et son personnel comme ils l'ont été, car je sais combien ce personnel est méritant.

D'autre part, il ne faut pas compter exclusivement sur des miracles. Je pourrais en effet vous citer quelques chiffres.

Le déficit de la R. A. T. P. se compose de trois postes. En premier lieu, à concurrence de 10 milliards d'anciens francs, pour la réduction de tarif aux familles nombreuses. Voulez-vous supprimer cette réduction ? Votons. Chacun prendra ses responsabilités.

En second lieu, les cartes hebdomadaires de travail coûtent 7 milliards d'anciens francs. Qui veut supprimer la réduction de tarif pour les cartes hebdomadaires de travail ? Votons. Chacun prendra ses responsabilités.

Il s'agit, en troisième lieu, de 12 milliards d'anciens francs dus à ce que le Gouvernement ne veut pas laisser les tarifs atteindre leur taux normal d'équilibre. Ces tarifs ne sont, en effet, qu'au coefficient 16, je l'ai dit tout à l'heure, de par la volonté du Gouvernement.

Je puiserais un autre argument dans une comparaison avec la S. N. C. F.

Vous savez que la S. N. C. F. a mis dix ans et a utilisé d'énormes crédits de modernisation avant de réduire de 500.000 à 400.000 l'effectif de son personnel. Que l'on donne à la Régie autonome des transports parisiens des crédits d'investissements et du temps ; c'est la seule manière de réaliser une véritable réforme de la gestion.

En fait, ce débat est d'ordre social puisqu'il a été placé sous le signe de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. Et nous sommes invités à examiner les répercussions de l'augmentation de tarif qui a été décidée.

Mais chacun s'est rendu compte que ce projet, d'apparence sociale, vise, en fait, à des objectifs économiques et budgétaires. Le mécanisme en est aisément explicable ; je le schématise. L'indice des 179 articles comprend un coefficient relativement élevé pour le prix des transports parisiens ; cet indice commande le relèvement du seuil du S. M. I. G. Nul gouvernement, pas plus celui d'aujourd'hui que les précédents, ne peut voir de gaité de cœur franchir ce seuil. Aussi, sa tendance naturelle est-elle de maintenir les tarifs et de les bloquer. Mais en agissant ainsi, et ce en vertu de textes constants et parfaitement justifiés, il est obligé de compenser les pertes de recettes qui en résultent, ce qui entraîne de lourdes charges.

Il cherche donc naturellement à reporter celles-ci sur d'autres épaules.

A cet effet, il use de deux procédés. Le premier est la taxe de transport, que M. Pinay a supprimée. Dans ce système, le déficit de la R. A. T. P. est mis à la charge des employeurs. On leur demande de faire un versement direct. Par ce procédé, aucun franc ne se perd en cours de route ; mais il a l'inconvénient de ne pas se prêter à la vérité des prix de revient.

Le Gouvernement a alors recouru à un autre procédé, celui d'une hausse partielle avec compensation pour les salariés par l'institution d'une prime de transport.

Ce procédé présente bien des inconvénients et ce n'est pas le ministre des finances qui les ignore.

Pour moi qui me suis penché pendant quelques années sur ces problèmes, je tiens pour avéré qu'en définitive la prime de transport est plus lourde pour l'employeur que la taxe de transport et ce, contrairement aux apparences, parce qu'un grand nombre d'employés perçoivent la prime alors qu'ils n'utilisent pas des moyens de transport et aussi parce que cette prime n'est qu'une compensation moyenne dont le taux est supérieur à ce dont ils auraient besoin.

L'office des transports parisiens a toujours considéré que l'attribution d'une prime de transport est un procédé plus onéreux pour l'économie que celui de la taxe sur les transports. C'est aussi un procédé plus injuste parce qu'il ne fait pas jouer la compensation pour certaines catégories. Outre le cas de ceux qui voyagent sur de grandes distances — qui peut être résolu par une dégressivité des tarifs, ce qui n'entre pas dans la compétence du Parlement — il faut considérer en effet la situation des économiquement faibles et celle des membres des familles qui ne bénéficient pas de réductions de tarifs. C'est là une donnée fondamentale : il faudra, monsieur le ministre, vous pencher sur ce problème et nous dire ce que vous voulez faire pour ces catégories intéressantes de la population.

Des deux procédés qui ont été envisagés pour compenser les hausses de tarifs, le Gouvernement a retenu le second. Ce n'est pas le meilleur.

Dans le texte qu'il nous soumet, il emploie, s'agissant des dispositions modifiant le calcul de l'indice, le mot « compléter ». Je crois que le terme « neutraliser » eût été plus exact parce qu'en fait le Gouvernement veut neutraliser une partie de l'indice particulièrement sensible aux hausses de tarifs de la R. A. T. P. Si le Gouvernement faisait entrer dans ce calcul les 600 francs qui constituaient le montant de la première prime la neutralisation du poste correspondant des 179 articles atteindrait les trois quarts.

D'ailleurs, ne vous y trompez pas, d'autres hausses de tarif surviendront et plus elles seront élevées plus cette neutralisation deviendra totale. A ce moment là, le Gouvernement sera débarrassé de ce boulet gênant qu'il traîne depuis si longtemps. C'est, au fond, ce qu'il cherche.

Et dorénavant, dans le vase clos de la région parisienne, il augmentera les tarifs comme il l'entendra et, sans gêne, diminuera jusqu'à la suppression la charge qui pèse sur l'Etat du fait des transports parisiens.

Je veux encore mettre en évidence un autre point très important. Le texte contient l'expression « compensation partielle ou totale ». Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela signifie qu'en plus, à son gré, c'est-à-dire sans consulter ni le Parlement, ni aucune autre assemblée élue, sans consulter les patrons ou les employés, il fera peser la charge plus ou moins sur les patrons ou sur les salariés, selon la politique du moment.

En somme, monsieur le ministre, à quoi se résume votre proposition ? Dans une partie très dure qui se jouait entre l'Etat, les patrons et les salariés, chacun payait son écot. Maintenant, l'Etat se retire et dit : je ne verserai plus rien, mais j'arbitrerai les pertes entre patrons et salariés. D'où mon premier reproche.

Le Gouvernement peut ainsi instituer une sorte d'impôt ou un sursalaire camouflé, en modifiant le taux selon son désir et sans aucun contrôle d'une assemblée élue, qu'elle soit parlementaire ou locale.

Combien ici je préférerais une solution que j'ai préconisée depuis longtemps !

Monsieur le ministre, maintenant que vous venez de détacher ce boulet qu'était le rattachement des tarifs au S. M. I. G. et qui vous pesait, pourquoi tenez-vous donc à garder le contrôle de la R. A. T. P. ? Rendez-le aux collectivités locales ! Les transports parisiens sont l'affaire des collectivités de la région parisienne, de même que les transports de Marseille sont l'affaire des Marseillais et ceux de Bordeaux des Bordelais.

J'ai un deuxième reproche à vous adresser, celui de ne pas profiter de l'occasion que vous avez suscitée vous-même pour supprimer de l'indice des 179 articles le caractère trop parisien qui provenait de la pondération des tarifs des transports de la capitale. Il y a là, en effet, une injustice en ce sens qu'en cas de hausse des tarifs dans la région parisienne le travailleur parisien bénéficiera d'une compensation tandis que les Marseillais ou les Bordelais n'en bénéficieront pas lorsque les tarifs de transport augmenteront dans leur ville. Voilà un défaut majeur de votre texte.

J'en viens enfin à mon dernier reproche.

Il n'appartient pas au Parlement — car il vous serait facile de nous opposer l'article 44 de la Constitution — d'instituer les compensations dont j'ai parlé, spécialement au profit des pauvres gens que sont les économiquement faibles qui ne disposent que de deux cents francs par jour et qui devront payer maintenant trente-sept francs leur billet de métro. Je vous demande de penser à eux tout à l'heure, car il n'y a rien de plus poignant que de voir la misère de ces pauvres gens à Paris. En province, quand un vieillard a faim ses voisins s'en aperçoivent et interviennent. A Paris, il n'en est pas de même et les vieillards meurent de faim sans que personne s'en aperçoive.

Monsieur le ministre, je vous demande de penser avec cœur à eux en acceptant l'amendement que je proposerai tout à l'heure en leur faveur. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

M. le président. La parole est à M. Mazurier. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. Paul Mazurier. Mesdames, messieurs, si depuis l'ouverture de la session la majeure partie du temps de l'Assemblée a été consacrée à la discussion des problèmes agricoles, ce que justifiait d'ailleurs la gravité de la crise agricole, l'ordre du jour de cette fin de session nous pose des problèmes qui, pour être plus régionaux, n'en sont pas moins, contrairement à certaines affirmations produites à cette tribune, d'ordre national.

Essayer, en effet, de ramener à la seule région parisienne le problème du déficit des transports, c'est vouloir se voiler la face et ignorer une situation dont cette région n'est pas essentiellement responsable.

Nous avons connu des déficits à la S. N. C. F. où, pour assurer certaines activités, on n'hésitait pas à maintenir des lignes secondaires et c'est alors l'ensemble de la nation, région parisienne comprise, qui, sans discussion, combloit ces déficits parce qu'un élément d'intérêt national intervenait.

La région parisienne a attiré les habitants de la province pour les multiples raisons que vous connaissez, notamment l'insuffisance de l'équipement des régions rurales et les conditions de vie très différentes. Il en est résulté un accroissement de l'activité de cette région qui constitue une source de bénéfices pour un certain nombre de personnes. C'est une question que nous pourrions traiter, si vous le voulez bien.

Les travailleurs sont donc venus dans la région parisienne et l'on a très rapidement aperçu que le problème de leur logement ne pouvait plus être résolu dans l'ancien cadre de cette région, c'est-à-dire celui des fortifications. La région parisienne a

« éclaté » dans des proportions telles que le problème des transports n'est pas resté, qu'on le veuille ou non, un problème propre à la capitale ou même à la région parisienne.

En faisant éclater Paris, on a évidemment créé des cités nouvelles. on a étendu — on a omis de le dire tout à l'heure — le réseau de la R. A. T. P. Du fait de cette extension, on a exigé des transports plus rapides et l'on a augmenté notablement le matériel indispensable aux heures de pointe pour amener les gens à leur travail ou les ramener chez eux, car l'on n'a peut-être pas su modifier à temps, en fonction même de l'éclatement de la capitale, les heures de présence dans les bureaux.

Si l'on se réfère aux statistiques, on constate qu'aux heures de pointe le matériel semble insuffisant, alors qu'il reste au garage pendant plusieurs heures et qu'il faut cependant en assurer l'amortissement.

D'autre part, la création de villes satellites à plusieurs kilomètres de Paris exige que les travailleurs partent tôt le matin et rentrent tard le soir. C'est précisément, monsieur le ministre, ceux-là que votre projet pénalise.

Si, à une certaine période, on a pu accepter le principe de la prime de transport, disons que c'était plutôt pour provoquer une augmentation déguisée des salaires, de même que la mesure actuellement proposée tend à éviter le relèvement du S. M. I. G., ainsi que l'ont déjà dit certains de ceux qui m'ont précédé à cette tribune.

Au cours d'une séance de conseil de révision, il m'est arrivé de demander à un conscrit pourquoi il était aussi maigre et pourquoi il ne faisait pas de sport. Je sais, monsieur le ministre que vous aimez vous servir d'une bicyclette, mais lui, l'utilisait par force. Voici, en effet, ce qu'il m'a répondu : je pars de chez moi le matin à quatre heures et demie ; je dépose ma bicyclette au café situé en face de la gare de Luzarches, ce qui exige que je prenne une consommation, puis je prends la micheline jusqu'à Montsoult et le train de Montsoult à Paris où je reprends l'autobus jusqu'à la gare Saint-Lazare pour aller travailler à Bezons ; le soir, je refais le même trajet en sens inverse.

Ce travailleur, qui passe plus de quatre heures dans les moyens de transport, est déjà pénalisé parce qu'il habite loin du lieu de son travail. Vous allez le pénaliser une deuxième fois, alors que l'ouvrier qui a la chance de demeurer au 24 de la rue Réaumur et de travailler au 26 de la même rue touchera la même prime de transport que celui qui fait chaque jour plusieurs dizaines de kilomètres. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Votre projet crée une injustice entre le travailleur de la grande banlieue et celui de la région parisienne. Vous devez être logique jusqu'au bout. Si vous n'acceptez pas l'amendement que j'ai déposé avec un certain nombre de mes amis socialistes il faut étendre le bénéfice de cette prime de transport à l'ensemble du territoire. C'est là un problème d'ordre national. Comment refuserez-vous de l'envisager ?

On nous a dit dernièrement, à propos d'un certain problème algérien, que l'Assemblée nationale n'était pas composée de députés de telle ou telle circonscription, mais que les parlementaires représentaient l'ensemble du pays. Je le répète, si demain les villes de Mulhouse, Lille, Lyon ou Marseille sont obligées d'augmenter leurs tarifs de transport pour équilibrer leur budget et si vous n'acceptez pas, comme nous le demandons, qu'une imposition correspondante soit appliquée aux industriels ou aux commerçants qui utilisent de la main-d'œuvre, comment justifierez-vous aux yeux de ces mêmes ouvriers l'octroi d'un supplément de 700 francs aux salariés de la région parisienne ? Si vous acceptez le principe de la prime de transport, messieurs les ministres, il faut la généraliser sur le plan national.

Vous voulez décongestionner Paris, décentraliser. Si vous donnez ou plutôt si vous semblez donner aux travailleurs parisiens un avantage, d'ailleurs relatif, comment éviteriez-vous que les travailleurs de Lille, de Bordeaux, de Marseille ou de nos campagnes qui font parfois 15 ou 20 kilomètres à leurs frais pour se rendre dans les usines que l'on a implantées, comment éviteriez-vous, dis-je, que ces travailleurs ne se tiennent pas le raisonnement suivant : nous faisons 15 ou 20 kilomètres pour aller travailler aux Tréfileries du Havre ou dans les filatures de Roubaix et nous ne percevons aucune indemnité de transport ; si nous avions la chance de travailler à Paris, nous toucherions cette prime qui diminuerait d'autant nos charges.

Il est prévu, messieurs les ministres, d'attribuer une prime aux industriels qui quitteraient Paris pour installer leurs usines en province et, d'après les bruits qui circulent, on prépare dans la région parisienne un aménagement important qui aggraverait les charges des industriels. Il faut être logique. Si les industriels et les gros commerçants de la région parisienne, les Galeries Lafayette, le Printemps ou d'autres grands maga-

sinés trouvent que leurs charges sont trop élevées, qu'ils aillent s'installer dans nos villes-dortoirs où nous les attendons avec plaisir.

M. André Fanton. Pourquoi pas dans la forêt de Fontainebleau ?

M. Paul Mazurier. Cela éviterait de verser des primes de transport, puisque les travailleurs pourraient vivre et s'habiller sur place sans perdre de temps dans les moyens de transport.

C'est pourquoi nous maintenons notre amendement qui prévoit le remplacement de la prime de transport par un impôt logique afin d'éviter la hausse des tarifs et de placer tous les habitants de la région parisienne sur le même plan. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Raymond Hanin. Mesdames, messieurs, après le rapport si clair et si précis qu'a présenté M. Degraeve et les explications pertinentes de M. Peytel, je limiterai mon propos aux incidences que peuvent avoir sur le budget des salariés de province les décisions que nous sommes appelés à prendre aujourd'hui.

Le budget de la Régie autonome des transports parisiens pour l'exercice 1960 doit se solder, comme l'a précisé M. le rapporteur, par un déficit de 303 millions de nouveaux francs. Ce déficit est dû, paraît-il, à concurrence des trois quarts, à l'application de tarifs réduits aux cartes hebdomadaires de transport, qui représentent environ 47 p. 100 du trafic. C'est précisément, en particulier, par l'augmentation sensible du tarif de ces cartes que le Gouvernement entend équilibrer la situation.

Parallèlement, il demande aux employeurs d'augmenter le montant de la prime spéciale mensuelle de transport allouée à leurs salariés. Cette majoration, on l'a dit, peut, certes, avoir d'heureuses répercussions en renforçant le désir de certaines entreprises parisiennes de se décentraliser vers la province. Mais, de toute façon, à mes yeux, elle aura incontestablement, à plus ou moins longue échéance, une incidence sur le salaire minimum interprofessionnel garanti, puisque le facteur « transport » est compris dans la liste des 179 articles servant de canevas à l'ensemble de la situation sociale et économique du pay. En effet, au groupe « transport » des 179 articles figurent jusqu'à nouvel ordre les tickets de métro, les cartes hebdomadaires de métro et d'autobus, ainsi que celles de la S. N. C. F. banlieue.

Ainsi, compte tenu de cette influence certaine sur le coût de la vie, je ne puis que constater, monsieur le ministre, qu'une fois de plus les salariés de nos villes de province vont être doublement pénalisés par cette décision. En effet, dans nombre de départements, notamment dans celui que j'ai l'honneur de représenter, la Haute-Marne, les conseils généraux, devant la carence de l'Etat qui a brusquement dénoncé, dès 1951, les conventions par lesquelles il garantissait financièrement le déficit des lignes d'autobus remplaçant les lignes de chemin de fer supprimées d'ailleurs de sa propre autorité, se sont vus dans l'obligation de voter d'importantes subventions pour permettre le maintien de ces malheureuses lignes d'autobus qui continuent, dans nos petits villages de France, à rendre de si grands services, en particulier aux vieillards, qui n'ont ni la possibilité, ni même l'espoir d'acquérir une voiture pour se rendre, ne serait-ce qu'au chef-lieu de canton voisin.

Du même coup, ils ont entraîné dans cette voie des subventions les communes qui se trouvent dans l'obligation de mettre en recouvrement, tout comme les départements, de nouveaux centimes, grevant ainsi les budgets les plus modestes.

Aujourd'hui, ces mêmes salariés de province, qui ont déjà subi le contrecoup de ces charges supplémentaires, vont être, à plus ou moins brève échéance, frappés une seconde fois par l'élévation du coût de la vie due à l'application de la surprime que vous proposez d'imposer aux entreprises, qui seront obligées de la répercuter sur les prix.

Aussi, je vous demande, monsieur le ministre, d'envisager la révision de ce problème des transports avec le Gouvernement, sur le plan national, pour tout le territoire, compte tenu des déficits, mais aussi des bénéfices réels enregistrés dans tous les secteurs. En effet, ce problème des transports cause à nos collectivités locales une gêne financière très angoissante, surtout depuis que l'Etat semble avoir oublié la notion essentielle de service public qui avait présidé à leur création. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Cachat, dernier orateur inscrit dans la discussion générale.

M. Armand Cachat. Mesdames, messieurs, nous allons, je crois, voter cette augmentation de la prime de transport destinée, paraît-il, à compenser l'augmentation des tarifs de transport pour résorber le déficit de la R. A. T. P.

Parmi les causes de ce déficit figurent incontestablement certains abus. Il est évident aussi qu'une réorganisation s'impose.

On a parlé de certains hauts fonctionnaires de la R. A. T. P., du nombre de ses retraités : je n'y reviendrai pas. J'évoquerai seulement quelques causes de déficit sur lesquelles on n'a pas insisté.

Il existe à la R. A. T. P. des comités d'entreprise qui bénéficient d'une contribution fixée, je crois, à un pour cent pour leurs œuvres sociales. J'en approuve l'esprit. Je comprendrais que ce pourcentage fût basé sur les recettes d'exploitation proprement dites. Mais n'est-il pas abusif qu'il porte également sur la publicité et sur les subventions de l'Etat ? Si demain le Gouvernement décide d'accorder à la R. A. T. P. une nouvelle subvention de 30 milliards pour combler le déficit, serait-il concevable d'en distraire 300 millions au profit des comités d'entreprise ?

Il faut aussi mettre l'accent sur l'abus des cartes hebdomadaires. J'en parle sagement, car je suis maire d'une commune de banlieue, et je sais que, n'importe qui peut, sans la moindre formalité, acheter à la gare une carte hebdomadaire. Et c'est ce que tout le monde fait. La carte coûtant 350 francs et le trajet aller et retour entre Paris et ma commune coûtant 240 francs à plein tarif, il s'ensuit que le détenteur d'une carte paye, pour deux voyages, 350 francs au lieu de 480, d'où un bénéfice de 130 francs et que tous les autres voyages de la semaine sont effectués gratuitement.

Le déficit a également d'autres causes parmi lesquelles figure ce que j'appellerai la cadence de rotation du matériel roulant. Mon collègue M. Mazurier l'a fort bien dit. Alors qu'à certaines heures de pointe l'on constate un manque de matériel, soit à l'aller soit au retour, on peut voir à d'autres moments de la journée les voitures rouler à vide ou rester au garage.

On pratiquait autrefois les « coupures ». Les ouvriers travaillaient trois heures le matin, deux heures au milieu de la journée, et trois heures le soir. Je conçois que cela fût très désagréable. Mais aujourd'hui, on maintient l'ensemble du personnel et du matériel en activité, même durant les heures creuses et, dans les garages, les ouvriers attendent souvent, assis sur les banquettes. Cette situation n'est pas la faute du personnel et je n'ai aucune critique à lui adresser.

Je crois savoir, monsieur le ministre, que vous avez examiné, avec l'aide d'une commission nommée à cet effet, le problème de l'étalement des heures d'entrée dans les usines. Si les personnels des usines Simca, Renault et Citroën, qui comptent chacune à peu près 30.000 ouvriers, prenaient et quittaient leur travail à des heures échelonnées, au lieu de le faire aux mêmes heures, il en résulterait un avantage.

A Paris, certaines lignes d'autobus font absolument double emploi avec les lignes de métro, c'est-à-dire que si le métro est plein, l'autobus est vide. Cela fut fait à un certain moment pour complaire à une personnalité politique. Je n'insiste pas, mais je considère qu'une amélioration devrait être apportée sur ce point.

Il est exact que la circulation dans Paris est aussi une cause de déficit. Quand un autobus, de son point de départ à son point d'arrivée, est obligé de s'arrêter tous les deux mètres ou tous les dix mètres à cause des embarras alors que son moteur tourne sans arrêt, il est évident qu'il brûle beaucoup plus d'essence que s'il circulait sur une route libre.

Je crois savoir aussi, monsieur le ministre, que vous avez envisagé l'utilisation dans les heures creuses de modèles réduits consommant moins d'essence.

Tout cela fait que le coût des services de la R. A. T. P. est double à peu près de celui des services privés.

Les gouvernements précédents ont sans doute commis certaines fautes, qui ont eu des répercussions sur le S. M. I. G. Je n'y reviendrai pas. Vous-même, monsieur le ministre, lorsque vous avez mis en place le comité — qui est d'ailleurs toujours provisoire — du syndicat des transports de la région parisienne, vous avez fait comprendre à ses membres qu'il fallait absolument augmenter les tarifs de transport de la R. A. T. P. pour en résorber le déficit. Cette augmentation a d'ailleurs été votée, mais le Gouvernement est revenu sur cette décision puisque, quarante-huit heures plus tard, la presse démentait formellement cette augmentation de tarif.

Telles sont certaines causes du déficit.

J'en viens maintenant à ce que l'on appelle la prime de transport. Il est absolument faux de dire que les ouvriers perçoivent une prime de transport. A l'époque où les salaires étaient bloqués, on leur a accordé une somme de 500 francs que l'on a dénommée « prime de transport ». Elle constitue donc, en fait, un sursalaire.

Ensuite, le doigt étant pris dans l'engrenage, cette prime a été portée à 800 francs, et maintenant on nous demande de la porter à 1.500 francs, afin d'éviter, nous dit-on, des répercussions trop sensibles de l'augmentation des transports en commun de la région parisienne sur les budgets familiaux.

Si cette mesure se justifie pour Paris, elle a un effet absolument contraire sur tous les habitants de la banlieue.

Le département de Seine-et-Oise, qui est compris dans la proche banlieue, compte 300.000 personnes qui viennent travailler tous les jours à Paris. Vous les avez encouragés à s'installer en banlieue, notamment en Seine-et-Oise, pour des raisons d'agrément et alors que les élus locaux n'étaient pas toujours d'accord. D'ailleurs, tout récemment, lors du débat relatif aux transferts des bureaux, M. Sudreau nous a indiqué que la population de la région parisienne augmentait de 160.000 habitants par an, dont 100.000 s'installent en Seine-et-Oise.

L'augmentation de la prime de transport défavorise non seulement notre département, mais également tous les travailleurs de la banlieue par rapport à ceux de la Seine. Le « banlieusard » qui va travailler à Paris achète chaque semaine une carte de chemin de fer. Quand il arrive à Paris, il est obligé d'acheter une carte de métro.

Dans le cas d'une commune peu éloignée de Paris, la carte hebdomadaire de chemin de fer coûte 350 francs et la carte de métro 160 francs, soit 2.200 francs pour quatre semaines et deux jours. Le travailleur qui touche une prime de transport de 800 francs est en déficit de 1.400 francs.

La presse annonce que la S. N. C. F. augmenterait ses tarifs de 50 p. 100, ce qui porterait à 525 francs la carte hebdomadaire de chemins de fer, et la carte de métro coûterait 300 francs, soit 3.700 francs par mois, moins 1.500 francs de prime, ce qui ferait 2.200 francs de déficit au lieu de 1.400 francs.

Or plus la distance est grande, plus le déficit est important, plus il grève les budgets familiaux.

Je ne parle pas des enfants qui sont tenus de venir à Paris pour aller dans les lycées, les centres techniques, les centres d'apprentissage. Ils y sont obligés du fait de l'insuffisance en banlieue de ces établissements scolaires et de l'accroissement de la population : en Seine-et-Oise cent mille habitants de plus chaque année que nous voudrions bien voir aller ailleurs.

Quelle serait, à mon sens, la solution ? Ce serait de supprimer la prime de transport en demandant toutefois aux employeurs de la verser à un fonds de compensation qui serait chargé de la répartir aux organismes déficitaires. Le conseil général de Seine-et-Oise a étudié cette question, il y a de cela quelques années.

Si un tel système était appliqué, tous les ouvriers voyageraient gratuitement parce que la somme de toutes les primes de transport allouées aux employés est supérieure au budget total de la R. A. T. P. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

On peut citer, à l'appui de cette solution, un exemple que tout le monde connaît, monsieur le ministre. On a demandé aux employeurs de verser une contribution de un pour cent des salaires à une caisse de compensation en vue de favoriser la construction, ce qui a rendu d'énormes services, mais supposez qu'on ait donné le produit de ce pourcentage à chaque employé pour construire sa maison : le résultat eût été nul. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Monsieur le ministre, je vous ai indiqué une solution. Il n'y en a pas d'autre. Il faut l'adopter dans l'intérêt de la R. A. T. P. qui n'aurait pas besoin d'augmenter le prix des transports. Ce serait également l'intérêt des ouvriers qui ne toucheraient plus la prime de transport mais qui n'auraient rien ou presque rien à payer pour se rendre sur leurs lieux de travail. (Applaudissements.)

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

M. Robert Buren, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas allonger ce débat qui, en réalité, ne concerne qu'indirectement, à ce moment précis, le problème de la gestion de la R. A. T. P. Mais puisqu'un certain nombre de parlementaires ont posé des questions au cours de la discussion générale, comme cela était parfaitement légitime, il est normal d'y répondre.

Trois points ont été soulevés. L'un, qui n'est guère contesté, concerne le fait que le déficit de la R. A. T. P. est essentiellement dû, quels que soient les jugements que l'on peut porter sur sa gestion, au fait que pendant des années on a étudié le problème du redressement des tarifs alors que s'accroissaient les dépenses et le coût de la vie en général. C'est à ce problème

que le Gouvernement fait face en autorisant l'application de la décision du comité provisoire du syndicat des transports de la région parisienne.

M. René Ribière. Le Gouvernement n'a rien fait pour la gestion depuis deux ans, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le second point sur lequel je voudrais insister davantage, car il a été soulevé plus en commission qu'en séance, c'est le fait qu'en 1958, alors que le relèvement du prix du billet de métro ou du ticket d'autobus — ce qu'on appelle le module, c'est-à-dire le prix de base — avait été assez important — le ticket de métro était porté de 20 à 30 francs — le prix de la carte hebdomadaire de transport, pour des raisons que socialement il est bien aisé de comprendre, avait été maintenu à son niveau ancien. La carte hebdomadaire, qui permet d'effectuer douze voyages pour le prix de huit, restait à 160 francs, si bien que les détenteurs de cette carte ne payaient que la valeur de cinq voyages un tiers.

On aboutissait à cette conséquence, heureuse pour les bénéficiaires, mais économiquement injustifiable, que ceux qui, pour des raisons d'ordre social, bénéficiaient auparavant d'une réduction de tarif de 50 p. 100 ont négligé les titres qui leur auraient permis de voyager à moitié prix, car l'économie qu'ils réalisaient était inférieure à celle résultant de l'utilisation de la carte hebdomadaire de travail s'ils avaient douze voyages à effectuer dans la semaine.

Il en est résulté que la part des cartes hebdomadaires dans les recettes, qui était de 39 p. 100 en 1957, est montée dès l'année suivante à 51 p. 100 et qu'elle s'est encore accrue depuis.

Sans prendre, pour le moment, position sur le fond et choisir entre le système de la taxe et celui de la prime de transport, je souligne que ce glissement important vers les cartes hebdomadaires faussait déjà le calcul fait pour l'imposition de la taxe. La carte hebdomadaire de transport devant beaucoup plus répandue, il aurait fallu prévoir une somme nettement plus importante pour compenser le déficit ainsi créé.

C'est un point important qu'il est impossible de passer sous silence, quelle que soit la justification sociale — que je ne songerais nullement à contester — de la carte hebdomadaire.

La distorsion entre le prix des billets et celui des cartes devait être corrigée car, quel que soit le système à adopter — subvention, taxe ou autre — le maintien de cette distorsion aurait abouti à paralyser complètement la gestion de la R. A. T. P. Et je suis sûr que tout le monde admettra, du moins sur le plan technique, sinon sur le plan politique ou sur le plan social, qu'il est impossible de demander à la R. A. T. P. de réaliser des réformes sans aucun doute souhaitables si, d'abord, on n'assure pas un minimum d'équilibre dans la répartition des recettes de la régie autonome.

Il était donc absolument indispensable d'augmenter le prix de la carte hebdomadaire et de rétablir entre les prix l'ancienne parité des deux tiers, la carte hebdomadaire permettant — ce qui est un avantage important — d'effectuer douze voyages pour le prix de huit.

M. André Fanton. Cela existait de 1948 à 1958 et il y avait quand même déficit !

M. René Ribière. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

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

M. René Ribière. A partir du moment où l'on met à la charge des entreprises, soit une augmentation de la prime de transport, soit une augmentation de la taxe, il serait plus souhaitable, pour ces entreprises qui auront éventuellement à répercuter cette augmentation dans leurs prix de revient, que la réforme destinée à réaliser des économies dans la gestion de la R. A. T. P. précède la mesure envisagée.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Ribière, je ne crois pas qu'il soit de bonne politique d'interrompre un ministre à propos de ce qu'il n'a pas encore dit.

Je vous ai permis de m'interrompre, croyant que ce serait à propos de ce que je disais et vous parlez de la réforme à entreprendre. Or je vous ai dit qu'avant de parler de la réforme je traiterais trois points et j'étais au second.

Avant toute réforme, il faut procéder à une remise en ordre qui porte le prix de la carte hebdomadaire au prix de huit

voyages, comme il l'était de 1948 à 1958. Vous pouvez me reprocher de le faire trop tard, mais non pas de le faire. J'accepte le reproche pour le retard ; ce retard me paraît une raison supplémentaire de procéder rapidement à cette remise en ordre.

Le troisième point sur lequel je veux attirer votre attention avant de traiter de la réforme — M. le rapporteur l'a dit dans son rapport, et c'est pourquoi : certaines critiques formulées par M. Ruais contre la R. A. T. P. me paraissent dépasser leur objet — c'est que tout de même, sur la base du prix actuel de la carte hebdomadaire, le transport parisien coûte 2 anciens francs, soit 2 nouveaux centimes le kilomètre, alors que dans les villes de province, le kilomètre coûte 5, 6 et même 8 centimes à l'usager. On ne peut pas dire qu'avec de telles recettes l'équilibre financier de la R. A. T. P. soit possible.

Voilà pourquoi il était indispensable d'effectuer un relèvement des tarifs dont le Gouvernement, en acceptant la décision du syndicat des transports parisiens, a pris la responsabilité.

Il est conscient de l'impossibilité de maintenir une recette de 2 centimes nouveaux par kilomètre-voyageur à Paris, alors que les régions ou autres entreprises de province ne peuvent assurer leur équilibre financier qu'avec une recette de 5, 6 ou 8 centimes.

M. Daniel Dreyfus-Ducas. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Dreyfus-Ducas, avec la permission de l'orateur.

M. Daniel Dreyfus-Ducas. Les prix au kilomètre parcouru que vous indiquez ne sont pas exacts, sauf pour les réseaux routiers de province.

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est juste !

M. Daniel Dreyfus-Ducas. En effet, les prix par kilomètre parcouru sont de 2 centimes nouveaux à Paris pour le réseau ferré, de 5 centimes nouveaux pour le réseau routier contre 8 centimes à Lyon et 6 centimes nouveaux à Bordeaux et à Marseille.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cette précision est exacte et intéressante, et je remercie M. Dreyfus-Ducas de nous l'avoir apportée avec sa compétence coutumière, spécialement en ce sujet.

Je voudrais que vous reteniez également deux derniers chiffres, avant que nous abordions le problème de la réforme. Les recettes de cette année procurées par le trafic, soit, pour l'ensemble du réseau, 55 milliards d'anciens francs, correspondant, à 4 milliards près, au total de la rétribution du personnel. Par conséquent, si l'on voulait maintenir les tarifs antérieurs, rien ne serait possible à la R. A. T. P., notamment dans le domaine des investissements et de l'entretien du matériel indispensable, ainsi que certains orateurs l'ont souligné.

A l'inverse, si nous devions construire aujourd'hui le seul réseau ferré dont parlait M. Dreyfus-Ducas, aux prix habituellement pratiqués pour les grandes opérations de cette nature, les 55 milliards de recettes du trafic seraient tout juste suffisants pour assurer le service des emprunts que nous serions amenés à contracter.

Tels sont les deux chiffres que je vous demande simplement de retenir : d'une part, les recettes permettraient tout juste de couvrir les dépenses de personnel, d'autre part, si nous devions refaire les mêmes investissements qui ont été opérés, fort heureusement, dans le passé, le seul service des emprunts exigerait une somme égale aux recettes du trafic actuel. Cela commandait la décision du Gouvernement.

M. Peytel a dit notamment, au cours de son intervention, qu'il était nécessaire d'entreprendre une réforme du système actuel. Me référant aux déclarations faites tout à l'heure par M. Ruais, je lui répondrai qu'il ne faut pas attendre des miracles dans le domaine de la réforme. Il faut poursuivre une œuvre de bonne volonté, ce qui est beaucoup plus difficile et moins spectaculaire.

J'ajoute, à l'intention de M. Peytel, que la commission de vérification des comptes des entreprises publiques, dont il a cité quelques observations extraites de son sixième rapport, a elle-même, au cours d'une de ses récentes sessions, pris acte avec satisfaction de la réforme réalisée par l'ordonnance et le décret du 7 janvier 1959 relatifs à la réorganisation des transports dans la région parisienne.

Je reconnais que tout est fort lent et difficile, mais c'est en tout cas la direction dans laquelle nous nous sommes engagés.

M. Peytel a insisté sur certains points. Qu'il me permette de lui dire qu'il a — comme cela arrive souvent dans ce domaine — partiellement raison. S'agissant d'abord du personnel, je puis dire que les âges de retraite sont calqués sur ceux de la S. N. C. F. Bien sûr, on peut discuter pour savoir si un agent de conduite dans le métro n'a pas un métier beaucoup moins fatigant que celui d'un agent de conduite sur une grande ligne. C'est M. Waldeck Rochet, je crois, qui a signalé, à juste titre d'ailleurs, combien il est pénible pour celui qui circule de rester pendant des heures dans le métro. C'est plus évident encore pour les employés qui conduisent le : rame plusieurs heures de suite par jour pour faire leur semaine de quarante-cinq heures. Leur travail est peut-être moins dur physiquement que celui du cheminot — à qui je tiens à rendre hommage en passant — mais c'est incontestablement un métier pénible. (Applaudissements.)

Bien sûr il se pose un problème général des retraites. Je l'ai dit devant la commission des affaires culturelles et sociales que préside M. Durbet. Les statistiques de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. nous montrent qu'avant la guerre un retraité vivait en moyenne cinq ans après l'âge de sa mise en retraite. A l'heure actuelle, cette durée est supérieure à treize ans. Nous devons nous en réjouir. Cela pose des problèmes, et les anciens de cette Assemblée se souviennent des interventions de M. Claudius Petit à ce sujet. Mais c'est le problème général de la limite de l'âge du travail, et vous me permettez de dire qu'on ne peut pas le traiter d'une façon simple et rapide parce qu'il comporte des implications importantes et nombreuses.

Mesdames, messieurs, je suis heureux de vous informer — si M. Chenot était ici il serait également heureux de vous le dire — que depuis la Libération tous nous n'avons vieilli que de quatre mois et trois semaines par an. J'espère que nous vieillirons moins vite encore dans les années à venir. (Sourires.)

M. Peytel a évoqué aussi l'inflation du haut personnel.

Je vais, bien sûr, corriger ses chiffres, mais le sens de son intervention reste exact.

En effet, les employés payés plus de cinq millions par an sont au nombre de neuf à la R. A. T. P., contre 53 à la S. N. C. F., et les employés payés plus de quatre millions sont au nombre de 78 à la R. A. T. P., contre 116 à la S. N. C. F., ce qui est beaucoup.

Pour les appointements inférieurs à trois millions par an, les chiffres sont plus proches du parallélisme.

Il est certain que l'on constate une inflation relative de haut personnel à la R. A. T. P.

MM. Fanton et Laurin. Absolue, et non pas relative !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne vois pas ce qui peut vous choquer dans ce que je viens de dire.

M. Jeannil Dumortier. Laissez parler votre ministre. L'opposition l'écoute sagement.

M. Arthur Moulin. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers. (Protestations à l'extrême gauche.)

M. le président. M. le ministre a autorisé M. Moulin à l'interrompre. La parole est donc à M. Moulin, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Arthur Moulin. Je remercie M. le ministre et me réfère simplement à ce qu'il a dit. Il nous a appris qu'un début de réforme est en cours. Il reconnaît maintenant qu'il y a une inflation dans les cadres supérieurs. Dans ce cas, je me permets de m'étonner qu'on ait récemment procédé à des engagements nouveaux de cadres supérieurs.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie M. Moulin de m'avoir signalé cette anomalie et je le prie de me donner, quand il le voudra, des précisions.

Nous allons procéder à la nomination d'un directeur général qui sera pris parmi les cadres supérieurs, où il ne sera pas remplacé. C'est dire que notre effort va bien dans le sens que j'indiquais. S'il y a eu embauche dans la catégorie des cadres supérieurs, comme l'affirme M. Moulin, c'est par suite d'une méconnaissance des instructions du Gouvernement, et je lui serais reconnaissant de me fournir des précisions.

Si l'on peut considérer que proportionnellement le haut personnel est plus nombreux à la R. A. T. P. qu'à la S. N. C. F., je tiens cependant à présenter deux observations.

D'une part, nous ne pourrions jamais obtenir un parallélisme intégral entre la S. N. C. F. et la R. A. T. P., car on doit tenir compte d'un minimum dans les effectifs des établissements d'une

certain importance, et l'on ne saurait dire a priori que tant de cadres sont nécessaires pour 20.000 employés et tant pour 200.000.

En tout cas, je suis sûr que tous les députés ici présents sont conscients qu'une réforme de ce genre ne peut être réalisée en quelques mois. Quelles que soient les causes de la situation actuelle, il est difficile de porter préjudice à des employés qui ne sont pas directement responsables d'être au poste qu'ils occupent aujourd'hui. Il faut donc agir avec bonne foi et compréhension. Je suis persuadé que sur ce point l'Assemblée tout entière comprendra que c'est la voie à suivre.

M. René Ribière. Vous êtes ministre depuis deux ans.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Certes, et il y a deux ans nous avons entrepris une réforme qui s'est traduite par l'ordonnance de janvier 1959, par la nomination d'un nouveau président il y a un an et par la nomination d'un nouveau directeur général ce mois-ci. Je répète qu'en matière de personnel — c'est d'ailleurs l'opinion générale — sauf le cas de faute grave, il faut agir avec correction à tous les échelons de la hiérarchie.

Je comprends qu'avec une impatience à laquelle je rends hommage vous souhaiteriez que les réformes qui n'ont pas été réalisées, que vous réclamez et que le Gouvernement s'engage à réaliser, ne se fassent pas attendre. Vous savez cependant qu'en ces matières il faut faire quelque confiance à la stabilité gouvernementale, faute de quoi aucune réforme ne serait jamais utilement réalisée. *(Interruptions à l'extrême gauche.)*

Mesdames, messieurs, je crois que vous ne tenez ni les uns ni les autres à perdre du temps. J'ai cherché, croyez-moi, à vous donner des renseignements utiles, même si je l'ai fait en souriant. Mais je ne voudrais prolonger ce débat qu'au minimum, et en donnant encore quelques informations touchant au fond du problème.

M. René-Georges Laurin. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais attirer maintenant votre attention sur un point sur lequel les différents orateurs, qui ont dit des choses fort intéressantes, n'ont pas suffisamment insisté, à l'exception peut-être de deux d'entre eux, à savoir qu'en raison de l'extension continue de l'agglomération parisienne qui provoque l'allongement des circuits qui a été souligné tout à l'heure, les obligations de la R. A. T. P. vont sans cesse croissant. Il ne lui est plus possible de remplir ses obligations nées d'une situation nouvelle sans que de nouveaux investissements soient opérés.

Un certain nombre de suggestions fort intéressantes ont été formulées par deux députés de Seine-et-Oise, appartenant, d'ailleurs, à deux partis différents, mais qui se rejoignent sur un grand nombre de points parce que les problèmes techniques appellent les mêmes conclusions quelle que soit la population qu'on représente.

Comment voulez-vous que nous menions à bien la mise sur pneus du métro, la desserte du rond-point de la Défense, la prolongation et l'électrification de la ligne de Vincennes en vue de réaliser un ensemble Ouest-Est, et que nous résolvions les différents autres problèmes qui nous sont posés si nous devons émettre des emprunts avec un déficit d'une vingtaine de milliards au départ ?

La nécessité, reconnue dans les assemblées par tous les élus parisiens, de déployer un effort particulier de mise en ordre et de modernisation pour tenir compte de la situation, exige un effort financier préalable.

Mesdames, messieurs, nous pouvons, certes, demander au nouveau président et au nouveau directeur général de la R. A. T. P. de diminuer progressivement de volume leur état-major ; nous pouvons leur demander aussi de comprendre quels problèmes se posent. Encore est-il qu'ils ne peuvent bien diriger l'affaire que si, au départ, on ne leur a pas dit qu'un système de subventions ou de taxes couvrira les déficits qui se révéleraient dans la gestion.

C'est une situation que nous connaissons bien. Lorsque, au prix de gros efforts, la S. N. C. F. a réussi à réduire son déficit, dont il a été souvent question sur ces bancs, sa gestion s'est trouvée améliorée parce que chacun a commencé à s'intéresser aux résultats d'ensemble.

Pour les raisons que les uns et les autres vous avez excellemment exposées, la situation de la R. A. T. P. est toute différente. Nous ne pouvons pas obtenir l'esprit de réforme que vous souhaitez tous, à juste titre, si nous ne créons pas tout d'abord un équilibre minimum de façon que tous, personnels et dirigeants, tous ceux qui à Paris, dans la Seine, dans la Seine-et-Oise, dans la Seine-et-Marne et dans les cantons voisins sont

intéressés à la bonne marche de l'entreprise, aient l'impression d'un ensemble, d'un tout homogène.

Mesdames, messieurs, dans la mesure où je suis en cause, je m'excuse volontiers d'avoir agi lentement, mais on ne réforme pas en dix-huit mois des errements — j'emploie ce mot dans son sens étymologique, c'est-à-dire manière d'agir en bien ou en mal.

Il faut progressivement, en tenant compte de la bonne volonté de chacun, s'efforcer de remettre sur les rails (*Sourires*) l'ensemble de la régie. C'est à quoi je m'efforce.

Mesdames, messieurs, vous avez raison de demander une réforme, que le Gouvernement lui-même souhaite réaliser. Je vous demande seulement de ne pas l'empêcher, par votre zèle et votre enthousiasme, de la mener à bien en l'obligeant à aller trop vite. *(Applaudissements au centre gauche.)*

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

La discussion générale est close.

J'ai reçu de M. Peytel une motion de renvoi à la commission saisie au fond...

M. Aimé Paquet. Vous demandez le renvoi, monsieur Peytel ? C'est une concurrence entre élus parisiens.

M. Michel Peytel. Attendez la lecture de la motion, vous allez avoir l'explication.

M. le président. ...déposée en vertu de l'article 91, alinéa 5, du règlement, présentée par MM. Peytel, Bernasconi, Boscher, Bourgain, Bourriquet, Cachat, Calmejane, Carter, Chavanne, Mme Devaud, MM. Dreyfous-Ducas, Drouot-l'Hermine, Fanton, Habib-Deloncle, Jamot, Karcher, Labbé, Le Duc, Lepidi, Le Tac, Mainguy, de La Malène, Malleville, Marcenet, Missoffe, Mocuiaux, Nungesser, Palewski, Peretti, Pezè, Plazanet, Poutier, Profichet, Ribière, Roulland, Roux, Ruais, Sanglier, Sanson, Touret, Toutain, Vaschetti, Wagner et tous les membres du groupe U. N. R. et apparentés, et ainsi conçu :

« L'Assemblée nationale,

« Considérant que le dépôt d'un projet de loi majorant la prime de transport versée aux salariés de la région parisienne a pour cause l'augmentation des tarifs des transports parisiens décidée par le Gouvernement,

« Considérant que cette augmentation est elle-même officiellement motivée par la nécessité de résorber le déficit de la R. A. T. P.,

« Considérant que le Gouvernement ne fournit aucune précision sur les moyens qu'il compte prendre pour mettre fin à ce déficit chronique et qu'ainsi aucune garantie n'est fournie que sera évitée la répétition des augmentations de tarifs et l'institution de nouvelles majorations de la prime de transport,

« Décide le renvoi du projet à la commission pour permettre aux commissions compétentes d'entendre M. le ministre des travaux publics et des transports sur les mesures qu'il compte prendre pour réorganiser la R. A. T. P. et mettre fin à son déficit. »

La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. Mes chers collègues, cette motion de renvoi peut vous étonner.

Elle a été déposée hier, au moment où le débat devait s'engager. Divers événements sont survenus depuis, et un certain nombre d'explications ont été données.

Je vous indique, monsieur Paquet, car vous n'aviez sans doute pas pris la peine de retirer, au service de la distribution, cette motion...

M. Aimé Paquet. Je le reconnais bien volontiers.

M. Michel Peytel. ...qu'elle demande le renvoi à la commission saisie au fond pour permettre aux commissions compétentes d'entendre le ministre des travaux publics sur les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la réforme de la R. A. T. P.

M. le ministre des travaux publics vient de devancer ce désir en nous donnant du haut de la tribune un certain nombre de précisions dont je le remercie bien volontiers.

Je désire cependant présenter brièvement quelques observations.

Il n'y a pas de désaccord fondamental entre nous et je comprends très bien les propos par lesquels M. le ministre a terminé son allocution. Il nous a dit qu'il y avait dans la gestion de la R. A. T. P., des errements qu'il ne voulait pas qualifier. Nous le ferons à sa place et il nous permettra de dire que ces errements sont inadmissibles. D'autre part, je tiens à préciser, à la suite de l'intervention de M. Ruais, que je n'ai jamais eu l'intention d'attaquer le personnel de la R. A. T. P. et que je ne l'ai en rien attaqué.

M. Pierre Ruais. Je vous en donne acte.

M. Michel Peytel. Je ne voudrais pas qu'il subsiste le moindre doute à ce sujet.

J'ai soulevé un problème de structure et d'organisation qui n'a aucun rapport avec le personnel, lequel fait preuve généralement de compétence. Si le rendement de son travail n'est pas suffisant, ce n'est pas sa faute, c'est celle de l'état-major qui dirige cette affaire depuis un certain nombre d'années.

Les dirigeants de la R. A. T. P. connaissaient bien ces difficultés qui se sont perpétuées cependant, des années durant.

M. Ruais était d'ailleurs bien placé pour les connaître, lui qui pendant plusieurs années a présidé aux destinées de l'office des transports de la région parisienne.

C'est bien volontiers que je retirerais la motion de renvoi... (Interruptions à l'extrême gauche.)

M. René Cassagne. Avant de réformer la R. A. T. P., réformons le règlement !

M. Michel Peytel. ...puisque cette motion de renvoi tendait à obtenir du Gouvernement certaines explications qu'il a bien voulu nous donner.

M. Maurice Niles. Et il a bien voulu augmenter les tarifs des transports !

M. Michel Peytel. Toutefois je ne retirerai cette motion que si le Gouvernement accepte l'amendement que j'ai eu l'honneur de déposer, notamment avec MM. Pinoteau, Mignot et tous les députés de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne du groupe de l'U. N. R., amendement qui est ainsi libellé :

« Le Gouvernement procédera à la réorganisation des transports de la région parisienne et déposera sur le bureau des Assemblées les textes nécessaires à cet effet avant le 31 décembre 1960. »

Seulement, comme une certaine expérience de cette maison nous apprend que les dispositions de ce genre risquent d'être traitées — elles l'ont été souvent dans le passé — comme des vœux platoniques, j'ai complété mon amendement par un second alinéa qui, je l'espère, donnera satisfaction à M. Cassagne et à ses amis.

Ce second alinéa est ainsi conçu :

« Si, à cette date, ces textes n'étaient pas déposés, les dispositions prévues à l'article 1^{er} de la présente loi seront caduques de plein droit. »

M. Roland Boscary-Monsservin. Qui paiera, alors ? (Rires à droite.)

M. Michel Peytel. Je demande au Gouvernement de bien vouloir me dire qu'il accepte notre amendement, faute de quoi il ne me serait pas possible de retirer la motion; et faute de quoi, je dois le dire, le groupe de l'U. N. R. ne pourrait pas voter le projet en discussion.

M. Maurice Niles. Et les usagers, comment feront-ils pour payer l'augmentation des tarifs de transports ?

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur la motion de renvoi ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je demande à M. Peytel le sens exact des mots « textes nécessaires », qui figurent dans son amendement. En effet, la situation est la suivante : Une première réforme d'ensemble de la R. A. T. P. a été prévue par l'ordonnance du 7 janvier 1959. Nous en sommes maintenant au point qu'il a fort pertinemment évoqué. Dans la réponse bien modeste que je lui ai donnée, et qu'il n'a sans doute pas jugée satisfaisante, j'ai parlé des conceptions de gestion.

J'entends bien que certaines réformes peuvent être apportées sur un plan institutionnel, mais des interventions de M. Peytel et d'autres orateurs, j'ai surtout retenu que leurs auteurs souhaitaient une amélioration de la gestion. Et même les critiques qui m'étaient adressées, amicalement, j'en suis sûr, dans des interruptions, au cours de mon intervention, revenaient à dire : « Hâtez-vous ! Que les réformes soient plus vite opérées ».

Seulement, ces réformes de gestion, ce n'est pas au groupe de l'U. N. R. que j'apprendrai qu'elles ne peuvent intervenir par la voie législative, car nous en étions déjà arrivés au domaine réglementaire. Si M. Peytel demande ce que je souhaite le plus, comme sans doute l'Assemblée tout entière, et ce que je ne crains nullement, c'est-à-dire que s'institue sur la gestion un débat au fond avant le 31 décembre 1960, à la faveur d'un texte quelconque, j'en suis entièrement d'accord. Il est utile que ce débat ait lieu, que le Gouvernement puisse indiquer à l'Assem-

blée dans quel sens la réforme est entreprise, quels textes lui seront soumis, quels autres textes seront élaborés et publiés par le Gouvernement, mais desquels il est normal, en raison de l'importance du problème, que le Parlement soit informé.

Si l'amendement de M. Peytel signifie qu'une discussion s'engagera nécessairement sur la réforme en cours de la R. A. T. P., je ne puis que l'accepter, car je souhaite cette discussion. Mais s'il m'obligeait à prendre l'engagement de déposer des projets de loi sur le bureau de l'Assemblée, alors que les quatre cinquièmes des questions soulevées sont incontestablement du domaine réglementaire, il me mettrait en contradiction avec le Premier ministre, et il ne voudrait pas, j'en suis sûr, me faire cette peine. (Sourires.)

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

M. Marius Durbet, président de la commission. Monsieur le président, le dialogue qui s'est engagé entre notre collègue et le Gouvernement passe par-dessus la tête de la commission.

M. le président. Je ne vous oublie pas, monsieur le président de la commission.

M. le président de la commission. S'il s'agit de répondre à une question rituelle, je dis que cela ne concerne pas la commission.

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

M. Michel Peytel. Monsieur le ministre, vous avez eu raison de poser cette question, car il faut que les choses soient nettes.

La réforme de la gestion est nécessaire, certes, mais la réforme des structures l'est tout autant. Le premier alinéa de l'amendement tend à « la réorganisation des transports de la région parisienne » ce qui suppose que la réorganisation, pour être complète, doit traiter à la fois les problèmes de gestion et les problèmes de structures.

Il est bien évident que la plupart des éléments de la réforme seront d'ordre réglementaire, mais il est aussi évident que quelques-uns pourront être d'ordre législatif, puisque c'est une loi qui a créé la R. A. T. P. et que les dispositions qui, par la suite, ont modifié son régime, n'ont pas abrogé cette loi.

De ce fait, il est probable qu'en ce qui concerne une partie de ces mesures, vous devrez soumettre des textes au Parlement. Cela, d'ailleurs, permettra d'ouvrir un débat au fond, ce que vous avez semblé vous-même souhaiter.

Si donc, nous avons choisi le mot « textes », c'est parce qu'il s'agit aussi bien de dispositions législatives que de tous autres documents que le Gouvernement présenterait au Parlement.

En terminant, je désire faire une suggestion à M. le ministre des travaux publics et des transports.

On reproche trop souvent, d'un côté ou de l'autre, un manque d'harmonie entre les pouvoirs. Eh bien ! je pense que le Gouvernement a une excellente occasion d'y mettre fin en prenant l'initiative de charger une commission d'étudier cette réorganisation, commission au sein de laquelle il pourrait appeler à siéger quelques représentants des commissions compétentes de notre Assemblée, qui pourraient collaborer ainsi, avec son administration, à l'élaboration des projets de réforme.

Bien entendu, je réponds favorablement à la question précise que vous m'avez posée, monsieur le ministre : c'est bien dans le sens le plus large qu'il faut entendre le mot « textes ».

M. le président. Monsieur Peytel, maintenez-vous votre motion de renvoi ? (Mouvements divers.)

M. Michel Peytel. J'ai demandé au Gouvernement s'il était prêt à accepter mon amendement. J'attends sa réponse.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement est disposé à accepter l'amendement tel qu'il a été présenté.

M. René-Georges Leurlin. Très bien !

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Par conséquent, selon que les conclusions des études, qui peuvent être menées dans telle ou telle voie, comme celle par exemple indiquée à l'instant même par l'orateur, aboutiront à la préparation de textes législatifs ou réglementaires, les uns seront déposés sur le bureau des Assemblées, et les autres leur seront communiqués. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

M. René Senon. Très bien !

M. Michel Peytel. Je retire la motion de renvoi.

M. le président. La motion de renvoi étant retirée, le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

[Article unique.]

M. le président. Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Un décret, pris en conseil des ministres sur le rapport du ministre du travail et du ministre chargé des affaires économiques, pourra assortir la prime spéciale uniforme mensuelle de transport allouée aux salariés dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne d'un supplément destiné à compenser en totalité ou en partie les frais résultant de l'augmentation des tarifs de transport et en rendre le paiement obligatoire sous les sanctions prévues à l'article 31 Z b du livre I^{er} du code du travail et compléter en conséquence, en ce qui concerne le groupe des transports urbains, par dérogation à la procédure prévue au chapitre IV bis du titre II du livre I^{er} du code du travail, les dispositions du décret n° 57-1021 du 17 septembre 1957. »

M. Degraeve, rapporteur, au nom de la commission des affaires culturelles, a déposé un amendement n° 6 qui tend à rédiger comme suit cet article :

« La prime spéciale uniforme mensuelle de transport allouée aux salariés dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne sera assortie d'un supplément destiné à compenser, en totalité ou en partie, les frais résultant de l'augmentation des tarifs de transport ; le paiement de ce supplément sera obligatoire sous les sanctions prévues à l'article 31 Z b du livre I^{er} du code du travail.

« Un décret pris en conseil des ministres, dans un délai de trois mois suivant la promulgation de la présente loi, fixera le montant du supplément visé au premier alinéa ci-dessus et pourra compléter, en conséquence, en ce qui concerne le groupe des transports urbains, par dérogation à la procédure prévue au chapitre IV bis du titre II du livre I^{er} du code du travail, les dispositions du décret n° 57-1021 du 17 septembre 1957. »

Cet amendement fait l'objet d'un sous-amendement n° 8 déposé par **M. Dreyfous-Ducas** et qui est ainsi libellé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé par cet amendement, après les mots : « ce supplément sera obligatoire », insérer les mots : « à tous les salariés qui justifieront de l'utilisation d'un transport ».

La parole est à **M. le rapporteur** pour défendre l'amendement n° 6.

M. le rapporteur. J'ai expliqué dans mon rapport qu'il était souhaitable, en l'occurrence, de limiter à trois mois le délai imparti au Gouvernement pour prendre un décret en conseil des ministres afin que le Gouvernement ne puisse constamment modifier l'indice des 179 articles et la commission a accepté l'amendement que je lui ai proposé à cet effet.

Quant au sous-amendement n° 8 de **M. Dreyfous-Ducas**, la commission l'a rejeté à l'unanimité.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement est d'accord avec la commission.

M. le président. La parole est à **M. Dreyfous-Ducas** pour soutenir son sous-amendement n° 8.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Mes chers collègues, j'ai déposé mon sous-amendement en raison du problème que pose la hausse actuelle du coût de la vie.

Je rappelle en effet que, quelles que soient les dispositions adoptées par le Gouvernement pour compenser l'augmentation du prix des transports, cette prime qui sera distribuée par les employeurs aura une répercussion sur les prix, et provoquera une hausse du coût de la vie de l'ordre de 0,8 à 1,2 p. 100. En effet, l'augmentation pratique des salaires résultant de l'attribution de la prime atteindra 1,5 p. 100 à 2 p. 100.

Or le pourcentage des salariés — et d'une façon générale le nombre d'habitants de la région parisienne — qui utilisent les transports en commun ne dépasse pas 30 p. 100. Il me paraîtrait donc assez normal d'essayer de limiter les conséquences de l'augmentation de cette prime de transport. Par exemple, cette prime pourrait n'être attribuée qu'aux salariés qui utilisent réellement les transports en commun. Toutefois, dans certaines entreprises, cette discrimination ne serait pas facile à établir.

J'ai donc estimé qu'il fallait laisser les entreprises libres de déterminer si elles devaient attribuer cette prime de transport

à tout leur personnel, si cela était plus commode pour elles, ou si, au contraire, elles devaient en limiter l'attribution aux salariés qui utilisent réellement des moyens de transport.

D'ailleurs, ce système existe déjà partiellement, puisque l'arrêté et la circulaire qui régissent les dispositions d'attribution de la prime de transport, instituée en 1946, prévoient déjà certaines exemptions à l'obligation faite aux entreprises de payer cette prime de transport.

Un seul inconvénient en résulterait : un régime différent serait institué pour la prime elle-même et pour l'augmentation de la prime. Mais cela ne devrait pas nous arrêter, compte tenu de la gravité de l'incidence que la prime ne manquera pas d'avoir sur les prix.

Le vote de ces dispositions serait fort important pour les entreprises de banlieue et pour toutes les entreprises qui emploient, par exemple, moins de cinquante ouvriers. Le vote de mon amendement éviterait une hausse regrettable des prix : de revient.

J'insiste très vivement auprès de **M. le ministre des finances** et des affaires économiques dont, je le sais, les soucis quant aux prix rejoignent les miens, pour que cet amendement soit accepté. Bien entendu, les entreprises seraient parfaitement libres d'accorder ou de ne pas accorder l'augmentation de la prime à tout le personnel.

M. le président. La parole est à **M. le ministre des finances** et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement a dit qu'il était d'accord avec la commission qui a repoussé le sous-amendement de **M. Dreyfous-Ducas**.

Certes ce sous-amendement n'est pas absolument sans fondement.

Il est indiscutable que tout le monde n'emploie pas les transports en commun de la région parisienne. Mais, je demande à **M. Dreyfous-Ducas** de se mettre dans la situation du chef d'entreprise qui aura à décider s'il convient ou non d'accorder le supplément de prime de transport à ses employés.

Se représente-t-il les discussions qui, de ce fait, peuvent être soulevées, les barèmes qu'il faudrait établir, selon qu'un employé ou un autre prend exceptionnellement un jour, le métro ou l'autobus ? Je crois que, pratiquement, cette solution ne peut pas être retenue. Elle n'est pas parfaite.

Je vous ai dit que le Gouvernement avait longuement hésité entre les diverses issues possibles de ce débat, et qu'aucune n'était pleinement satisfaisante. Il faut cependant, je le crois, garder son caractère forfaitaire et général au supplément de prime de transport. (Applaudissements.)

M. le président. **MM. Mazurier, Privet, Lacroix, Longueue** et **Pic** ont déposé un amendement n° 10 tendant à rédiger ainsi l'article unique.

« Il est institué à dater du 1^{er} octobre 1960, à la charge des employeurs qui sont soumis au versement forfaitaire prévu par l'article 231 du code général des impôts, dont les établissements sont situés dans les départements de la Seine et de la Seine-et-Oise, et qui emploient plus de 10 salariés, une taxe annuelle de 1 p. 100 sur les salaires versés.

« Toutefois, cette taxe ne sera pas applicable aux salaires versés par l'Etat, les collectivités et établissements publics. »

La parole est à **M. Mazurier**.

M. Paul Mazurier. Mesdames, messieurs, j'ai déjà exposé les raisons pour lesquelles nous avons déposé cet amendement.

Toutefois, étant donné la décision du Gouvernement d'appliquer l'augmentation des tarifs de transport au 1^{er} août, c'est-à-dire à une date antérieure à celle qui est inscrite dans mon amendement, il conviendrait de substituer dans mon amendement à cette dernière date celle du 1^{er} août.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de cet amendement. Elle ne peut donc formuler son avis.

M. le président. La parole est à **M. le ministre des finances** et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement n'accepte pas l'amendement de **M. Mazurier**.

Il faut reconnaître que la solution préconisée par cet amendement a plus ou moins été déjà mise en application dans le passé. C'est une des solutions auxquelles on pouvait penser pour résoudre un problème difficile, dans les conditions que je viens de rappeler en répondant à un autre orateur. Mais il est évident que, s'agissant du déficit de la R. A. T. P., la solution

logique réside dans le relèvement des tarifs et non dans l'établissement d'une imposition. C'est ce qui nous a conduits au système — complexe, je le reconnais, mais qui a, lui aussi, ses précédents — de la majoration de la prime de transport.

Le Gouvernement demande donc à l'Assemblée de repousser l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 10 de M. Mazurier étant le plus éloigné du texte du Gouvernement, je mets aux voix, en premier lieu, cet amendement repoussé par le Gouvernement.

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

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 8 de M. Dreyfous-Ducas, rejeté par la commission et par le Gouvernement.

(Le sous-amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6 de M. Degraeve, rapporteur, et accepté par le Gouvernement.

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

[Articles additionnels.]

M. le président. Nous abordons la discussion des articles additionnels.

MM. Waldeck Rochet et Maurice Thorez ont déposé un amendement n° 3 tendant à introduire un article additionnel ainsi rédigé :

« I. — En vue d'alléger les charges résultant de l'exploitation des services de transports, compris dans la région des transports parisiens, il est institué, à compter du 1^{er} juillet 1960, à la charge des employeurs occupant plus de dix salariés, soumis au versement forfaitaire prévu à l'article 231 du code général des impôts et dont les établissements sont situés dans la première zone de la région parisienne, une contribution mensuelle pour chaque salarié occupé dans lesdits établissements.

« Les taux de cette contribution sont fixés :

« A 5 nouveaux francs par salarié pour les employeurs occupant de onze à cent salariés ;

« A 10 nouveaux francs par salarié pour les employeurs occupant de cent un à mille salariés ;

« A 20 nouveaux francs par salarié pour les employeurs occupant plus de mille salariés.

« Cette contribution devra être versée dans les mêmes conditions et délais et sous les mêmes sanctions que le versement forfaitaire de 5 p. 100 sur les traitements et salaires prévus par l'article 231 du code général des impôts.

« Par dérogation aux dispositions des alinéas précédents, cette contribution ne sera pas applicable aux rémunérations à la charge de l'Etat et des collectivités ou établissements publics.

« II. — Les tarifs des transports compris dans la région des transports parisiens seront maintenus à leur taux actuel ».

La parole est à M. Waldeck Rochet.

M. Waldeck Rochet. J'ai développé, au cours de mon intervention dans la discussion générale, les principaux motifs de notre amendement, donc notre opposition à la hausse des tarifs de transport.

Je soulignerai seulement que, contrairement à l'ancienne taxe patronale, celle que nous proposons d'instituer ne s'appliquerait pas aux petites entreprises occupant moins de dix ouvriers, ni aux collectivités et établissements publics.

Nous estimons que, dans l'état actuel des choses, cette solution est la seule qui permette d'éviter une hausse massive des tarifs. C'est pourquoi je demande à tous ceux qui ne veulent pas imposer de nouvelles charges aux travailleurs d'adopter notre amendement.

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

M. le rapporteur. La commission, à l'unanimité moins une abstention, a repoussé cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement partage le sentiment de la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3 de MM. Waldeck-Rochet et Thorez.

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

M. le président. M. Degraeve, rapporteur de la commission des affaires culturelles, et MM. Debray et Profichet ont déposé

un amendement n° 7 rectifié qui tend à introduire l'article additionnel suivant :

« Des tarifs spéciaux seront arrêtés, selon la procédure prévue par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, en faveur des étudiants et des élèves des établissements d'enseignement poursuivant leurs études dans la zone visée à l'article premier ci-dessus. »

MM. Ruais et Habib Deloncle ont déposé, à l'amendement n° 7 rectifié de la commission des affaires culturelles, un sous-amendement n° 12 ainsi conçu :

« Dans le texte proposé par cet amendement après les mots : « leurs études » insérer les mots : « ainsi qu'en faveur des économiquement faibles. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 7 rectifié.

M. le rapporteur. Notre amendement prévoyait initialement : « Un décret fixera... ». Nous l'avons modifié puisqu'il appartient au syndicat des transports d'arrêter les tarifs suivant la procédure de l'ordonnance du 7 janvier 1959.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement accepte l'amendement proposé par la commission, étant entendu que les avantages consentis dans ce cas particulier ne pourront pas être illimités.

M. le président. La parole est à M. Ruais pour soutenir le sous-amendement n° 12.

M. Pierre Ruais. Je n'ai plus intérêt à le défendre puisque M. le ministre des finances, si j'ai bien compris, vient d'accepter aussi bien l'amendement présenté par la commission que mon sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 12 ?

M. le président de la commission. La commission n'en a pas été saisie.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement accepte, sous les mêmes réserves qu'il vient de formuler sur l'amendement, le sous-amendement n° 12 présenté par M. Ruais.

M. Pierre Ruais. Je vous remercie de votre geste, monsieur le ministre.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 12 présenté par M. Ruais et accepté par le Gouvernement.

(Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7 rectifié de MM. le rapporteur, Debray et Profichet, modifié par l'adoption du sous-amendement n° 12 de M. Ruais.

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

M. le président. MM. Peytel, Pinoteau, Boscher, Marcenet, Mignot, Ribière ont déposé un amendement n° 11 rectifié, tendant à introduire un article nouveau ainsi conçu :

« Le Gouvernement procédera à la réorganisation des transports de la région parisienne et déposera sur le bureau des Assemblées les textes nécessaires à cet effet, avant le 31 décembre 1960.

« Si, à cette date, ces textes n'étaient pas déposés les dispositions prévues à l'article 1^{er} de la présente loi seront caduques de plein droit. »

La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. J'ai déjà expliqué mon amendement.

M. le président. Le Gouvernement lui a déjà donné son assentiment, si j'ai bien compris.

Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de cet amendement.

M. Emile Muller. Je demande la parole.

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

M. Emile Muller. Je voudrais déposer un sous-amendement à l'article additionnel déposé par M. Peytel.

M. Hanin a exposé la situation des transports urbains de province et indiqué les difficultés qui en découlent pour les collectivités locales. Nous sommes quelques-uns à les connaître.

Puisque des articles additionnels ont été proposés, je profite de l'occasion pour présenter un sous-amendement à l'article additionnel suggéré par M. Peytel et plusieurs de ses collègues.

En voici le texte : « Le Gouvernement s'engage à déposer avant le 31 décembre 1960 un projet de loi tendant à élargir le champ d'application de la présente loi à l'ensemble des agglomérations du territoire métropolitain se trouvant dans une situation comparable à celle de la région parisienne ».

M. le président. Mon cher collègue, permettez-moi de vous faire remarquer qu'il ne s'agit pas là d'un sous-amendement mais bien d'un autre amendement.

M. Emile Muller. Dans ces conditions, monsieur le président, je vous prie de le considérer comme un amendement.

Nous voudrions que le Gouvernement, s'il a déjà l'intention de faire procéder à une étude d'ensemble des moyens de transports de la région parisienne, élargisse cette étude à l'ensemble des moyens de transport dans les grandes villes de France.

Je ne verrais pas d'inconvénient à ce que le Gouvernement retienne en la circonstance la suggestion présentée par M. Cachat, de créer une caisse de compensation permettant, avec les primes actuellement payées, de rendre gratuits non seulement les transports parisiens mais — et j'en serais très heureux — les transports urbains sur l'ensemble du territoire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Pour rétablir un peu de méthode dans ce débat je vais appeler l'Assemblée à se prononcer d'abord sur l'amendement n° 11 rectifié, accepté par le Gouvernement.

Je mets aux voix l'amendement n° 11 rectifié de M. Peytel et plusieurs de ses collègues.

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

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement que vient de présenter M. Muller et dont je rappelle les termes :

« Insérer un article additionnel ainsi conçu :

« Le Gouvernement s'engage à déposer avant le 13 décembre 1960 un projet de loi tendant à élargir le champ d'application de la présente loi à l'ensemble des agglomérations du territoire métropolitain se trouvant dans une situation comparable à celle de la région parisienne. »

M. le rapporteur. La commission n'en ayant pas été saisie, ne peut formuler d'avis.

M. le président. Je vous en donne acte.

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. L'Assemblée nationale vient de discuter un projet relatif à la région parisienne.

Je donne volontiers l'assurance à M. Muller que le Gouvernement se penchera sur la question qu'il vient d'évoquer, mais je ne trouve pas que ce soit le moment de proposer un article additionnel de cette nature puisque nous examinons seulement le problème des transports parisiens. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Emile Muller. Je demande la parole, pour répondre au Gouvernement.

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

M. Emile Muller. Je ne vois vraiment pas à quoi s'engagerait le Gouvernement en acceptant mon amendement, sinon à étudier un problème qui est posé non seulement par moi-même, mais par la commission. J'en appelle à son président qui a évoqué à plusieurs reprises la situation créée dans les grandes agglomérations de province. Le Gouvernement pourrait prendre cet engagement qui ne ferait qu'élargir la discussion.

M. le président de la commission. Je demande la parole.

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

M. le président de la commission. Je ferai remarquer à l'honorable parlementaire que la commission, précédant peut-être dans ses intentions celles qu'il éprouve, les a fort bien traduites dans son rapport. Est-ce à dire qu'elle eu à se prononcer dans

la forme réglementaire sur un amendement rédigé et commenté ? Nullement. Elle a seulement traduit son impression à travers le rapport sans avoir émis de vote sur ce sujet.

M. le président. M. le ministre des finances et des affaires économiques ayant contesté la recevabilité de l'amendement de M. Muller, je consulte l'Assemblée sur ce point, conformément aux dispositions de l'alinéa 5 de l'article 98 du règlement.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, l'Assemblée, consultée par assis et levé, déclare l'amendement irrecevable.)

M. René Schmitt. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

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

M. René Schmitt. Monsieur le président, j'ai déjà demandé la parole au moment du vote sur l'amendement de M. Peytel. Je n'ai pas pu l'obtenir, le vote étant commencé. Je le comprends très bien et je ne vous adresse aucun reproche.

Il m'a toutefois paru extraordinaire qu'après avoir déclaré irrecevable un amendement qui n'était d'ailleurs, dans sa forme, guère différent de celui de M. Peytel — puisque, l'un et l'autre « invitaient » le Gouvernement à déposer un projet de loi — on en revint, par le biais de l'amendement de M. Peytel, à la procédure des propositions de résolution. (*Mouvements à gauche.*)

M. André Fanton. Merci de nous le dire !

M. René Schmitt. Qu'a voté l'Assemblée en adoptant l'amendement de M. Peytel ? C'est sur ce point que je voudrais attirer l'attention des juristes de l'Assemblée.

Elle a d'abord voté une proposition de résolution invitant le Gouvernement à déposer un projet de réorganisation des transports de la région parisienne... Et, dans un second paragraphe, elle a déclaré que si ce projet n'était pas déposé avant le 31 décembre 1960, les dispositions législatives prévues à l'article premier seraient caduques de plein droit.

C'est bien la première fois qu'est affirmée une telle notion du droit qui, pour ma part, est sans valeur.

Je ne suis pas juriste, mais je demande aux juristes qui siègent dans cette enceinte si l'Assemblée ne vient pas de commettre un non-sens constitutionnel.

M. René Laurin. C'est une condition suspensive. L'amendement est parfaitement recevable.

M. André Fanton. Plus exactement c'est une condition résolutoire.

M. le président. Monsieur Schmitt, si elle est justifiée quant au fond, votre intervention ne constitue pas un rappel au règlement.

L'Assemblée s'est prononcée sur plusieurs amendements. Les uns, ayant été adoptés, ont pris le caractère de dispositions législatives. Les autres ont été rejetés.

M. René Schmitt. L'Assemblée a voté un texte qui n'a aucune valeur législative !

M. le président. Cela dit, je ne puis répondre directement à votre observation.

M. Arthur Moulin. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Arthur Moulin. Monsieur le président, sur votre demande l'Assemblée vient de se prononcer sur la recevabilité de l'amendement de M. Muller.

M. le président. C'est cela !

M. Arthur Moulin. L'article 92 du règlement dispose dans son alinéa 4 : « Pour les amendements, l'irrecevabilité est appréciée dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 98. »

M. le président. Mon cher collègue, je ne me suis pas référé à l'article 92. J'ai appliqué les dispositions de l'alinéa 5 de l'article 98 du règlement.

M. Arthur Moulin. Justement ! C'est cette application que je conteste dans mon rappel au règlement, puisque le quatrième alinéa de l'article 92 précise que l'irrecevabilité des amendements — il s'agissait bien d'un amendement — est appréciée dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 98.

Or le sixième et dernier alinéa de l'article 98 dispose : « En cas de doute, le président décide, après avoir consulté le président ou le rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale ou du plan ou un membre du bureau désigné à cet effet ; à défaut d'avis, le président peut saisir le bureau de l'Assemblée. »

Non pas l'Assemblée !

M. le président. L'alinéa 5 de cet article 98 — que l'Assemblée m'excuse de le lire mais c'est pour trancher le débat — indique ceci : « Les amendements et les sous-amendements ne sont recevables que s'ils s'appliquent effectivement au texte qu'ils visent ou, s'agissant d'articles additionnels, s'ils sont proposés dans le cadre du projet ou de la proposition ; » — c'est ce que conteste le Gouvernement — « dans les cas litigieux, la question de leur recevabilité est soumise, avant leur discussion, à la décision de l'Assemblée. »

C'est exactement ce que j'ai fait en consultant l'Assemblée sur la recevabilité de l'amendement de M. Muller. (Applaudissements.)

M. Clermontel a déposé un amendement n° 14 tendant à introduire un article additionnel ainsi conçu :

« L'indemnité de transport devant se rapprocher désormais de la dépense réelle, sera, au choix du salarié, versée à celui-ci par son employeur, à l'occasion de chaque paye, soit sous la forme du remboursement de la dépense réelle (carte d'abonnement aux transports en commun), soit sous la forme d'une indemnité forfaitaire kilométrique. »

La parole est à M. Clermontel.

M. Marcel Clermontel. Mesdames, messieurs, l'habitude a été prise depuis l'instauration de la prime de transport, il y a quelques années, de la payer sous la forme forfaitaire.

Comme l'a souligné un des orateurs qui m'ont précédé, c'était en réalité une augmentation déguisée des salaires.

Si l'on veut que la prime de transport réponde à une réalité et répare une injustice, elle doit correspondre au remboursement exact de la dépense engagée par le salarié pour se rendre de sa résidence à son lieu de travail.

C'est à cet effet que j'ai déposé mon amendement dont l'adoption présenterait un autre avantage, celui de remédier au sort vraiment inhumain qui est fait à la population de la région parisienne en raison des nombreuses heures qu'elle passe dans les moyens de transport et des sujétions qui en résultent pour elle. Peut-être les employeurs, dans leur ensemble, ont-ils mal coordonné leurs efforts, peut-être n'ont-ils pas assez songé à créer des logements pour leur personnel à proximité du lieu de travail.

Il est certain qu'il ne sera pas remédié à cette situation du jour au lendemain mais, si la mesure que je préconise était adoptée, les gens arriveraient progressivement à travailler beaucoup plus près de leur lieu de travail ce qui, du point de vue humain, constituerait un progrès considérable.

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

M. le président de la commission. Cet amendement, qui s'inspire d'un sens certain de l'équité, rejoint les préoccupations qui ont motivé le dépôt du texte de M. Dreyfous-Ducas.

La commission n'a pas été appelée à en discuter, mais l'amendement de M. Clermontel — comme celui de M. Dreyfous-Ducas — pose la question du principe même de la prime et non pas celle du supplément dont nous avons à discuter aujourd'hui. C'est donc de la notion elle-même de prime compensatrice des frais de transports qu'il faudrait faire l'étude.

En tout cas, je le répète, la commission n'a pas examiné cet amendement. Mais l'eût-elle fait qu'elle aurait sans doute manifesté à son égard les intentions qu'elle a marquées à l'amendement de M. Dreyfous-Ducas.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le Gouvernement partage le sentiment de la commission.

Il s'oppose à l'amendement et demande à son auteur de penser, sur ce point encore, aux problèmes que pourrait soulever l'application de ce texte.

Dans le principe, la formule qu'il envisage est probablement plus équitable mais il n'est pas douteux que pratiquement elle serait très compliquée.

On a parlé du temps perdu dans les transports ; il y a aussi le temps perdu dans les calculs. (Sourires.)

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

M. Marcel Clermontel. Monsieur le ministre, vous semblez poser comme un principe que les habitudes sont immuables et qu'une réforme comme celle que je propose pourrait créer des difficultés d'ordre comptable dans les entreprises.

Je m'élève en faux contre cette affirmation.

En effet, actuellement, avec les moyens modernes dont disposent les entreprises, il serait facile, comme on le fait déjà à d'autres égards, de porter sur les feuilles de paye le remboursement d'une dépense réelle justifiée par un document remis par l'ouvrier lui-même à l'entreprise.

Il est certain, comme l'a fait observer M. le président de la commission, que mon intervention s'écarte du débat ouvert par le texte en discussion, puisqu'il s'agit aujourd'hui d'une surprime et non de la prime elle-même.

Il conviendrait de déposer une proposition de loi envisageant la réforme totale de l'indemnité de transport.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Clermontel ?

M. Marcel Clermontel. Non, monsieur le président, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 14 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi, mis aux voix, est adopté.)

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques. Monsieur le président, le Gouvernement, en application de la décision prise en conférence des présidents, demande pour nouvel examen l'inscription en tête de l'ordre du jour de la séance de ce soir des projets, retransmis par le Sénat, et relatifs au remembrement des propriétés rurales et à l'enseignement agricole.

M. le président. En conséquence, ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Discussion, en troisième lecture, du projet de loi relatif au remembrement des propriétés rurales, à certains échanges et cessions d'immeubles ruraux, à l'usage et à l'écoulement des eaux d'irrigation, à certains boisements. (Rapport n° 807 de M. Gilbert Buron, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Discussion, en troisième lecture, du projet de loi relatif à l'enseignement et à la formation professionnelle agricoles.

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat (n° 748) relatif au corps des commissaires de l'air. (Rapport n° 777 de M. Poutier, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées.)

Discussion du projet de loi organique, adopté par le Sénat (n° 799), relative à l'intégration des juges de paix en service en Algérie dans le corps judiciaire unique. (Rapport n° 811 de M. Portolano, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Suite de la discussion du projet de loi (n° 786) portant création d'une bourse d'échanges de logements. (Rapport n° 800 de M. Mignot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi tendant à modifier les articles 1^{er}, 7, 9, 11, 14 et 20 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal (n° 682). (Rapport n° 755 de M. Mignot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante-cinq minutes.)

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

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

1^{re} séance du jeudi 21 juillet 1960.

SCRUTIN (N° 105)

Sur la question préalable opposée par M. Legaret au projet de loi instituant un supplément à la prime mensuelle de transport.

Nombre de suffrages exprimés..... 488
Majorité absolue..... 241

Pour l'adoption..... 115
Contre 365

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour (1) :

MM

Agha-Mir.
Aillères (d').
Aïbert-Sorel (Jean).
Alliol
Anthonioz.
Arrighi (Pascal).
Azem (Ouall).
Baouya.
Baudis.
Baylot.
Bégouin (André).
Bénard (Jean).
Bolsde (Raymond).
Roscarv M.-J.-Serrin
Boussiam (Sadi).
Bouillot
Bourne
Brécard
Brugeronie.
Caillemier.
Canal.
Carville (de).
Chareyre.
Charvet
Chopin.
Collinet.
Collomb
Colonne (Henri).
Colonna d'Autriani
Coste-Floret (Paul).
Crucis
Dalaizy
David (Jean-Paul).
Debray
Delachenal
Deshors.
Devèze.
Dixmier
Ejebbour (Ahmed).

Doublet.
Dufour
Durand
Fauquier
Féron (Jacques).
Férré (Pierre).
Fouchier
Frassiniet
Frédéric-Dupont.
Fucluron
Godonneche.
Grandmoussin (de).
Grasset Motet.
Gréverie
Guillain
Hingouet (du).
Hinin
Hennin
Jouanien (Ahcène).
Japot.
Jouanin.
Joyon
Junot.
Kamnah (Mourad).
Lacaze.
Laruste-Lareymondie (de).
Lalle
Laradji (Mohamed).
Lauriol.
Le Duc (Jean)
Lefèvre d'Ormesson
Legaret
Legendre
Legroux
Le Montagner.
Le Pen
Maloum (Hafid).
Marçais.

Marcellin.
Mazotte.
Mayer (Félix).
Messaoudi (Kaddour).
Mignot.
Molle
Majnet.
Orillon
Paquet
Perrin (François).
Pérus (Pierre).
Pianta
Portolano
Poudevigne.
Puech-Sanson.
Renuret
Ripert
Rochon
Roche-Heffrance.
Roulland.
Salenave
Salliard du Rivault.
Sesmaisons (de).
Sy (Michel).
Tebib (Abdallah).
Terré
Thomas
Thomazo.
Trébusc.
Turruques
Valentin (François).
Vayron (Philippe).
Vignau.
Villedieu.
Villeneuve (de).
Vinciguerra
Vittier (Pierre).
Weber.

Ont voté contre (1) :

MM.

Albrand
Al Sid Bouhakeur
Mme Ayme de la Chevrière.
Ballanger (Robert)
Barboucha (Mohamed)
Barniaudy
Barrot (Noël).
Battesti
Bayou (Raoul).
Beauguille (André).
Béchar (Paul).
Hecker.
Becue.
Bekri (Mohamed).
Belahed (Simone)
Bénard (François).
Bendjedda (Ali).
Benelkadi (Benalla).
Benhacine (Abdelmadjid).
Benhalia (Kheill).
Benouville (de).

Béraudier.
Bernasconi.
Berroualme (Hélouil)
Besson (Robert).
Bignon
Billères.
Billoux.
Bisson.
Blin
Boisvilliers
Bonnet (Christian).
Bonnet (Georges).
Bord
Borocco.
Boscher.
Bosson.
Bouchet.
Boudet.
Boudi (Mohamed)
Bouhadjra (Bataid).
Boulet.
Boulin.
Boulsane (Mohamed).
Bourdeau.

Bourgeois (Georges).
Bourgeois (Pierre).
Bourgoin
Bourriquet.
Bouliard.
Brice
Bricout.
Brocas
Buol (Henri).
Buriol
Huron (Gilbert).
Cachat
Calméjane.
Carmino.
Cance.
Carous.
Carter.
Cassagne.
Cassez.
Cataudaud.
Cathala
Cermolacce.
Cerneau.
Césaire.

Chandernagor.
Chapalain
Châpuis
Charie
Charpentier
Charret
Chauvet
Chavanne.
Chazelle
Chelha (Mustapha).
Lilou (Abdelhak).
Clément.
Clergé
Clermontel
Collette
Cuisinay
Comte-Offenbach
Conté (Arthur).
Coudray
Crouan
Daibos
Dametta
Dunillo
Darchicourt
Darras
Dassault (Marcel).
Davoust.
Debraeve.
Dejean
Mme Delabie
Delbecq
Delemontex
Delesalle
Delanna
Delrez
Denis (Bertrand).
Denis (Ernest).
Denvers
Deramen (Mustapha).
Derancy.
Desluzaux
Desouches
Mme Devaud
(Marcelle).
Devery
Mlle Diensch
Dieras
Diez
Diligent
Dolez
Dimenech.
Dorey
Douzans
Dreyfous-Ducas.
Dronne.
Drouot-L. Hermine
Duchâteau
Duros
Dullot.
Dumas
Dumortier.
Durbet
Durroux
Dusseaux.
Buterna.
Duthell
Duvillard
Ehrard (Guy).
Ehm
Evrard (Just).
Falat.
Fanton
Faure Maurice).
Fénel
Forest.
Fouque-Duparc.
Fourmond.
Tréville
Fric (Guy).
Frys
Gabelle (Pierre).
Gablani Makhtout
Gaillard (Félix)
Gamel
Garnier
Gauthier.
Gernez.
Godefroy.
Gracia (de).
Grasset (Yvonne).
Grenier (Fernand)
Grenier (Jean-Marie)
Grissenmeyer.
Guillon.
Guillon (Antoine)
Guthmiller.
Habib-Helanclo.
Hauret
Hersant
Heujlard.

Hoguel
Hosstache
Haddaden (Mohamed)
Huet
Jacquet (Marc).
Jacson
Jaillon, Jura.
Janot
Janvier.
Jarrot.
Jouhannneau.
Juskiewenski
Kaddari (Djillali).
Karcher.
Kerveguen (de).
Khorst (Sadok).
Kuntz
Labbe.
La Combe
Lacroix
Lambert.
Lapeyrusse
Larue (Tony).
Laudrin, Northan
Laurell.
Laurent
Laurin, Var
Lavigne
Lépez
Le Hault de la Motte
nière.
Le Douarec
Leduc (René)
Leenhardt (Francis)
Le Guen
Lejeune (Max).
Lemaire
Lemormand (Maurice)
Lepidi
Le Tac
Le Theule.
Ligier.
Lohve
Longueueu
Longuet
Lopez
Luciani
Lurie.
Lus
Manias
Malliot.
Manzuy
Matene (de la)
Maileville
Marcenet
Marchetti
Mardet
Marquatre
Mlle Martinache.
Mazil.
Mazo
Mazurier.
Meck
Medecin
Ménageria
Mekki René).
Merier
Michaud (Louis).
Millot (Jacques).
Mirguel.
Miriol
Missolle.
Moati
Mocquiaux.
Mollet (Guy)
Monnerville (Pierre)
Montagne (Maxi)
Montagne (Rémy).
Montalat
Montel (Eugène).
Montesquieu (de)
Moras
Morisse
Moulessehou (Abhès)
Moulin
Muller.
Nader
Neuwirth.
Niles
Noiret.
Nou
Nungesser.
Croyen
Padovant
Palowski (Jean Paul)
Palmero
Pasquini.
Pavol
Peretti
Perrin (Joseph).

Perrot
Petit (Eugène-
Claudius).
Peyrel.
Paylot.
Pezo
Pimlin.
Philippe.
Pie
Picard.
Pigoot.
Pillet
Pinvidic.
Plazanel
Pleven (René).
Poignant
Poulpiquet (de).
Poutier
Privat (Charles).
Privat
Proffchet.
Quentier.
Radium
Raphaël-Leygues.
Raull
Raymond Clergue.
Regaud
Renouard.
Réthoré.
Rey
Reynaud (Paul).
Ribière (René).
Richards.
Rieunaud.
Rivain
Rivière Joseph).
Rochet (Waldeck).
Ronbeau.
Roques.
Rossi
Roth.
Rousseau.
Rousselot.
Roustan.
Roux
Rover.
Ruais.
Saadi (Ali).
Sahle
Sagette
Sahnouni (Brahim).
Sadi Herzezoug).
Sainte-Marie (de).
Salado
Sammarcelli
Sanglier (Jacques).
Sanson.
Santoni.
Sarazin
Schaffner
Schmitt (Re. 5).
Schmittlein
Schuman (Robert)
Schumann (Maurice).
Schlinger
Sicard
Simonne.
Souchal.
Szigell
Stallinger (Jean).
Teissère
Thibault (Edouard).
Mme Thome-
Palenôtre.
Thorillier
Thorez (Maurice).
Tomasini.
Toutein.
Trellu
Ulrich
Valabrègue
Valentin (Jean).
Vais (Francis)
Van der Meersch.
Vanier.
Ver
Veschelli.
Vendroux.
Véry (Emmanuel).
Viallet.
Vidal
Villun (Pierre).
Vitel (Jean).
Vollquin.
Voisin
Wagnez
Weinman.
Widenlocher.
Yrisson.
Ziller.

Se sont abstenus volontairement (1) :

MM. Arnulf Bergasse Bettencourt Calayée.	Courant (Pierre). Delaporte Duclesne Feuillard Gavini.	Gouled (Hassan). Lains (Jean). Le Roy Ladurie. Mondon.
--	--	---

N'ont pas pris part au vote :

MM Bedredine (Mohamed). Bernard. Ridaoui (Georges). Boudjedir (Hachmi). Bourguin Routabli (Ahmed). Cheikh (Mohamed Saïd). Counaros. Devig Dubuis.	Escudier Guettai Alt. Halbout. Hassani (Nouredine). Hénaull Ibrahim (Saïd). Jacquet (Michel). Jarrosson Mme Kheblani 'Rebihaj. Kir.	Laffont. Lecoq Mallem (Ali). Marie (André). Molinet Pinoiseau. Quinçon. Rochere Sid Cara Chérif. Tardieu. Touret.
---	---	---

N'a pas pu prendre part au vote :

M. Lagallarde

Excusés ou absents par congé (2) :

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

MM Abdeslam. Alduy Bégué. Bensedick Cheikh Maggi Mlle Bouabsa (Kheira) Briot Brogie (de).	Caillaud Clainens. Coulon Djouni (Mohamed) Fabre (Henri). Garraud. Lafin. Liquard	Lombard Moore Peyrefitte Pierrebourg (de). Sourbet Trémolet de Villers Ture (Jean) Zeghouf (Mohamed).
---	--	--

N'ont pas pris part au vote :

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

Ont délégué leur droit de vote :

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

MM. Allot à M. Jacquet (Michel) (maladie).
Bedredine à M. Rolin (maladie).
Belabed (Slimane) à M. Moulesshout (maladie).
Bénouville (de) à M. Perelli (maladie).
Bernasconi à M. Bourriquet (assemblées internationales).
Bord à M. Ziller (événement familial grave).
Boualam (Saïd) à M. Caillemer (maladie).
Buol à M. Bisson (accident).

MM. Calnejeane à M. Prolchet (assemblées internationales).
Canino à M. Rousseau (maladie).
Canal à M. Colonna (Henri) (maladie).
Chavanne à M. Mocuiaux (maladie).
Cheikh (Mohamed Saïd) à M. Mainguy (maladie).
Clerget à M. Malliot (maladie).
Danilo à M. Labbé (maladie).
Darchicourt à M. Cassagne (maladie).
Harras à M. Derancy (maladie).
Davoust à M. Fourmond (événement familial grave).
Deiachenal à M. Charvet (maladie).
Delesalle à M. Szjgeti (maladie).
Deramechi à M. Valabregue (maladie).
Brout-L'Hermine à M. Fabre (assemblées européennes).
Feuillard à M. Delaporte (mission).
Gamel à M. Danilo (maladie).
Grenier (Jean-Marie) à M. Guthmuller (maladie).
Guellaf (Ali) à M. Lecoq (maladie).
Hassani à M. Habib-Deconole (événement familial grave).
Ibrahim (Saïd) à M. Raphaël-Lévygues (maladie).
Haddaden à M. Bouhadjera (événement familial grave).
Joyal à M. Jouault (maladie).
Kaddari à M. Rey (événement familial grave).
Kerveguen (de) à M. Le Douarec (événement familial grave).
Khorsi (Sadok) à M. Vanier (maladie).
Lamteri à M. Dolez (maladie).
Leduc à M. Hostache (événement familial grave).
Lefèvre d'Ormesson à M. d'Aillères (maladie).
Lenormand à M. Helzer (maladie).
Le Tac à M. Peytel (événement familial grave).
Mallem (Ali) à M. Missoffe (maladie).
Marçais à M. Lauriot (maladie).
Mekki à M. Fric (événement familial grave).
Pondevigne à M. Grasset-Morel (maladie).
Quinson à M. Lainé (maladie).
Radius à M. Roulland (assemblées européennes).
Rey à M. Karcher (maladie).
Saadi (Ali) à M. Benhalla (maladie).
Sahnouni à M. Margenet (maladie).
Semnaisons (de) à M. Grandmaison (de) (maladie).
Souchal à M. Cahal (maladie).
Tebib (Andallah) à M. Legroux (maladie).
Trellu à M. Hionnaud (maladie).
Vendroux à M. Collette (assemblées internationales).

Se sont excusés :

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

MM Abdeslam (maladie). Alduy (maladie). Bégué (maladie). Bensedick Cheikh (maladie). Maggi (maladie). Mlle Bouabsa (Kheira) (maladie). Briot (assemblées européennes). de Brogie (événement familial grave). Cfameus (maladie). Coulon (assemblées européennes).	MM. Djouni (maladie). Lafin (maladie). Liquard (assemblées européennes). Lombard (maladie). Peyrefitte (assemblées européennes). Pierrebourg (de) (maladie). Sourbet (maladie). Trémolet de Villers (maladie). Ture (maladie). Zeghouf (maladie).
--	---

(1) Se reporter à la liste des députés ayant délégué leur vote.
(2) Se reporter à la liste des députés qui se sont excusés.

(Le compte rendu intégral de la 2^e séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)

