

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 1<sup>re</sup> Législature

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

### COMPTE RENDU INTEGRAL — 33<sup>e</sup> SEANCE

2<sup>e</sup> Séance du Mardi 17 Novembre 1959.

#### SOMMAIRE

1. — Election du président de la Haute Cour de Justice (p. 2197).
2. — Loi de finances pour 1960 (2<sup>e</sup> partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2197).  
*Affaires culturelles (suite).*  
MM. Palewski, Malraux, ministre d'Etat chargé des affaires culturelles.  
*Etat F:*  
*Titre III:* adoption.  
*Titre IV:* adoption.  
*Etat G:*  
*Titre V* (autorisation de programme): adoption.  
*Titre V* (crédit de paiement): adoption.  
*Titre VI* (autorisation de programme): adoption.  
*Titre VI* (crédit de paiement): adoption.  
Suspension et reprise de la séance.  
*Finances et affaires économiques (commissariat général du plan d'équipement et de la productivité).*  
*Etat F (suite).*  
M. Sanson, rapporteur spécial.  
MM. Deschizeaux, Longqueue, Van der Meersch, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges; Japlot, Orriou.  
*Etat F:*  
*Titre III:* adoption.  
*Titre IV:* adoption.  
*Travaux publics et transports (aviation civile et commerciale).*  
*Etat F (suite) et Etat G (suite).*  
MM. Anthonioz, rapporteur spécial; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges; Dreyfous-Ducas, Cermolacce, Padovani, Commenay, Regaulde.  
M. Buron, ministre des travaux publics et des transports.  
*Etat F:*  
*Titre III:* adoption.  
*Titre IV:* adoption.  
*Etat G:*  
*Titre V* (autorisation de programme): adoption.  
*Titre V* (crédit de paiement): adoption.  
*Titre VI* (autorisation de programme): adoption.  
*Titre VI* (crédit de paiement): adoption.  
Renvoi de la suite du débat.
3. — Motton d'ordre (p. 2511).  
MM. le rapporteur général, le président.
4. — Ordre du jour (p. 2511).

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

La séance est ouverte à quinze heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### NOMINATION DU PRESIDENT DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination du président de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

La candidature a été affichée le 12 novembre, publiée à la suite du compte rendu intégral du même jour et au Journal officiel (lois et décrets) du 13 novembre.

Elle sera considérée comme ratifiée et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée par trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

— 2 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1960

##### (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, n° 300, deuxième partie (rapport n° 328).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

- Gouvernement, 1 heure 25 minutes;
- Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 12 heures 40 minutes;
- Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 3 heures 45 minutes;
- Commission des affaires étrangères, 10 minutes;
- Commission de la défense nationale et des forces armées, 2 heures 30 minutes;
- Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 5 minutes;
- Commission de la production et des échanges, 4 heures 25 minutes;
- Groupe de l'union pour la nouvelle République, 9 heures 35 minutes;
- Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 5 heures 10 minutes;
- Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 2 heures 10 minutes;
- Groupe de l'unité de la République, 1 heure 50 minutes;
- Groupe socialiste, 3 heures 45 minutes;
- Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 40 minutes;
- Isolés, 1 heure 10 minutes.

#### AFFAIRES CULTURELLES (suite).

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits des affaires culturelles.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Palewski.

M. Jean-Paul Palewski. Monsieur le ministre, mes chers collègues, ainsi, pour la première fois, le Parlement étudie le budget d'un ministère des affaires culturelles. Grâce soient rendues à la V<sup>e</sup> République d'avoir attesté ainsi l'universalité de la culture dans un pays comme le nôtre !

Dans le cadre de cette discussion et dans le cadre de ce budget, il faut affirmer que les Français sortis des écoles ont vocation pour devenir des hommes aptes à saisir les bienfaits de la culture. Vous devez, monsieur le ministre, aider tous ceux qui sont susceptibles de concourir à cette fin et vous devez assurer le rayonnement de la culture française dans le monde.

Les Français, jeunes ou adultes, doivent être aptes à saisir les bienfaits de la culture. Ils doivent donc vivre entourés d'un véritable halo culturel, baigner dans une certaine atmosphère créée par les formes diverses de l'intelligence, qu'elle nous vienne du passé, héritage de nos grands hommes et de la sensibilité de tout un peuple, qu'elle soit autour de nous enfantée dans ce laboratoire humain où sont décantées sous les yeux des contemporains les nouvelles sources de l'art et de la beauté.

L'héritage venu du passé, nous en mesurons tous le poids à travers les années de nos études, mais nous n'en prenons conscience que par nos expériences personnelles. Il faut que

toutes les formes d'expérience soient possibles. Il faut que tous les Français puissent, s'ils le veulent, les suivre, les apprécier, les discuter.

Une mise en valeur des éléments venus de notre passé s'impose donc, et ce doit être l'œuvre de votre ministère : sauver nos monuments et nos vieilles églises, nos sites et nos paysages, nos musées, nos archives et nos bibliothèques, notre langue elle-même.

Hélas ! quelle affreuse misère pèse sur ce patrimoine culturel ! Nos monuments, trop souvent, sont en ruines ; les églises, les vieux châteaux, les vieilles demeures de nos villes, les vieilles maisons de nos villages étalent aux yeux de trop visibles infirmités. Insuffisance de la législation sur la protection des monuments historiques et des sites, révision du code civil pour la dévolution de certains biens privés ayant le caractère de monuments historiques, dédain de trop de municipalités pour les vieilles églises et les vieilles demeures, insuffisance des efforts de rénovation, constructions désordonnées, lassitude des hommes de goût dont les efforts ne sont pas encouragés, quel triste tableau dans l'époque actuelle ! je vous en fais juges, mes chers collègues.

Dans une époque de transition comme la nôtre, la défense du patrimoine culturel devrait être chose sacrée. Or cette défense est notoirement insuffisante, dédaignée et découragée. Qu'il s'agisse des monuments historiques, du rôle des commissions chargées de les protéger, des sites et des paysages, du rôle des commissions chargées, elles aussi, de leur protection, tout est à refaire : la loi d'abord, le choix des hommes ensuite.

Monsieur le ministre, faites appel à des jeunes, à des dynamiques, à des volontaires ! Cette défense n'est pas et ne peut pas être l'apanage des seuls vieillards dont, certes, les conseils sont précieux mais qui doivent sentir autour d'eux le souffle vivifiant des jeunes volontés.

Nos musées ? Il y a tant à faire dans ce domaine pour les rendre accessibles au peuple, pour les rendre instructifs, attrayants pour l'intelligence, pour qu'ils soient conçus conformément aux lois d'une science nouvelle : la muséographie !

Songez donc, monsieur le ministre, qu'en 1959, le premier musée d'Europe pour les siècles préhistoriques, le musée de Saint-Germain-en-Laye, n'a pas encore l'électricité et les crédits de modernisation indispensables. Est-ce possible ? Est-ce admissible, dans un pays de haute culture comme le nôtre ?

Il faut aussi se pencher sur le sort des pauvres gardiens de musée, qui demandent leur assimilation aux facteurs. Songez que ces gardiens jouent un rôle indispensable en guidant les visiteurs, en leur donnant des explications, et qu'il faut les instruire à cet effet ; que ce sont d'humbles serveurs des merveilles d'art confiées à leurs soins et à leur garde et qu'il faut déceimment les rétribuer, même si leur petit nombre les fait dédaigner des grandes organisations syndicales. Songez que les crédits obligatoires pour la réfection des monuments historiques sont totalement insuffisants, qu'en ce qui concerne les vieilles églises, les vieilles demeures non classées, rares sont les municipalités qui disposent de crédits pour leur réfection puisque l'inscription de ces crédits n'est pas obligatoire, le rapporteur du budget l'a déjà souligné.

Ces problèmes à résoudre ne sont certes pas indignes des efforts de votre ministère.

Si une œuvre remarquable a été accomplie en ce qui concerne certaines archives, si un travail intéressant a été réalisé dans certaines de nos bibliothèques, que de travaux encore indispensables pour qu'un souffle vivifiant fasse que demeurent ces témoins de notre beau langage ! Car il faut que demeure aussi notre langue — et c'est à vous, monsieur le ministre, que je m'adresse — pour que le français soit bien parlé, bien écrit, dans les circulaires de nos administrations, au Parlement, dans les textes officiels ou privés. Il faut assurer le rayonnement de notre langue dans le monde et sa primauté diplomatique.

Je ne dirai qu'un mot en ce qui concerne les formes d'art contemporaines — livres, théâtre, cinéma, arts plastique ou musique — car je sais que vous allez en parler à l'Assemblée et lui indiquer ce que vous avez fait et ce que vous comptez faire dans ce domaine.

Mais s'il appartient à l'Etat de stimuler la création, d'assurer la diffusion des œuvres, de mettre en valeur les œuvres créées et d'aider les hommes dans leur quête, il ne lui appartient pas d'imposer ni même de suggérer une doctrine officielle.

Entre l'académie et telle forme nouvelle, notre choix est un acte personnel, il n'y a pas, il ne peut y avoir une doctrine de l'Etat en cette matière. La neutralité s'impose, ou plus exactement une discrétion de bon aloi.

N'anticipons pas sur l'œuvre que des générations de Français, dans l'avenir, proposeront à leurs successeurs. Laissons-leur le soin de choisir. Pour nous, la tâche sera bien faite si, à travers le monde, demeurent aimées les œuvres impérissables, celles qui nous ont été transmises et celles dont s'enrichit chaque jour notre patrimoine national. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Fernand Grenier.

M. Fernand Grenier. Mesdames, messieurs, ni hier dans le rapport de M. de Broglie sur les relations culturelles, ni dans celui de M. Taittinger sur les affaires culturelles il n'est question de l'important problème du cinéma, à la fois industrie et art.

Une seule allusion y est faite dans le rapport de M. Trellu. Le cinéma, écrit-il, qui « persuade avec empire » à cause de l'image et qui semble être, désormais, pour beaucoup « l'unique instrument de la connaissance », devra être sévèrement contrôlé...

M. Jean Taittinger, rapporteur spécial. Monsieur Grenier, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Fernand Grenier. Je vous en prie.

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

M. Jean Taittinger, rapporteur spécial. Je tiens à faire remarquer à M. Grenier que le cinéma n'est pas compris dans le budget des affaires culturelles que j'avais à rapporter devant l'Assemblée.

M. Fernand Grenier. Mais de qui dépend-il ?

M. Jean Taittinger, rapporteur spécial. Les crédits relatifs au cinéma font l'objet du rapport de M. Beauguitte, fait au nom de la commission des finances.

M. Fernand Grenier. Il s'agit de savoir si les crédits relatifs au cinéma dépendent du budget du ministère des affaires culturelles ou du ministère de l'industrie et du commerce.

M. André Malraux, ministre d'Etat, chargé des affaires culturelles. L'intervention de M. Grenier doit être renvoyée à mardi matin.

M. Fernand Grenier. Il faudrait que cela fût précisé.

M. Jean Taittinger, rapporteur spécial. Le cinéma dépend du budget du ministère de l'industrie et du commerce.

M. le président. La discussion des articles 69 et 70 de la loi de finances a été fixée à mardi matin.

Il serait donc préférable que M. Grenier voulût bien reporter son intervention à la séance de mardi matin.

M. Fernand Grenier. Je puis accepter cette proposition à la condition que l'on ne vienne pas dire ensuite que la discussion de mardi matin ne concerne pas le cinéma.

M. le président. Il ne peut être question d'employer de pareilles méthodes ! (Sourires.)

M. Fernand Grenier. Dans ces conditions, je renonce à la parole. J'interviendrai mardi matin.

M. le président. M. Bosson fera sans doute de même, pour la même raison ?

M. Charles Bosson. J'avais l'intention d'intervenir brièvement, non pas sur le budget du cinéma, mais sur certains problèmes de moralité publique posés par le cinéma.

Si j'ai la certitude que M. le ministre d'Etat chargé des relations culturelles sera présent à la séance de mardi matin, j'interviendrai à ce moment-là.

M. le président. Monsieur le ministre, serez-vous présent mardi matin ?

M. le ministre d'Etat, chargé des relations culturelles. Oui, monsieur le président.

M. Charles Bosson. Dans ces conditions, comme M. Grenier, j'interviendrai mardi matin.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles. Monsieur le président, mesdames, messieurs, comme beaucoup de mes collègues je vous remercie de l'intérêt que vous avez porté à ce budget, et aussi de l'accueil amical que vous voulez bien me faire.

En fait, je suis d'accord avec toutes les réserves et les critiques qui ont été formulées par les rapporteurs. Il est simplement nécessaire de bien comprendre ceci : nous sommes obligés de concevoir présentement, aux affaires culturelles, une série d'opérations successives.

Il n'y avait pas jusqu'ici, d'affaires culturelles, avant tout parce qu'il n'y avait pas de budget particulier aux affaires culturelles. Le fait qu'inévitablement les crédits réservés aux opérations culturelles vinssent à la fin de l'énorme et parfois dramatique budget de ce que l'on appelait jadis l'instruction publique, impliquait que, chaque fois qu'il était nécessaire d'obtenir un crédit supplémentaire, celui-ci était refusé, non pour de mauvaises raisons, mais parce qu'il était plus nécessaire ailleurs.

L'autonomie du budget permet l'autonomie de l'action. Cette action se développe par des phases successives, avec des hommes qu'il s'agit de mettre en place. Si nous avons eu à résoudre, d'abord, la question du théâtre, ce n'est pas que nous la trouvions plus importante qu'une autre, mais elle était la plus urgente et, par là, elle nous était imposée.

Dans ces conditions, nous ne pouvions pas à la fois résoudre le problème du théâtre et celui des monuments historiques.

Si je tiens à souligner devant l'Assemblée la nécessité de cette succession, je tiens à marquer aussi que toutes les réserves

qui ont été faites sont à mes yeux des réserves légitimes. J'entends que notre action s'exerce dans le sens qui a été souhaité tout d'abord, d'une façon si amicale et si coopérative, par la commission et ensuite par les rapporteurs.

On a beaucoup parlé de budget d'austérité et, bien entendu, j'en parlerai à mon tour. Il est exact que la situation des monuments historiques en France est dramatique, pour ne prendre que ce point qui a été fortement souligné. Il faudrait pour y remédier un budget considérable. Néanmoins, il conviendrait de remarquer que, même dans ce domaine qui est à l'heure actuelle non pas subordonné, mais seulement différé, des efforts assez importants ont été faits.

Je ne saurais trop souligner, vous le savez tous, que ce budget, comme tant d'autres, est un budget de transition. En fait, malgré la politique de stabilisation budgétaire, le Gouvernement a prévu au budget d'équipement diverses opérations nouvelles, à concurrence de 38.030.000 NF, qui permettront de continuer les travaux au même rythme, soit 18.530.000 NF pour les bâtiments civils et palais nationaux, 14.300.000 NF pour la construction d'immeubles nécessaires au fonctionnement des administrations et services publics de l'Etat, 4 millions de NF pour les subventions de construction et d'équipement aux salles de spectacles, conservatoires, etc., 1.500.000 NF pour l'équipement des archives de six départements. Vous avez pu noter une manifestation symbolique de la volonté du Gouvernement de ne pas négliger les monuments historiques par le relèvement des crédits accordés à ce titre, soit 1 million de NF.

Il faut ajouter que si le montant des crédits n'a pas varié comme le souhaitaient les rapporteurs de ce budget, le Gouvernement a décidé d'affecter un crédit supplémentaire de 1.840.000 NF pour les opérations du château de Versailles au titre du collectif de 1959.

Mais, tout ce que je viens d'exposer est à quelques égards épisodique. Nous n'obtiendrons les résultats que nous souhaitons que lorsqu'un plan culturel aura été inscrit au plan national de modernisation et d'équipement.

Mesdames, messieurs, on ne peut comparer le développement des affaires culturelles de la France à celui de quelques autres pays parce que, pendant quinze ans, il a toujours été impossible de continuer une action culturelle d'une année sur l'autre. (Applaudissements au centre et à gauche.)

Jamais la seule force dont auraient pu disposer les hauts fonctionnaires chargés de ces tâches n'a pu s'exercer de façon continue. C'est dans le plan d'équipement national, et dans ce plan seulement, que l'on peut concevoir un développement véritable et durable des affaires culturelles.

Comment peut-on parler d'une façon sérieuse de maisons de la culture en France, comment peut-on parler de décentralisation, si on n'a qu'un an pour le faire ! Ce qui a été fait avec les centres culturels était inespéré ; je rends hommage à ceux qui l'ont accompli, car c'était à travers d'incroyables obstacles.

Ce que le Gouvernement tente et qui à mes yeux est capital, c'est que désormais les affaires culturelles de la France, comme toutes les affaires essentielles de la nation, puissent disposer d'une continuité dans l'action. (Applaudissements au centre et à gauche.)

1960 sera l'année de l'élaboration par une commission très large d'un plan de cinq ans qui trouvera sa place dans le 4<sup>e</sup> plan d'équipement national sous la rubrique culturelle.

Je ne donnerai qu'un exemple de son efficacité : M. Palewski nous a parlé des Antiquités de France et du musée de Saint-Germain ; la transformation de ce musée, qui est, malgré les efforts de ses conservateurs successifs, l'un des plus tristes du monde, trouvera normalement sa place, — comme on a transformé le musée du Trocadéro en musée de l'homme — à l'intérieur du plan ; parmi les équipements relatifs aux Antiquités de France, et nous avons l'intention de l'inscrire, comme d'autres, dans le plan.

Quant à l'éclairage de ce musée de Saint-Germain, je fais remarquer qu'il est dès maintenant en cours d'installation et que des crédits ont été prévus au budget à cet effet.

Les points décisifs que je viens d'évoquer étant établis, je répondrai oralement à quelques questions qui m'ont été posées, me réservant, si vous le voulez bien, de répondre par écrit aux questions mineures et aussi, bien entendu, de répondre mardi aux questions fort importantes qui concernent le cinéma.

Prenons d'abord la question des réserves du Louvre. Vous savez qu'on parle depuis quatre-vingts ans de sortir les tableaux des réserves du Louvre. On les sortira en 1960. Comprenez bien, pourtant, que c'est extraordinairement difficile. Pour ne pas abuser de votre temps, je n'en donnerai qu'un exemple. L'un des tableaux qui se trouvent dans les réserves a, dit-on, une trentaine de mètres de côté ; il est roulé ; personne ne sait comment il a pu être introduit à l'endroit où il se trouve ; on ne le sortira que par la fenêtre et, pour le connaître, il va falloir le faire photographier dans la cour du Louvre par hélicoptère. Voilà ! (Rires et applaudissements.)

Pour la retraite des écrivains, je répondrai longuement et par écrit. La question est extrêmement sérieuse et le rapporteur qui l'a soulevée a eu bien raison de le faire. Il aurait pu ajouter quelque chose d'aussi grave : la situation des veuves des écrivains. Mais il ne faut pas oublier que si la caisse des lettres est un instrument excellent, elle ne dispose encore que de moyens limités et qu'il est extraordinairement difficile, non pas de savoir qui est écrivain, car la gloire y suffit parfois, mais de savoir qui n'en est pas un. (Sourires.)

Enfin, la Comédie-Française. Eh bien ! mesdames, messieurs, nous n'allons pas ici entrer dans mille détails sur les comités. On nous a dit pendant neuf mois qu'il y aurait la grève dans tous les théâtres nationaux ; il n'y a pas eu une seule grève. On nous a dit que tel ou tel artiste s'en irait. Je fais remarquer que, pendant dix ans, cette illustre maison a été une maison d'écureuils, qu'on y entraînait par la porte et qu'on en sortait par la fenêtre. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu un seul départ à la Comédie-Française. Je pense, dès lors, qu'il convient de ne rien exagérer, vous en serez d'accord avec moi.

Que souhaite le Gouvernement ? Il souhaite ce qu'il vient de faire à l'Opéra. Il y avait un Opéra et on nous disait ce que vient de déclarer la Callas : Je n'irai pas chanter dans ces décors poussiéreux.

Mais les deux directeurs des deux plus grands théâtres lyriques du monde suivent la première de *Carmen* ; l'Opéra, en une fois, a repris sa place dans les grands théâtres lyriques, et à ce titre la mise en scène à laquelle nous avons assisté est historique, parce qu'elle change les conditions de la mise en scène lyrique et qu'avant un an elle sera imitée dans le monde entier.

On nous a dit que cela coûtait 240 millions ; cela en a coûté 85 et si le cinéma comme on en a parlé, reproduit cette mise en scène, il serait possible d'amortir fort rapidement ce que cette mise en scène a coûté. (Applaudissements.)

De plus, *Carmen* est le plus grand succès lyrique de l'opéra français, et nous allons bientôt probablement fêter sa 3.000<sup>e</sup> représentation. Mais si cette œuvre française est diffusée dans le monde entier par un moyen technique comme le cinéma, *Carmen* aura en quelques mois des spectateurs incomparablement plus nombreux qu'elle n'en a eu depuis la mort de Bizet.

Pour en revenir à la Comédie-Française, qui est peut-être dans le tragique et dans le comique la première troupe du monde, je souhaite qu'elle comprenne qu'il est de son intérêt de devenir pour le monde ce qu'elle est pour nous et je souhaite lui en donner les moyens, rien d'autre. (Applaudissements.)

Quant aux plaisanteries qui viennent nous faire croire ou tenter de nous faire croire que nous voulons faire avaler la tragédie tous les matins aux Français, je rappelle à l'Assemblée ce que j'ai dit dans une conférence de presse : le président des amis de Labiche est le Premier ministre Michel Debré et j'ai eu également quelques relations avec Labiche ; vous aussi.

Il n'est pas vrai qu'on n'a pas le droit de rire dans la maison de Molière. Vive le rire en France ! Mais pas le rire toujours, et pas le rire qui supprimerait en France une part essentielle du patrimoine français. (Nouveaux applaudissements.)

J'en arrive à la question des théâtres privés.

Nous sommes en train d'étudier — avec l'intention très ferme d'aboutir avant trois mois — l'aménagement de la taxe locale, sous certaines conditions de remplacement, l'étalement sur trois ans des impositions des directeurs de théâtre dont l'assiette est inégalement répartie dans le temps, l'aménagement des conditions et des modalités de détaxation.

Nombre d'entre vous ont parlé de la décentralisation. Comme ils ont raison ! C'est absolument capital. Mais, à l'intérieur de nos moyens, ce qui a été fait représente déjà un effort considérable. De 100 millions de francs en 1959, nous passons à 239 millions en 1960. La dotation a été augmentée sur chacun des cinq centres : de 20 millions par an en 1959, nous sommes à 30 millions. Nous créons un centre supplémentaire pour le Nord ou le Centre-Ouest. Les crédits des équipes provinciales sont augmentés. Les crédits des festivals sont passés de 61 à 91 millions.

Les crédits pour la décentralisation lyrique, si importante elle aussi, passent de 212 à 252 millions. C'est insuffisant pour secondar les efforts des municipalités, je le sais bien, mais les nouvelles méthodes de la Réunion des théâtres lyriques vont permettre enfin aux vedettes d'aller en province sans que cela s'appelle des tournées. Dès maintenant, Mme Mari-Bell est prête à faire le tour des grandes universités françaises. La Comédie-Française le fera également. J'ai cité d'abord une artiste privée, puisqu'il s'agit là d'une proposition qui nous est faite et qui ne dépend pas du Gouvernement. L'Opéra serait, lui aussi, prêt à le faire, mais les obstacles sont immenses, à cause des frais. L'Opéra-Comique peut le faire aisément. Avant deux ans, dans chaque grande ville de province, l'une des troupes principales de Paris sera venue jouer. Ajoutons ce qui peut être réalisé et diffusé dans ce domaine grâce à la télévision. Enfin, la subvention aux Jeunesses musicales a été doublée. Nous étudions la réforme de l'enseignement de l'architecture ; la réforme du régime des fondations, pour favoriser le mécénat, comme cela

se fait en Amérique; la réforme du statut des conservateurs et l'élaboration du statut des centres dramatiques.

Nous arrivons aux maisons de la culture, ce qui me conduit à évoquer, ainsi que les rapporteurs me l'ont demandé, les grandes orientations de la culture dans le monde que nous connaissons.

Mesdames, messieurs, les orientations sont au bout du compte très claires. En premier lieu, nous sommes en face d'une transformation de la civilisation mondiale, qui n'échappe à aucun de vous. Ce siècle verra l'héritage entier du monde passer dans les mains de quelques nations.

A l'heure actuelle, nous connaissons tous, bien entendu, les deux protagonistes majeurs. S'il s'agit de l'Union soviétique, le problème a un caractère politique particulier. Il va de soi que tout Etat communiste sera à l'intérieur d'une culture de type marxiste. S'il ne s'agit pas de l'Union soviétique, mais des Etats-Unis, alors un problème tout à fait différent se pose, d'abord parce que les Etats-Unis ne prétendent pas, comme l'Union soviétique, fonder une culture sur une philosophie, ensuite parce que les Etats-Unis n'ont pas la prétention d'avoir un *leadership* culturel. Ils ne se tiennent pas du tout pour adversaires de l'Europe dans ce domaine — ne mêlons pas trop culture et politique — ils se tiennent surtout pour une partie de l'Europe.

Or, quels que soient leurs efforts, qui sont à maints égards admirables, il est clair qu'une partie considérable du monde ne croit pas que la culture sur laquelle se fondera sa propre civilisation soit une culture qui appartienne en propre à l'Amérique du Nord. Qu'il y ait là quelque aspect de la lutte d'un lointain héritage protestant et d'un lointain héritage catholique, c'est fort possible. Quoi qu'il en soit, j'ai parcouru l'Amérique latine qui appelle la France. Il existe en ce moment, dans le partage du monde, ou, plus exactement, dans le partage de son héritage, un monde qui sait ce qu'il veut et qui veut le marxisme, un monde qui ne sait pas très bien ce qu'il veut et qui espère, qui espère de tous côtés; la moitié de ce monde espère dans la France.

Ce n'est pas nous qui sommes allés en Amérique latine dire que nous appelions un *leadership* français. C'est l'Amérique latine qui m'a dit: Que fait la France? Le jour où Paris est tombé, nous avons mis nos édifices en deuil. Le jour où Paris s'est relevé, nous avons chanté dans les rues. Nous croyons que la France existe encore, et, puisque vous êtes là, nous qui avons entendu son silence d'une façon si poignante, dites-nous donc ce qu'elle a à nous exprimer! » (*Applaudissements.*)

Notre premier dessein, c'est que, tous ensemble, nous apportions la réponse de la France. Y parviendrons-nous? Je ne vois pas pourquoi nous n'y parviendrons pas car, après tout, si le plus indifférent d'entre vous aux problèmes de culture se disait: « J'ai la certitude que dans le domaine de l'esprit, la France abdique à jamais sa grandeur passée », celui-là saurait parfaitement qu'alors la France serait morte. Nous entendons lui redonner les moyens de sa vie dans la mesure où elle le veut elle-même.

Mais il est évident que la France ne peut jouer son rôle dans le monde que si elle le joue en France même, et de là découle l'importance des maisons de la culture. Trois hypothèses dominent en France les problèmes de culture; il n'y en a pas quatre.

La première, c'est la culture totalitaire, et nous l'écartons.

La seconde, c'est la culture bourgeoise, c'est-à-dire, pratiquement, celle qui n'est accessible qu'à ceux qui sont assez riches pour la posséder.

De même que la princesse de Tête d'or, après avoir répondu aux rêves des hommes qui l'entourent, découvre derrière son masque d'or un visage humain, prenons garde que nous entendons retrouver le visage humain de la culture et non pas derrière le masque d'or quelques sacs d'argent. (*Applaudissements.*)

Si nous n'acceptons ni la première ni la deuxième hypothèse, si noble ou si usé que soit le mot démocratie, alors il n'y a qu'une culture démocratique qui compte et cela veut dire quelque chose de très simple.

Cela veut dire qu'il faut que, par ces maisons de la culture qui, dans chaque département français, diffuseront ce que nous essayons de faire à Paris, n'importe quel enfant de seize ans, si pauvre soit-il, puisse avoir un véritable contact avec son patrimoine national et avec la gloire de l'esprit de l'humanité.

Il n'est pas vrai que ce soit infaisable; c'est presque assez facile et bien d'autres choses sont plus difficiles.

L'enseignement peut faire qu'on admire Corneille ou Victor Hugo. Mais c'est le fait qu'on les joue qui conduit à les aimer. La culture est ce qui n'est pas présent dans la vie, ce qui devrait appartenir à la mort. C'est ce qui fait que ce garçon de seize ans, lorsqu'il regarde peut-être pour la première fois une femme qu'il aime, peut réentendre dans sa mémoire, avec une émotion qu'il ne connaissait pas, les vers de Victor Hugo:

Lorsque nous dormirons tous deux dans l'attitude  
Que donne aux morts pensifs la forme du tombeau...

Il y a un héritage de la noblesse du monde et il y a notamment un héritage de la nôtre. Que de tels vers puissent être un jour dans toutes les mémoires françaises, c'est une façon pour nous d'être dignes de cet héritage, c'est exactement ce que nous voulons tenter.

Mesdames, messieurs, c'est ce que je tente en votre nom. Je sais que ce que je souhaite est ce que vous souhaitez tous. Je vous remercie de la souhaiter. Je vous remercie de me faire confiance pour l'accomplir, au nom des occupations qui ont rempli ma vie. (*Vifs applaudissements.*)

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

Je mets aux voix le titre III de l'état F concernant les affaires culturelles, au chiffre de 132.313.726 NF.

(Le titre III de l'état F, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV de l'état F concernant les affaires culturelles, au chiffre de 16.974.396 NF.

(Le titre IV de l'état F, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant les affaires culturelles, l'autorisation de programme au chiffre de 78.710.000 NF.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant les affaires culturelles, le crédit de paiement au chiffre de 15.742.000 NF.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant les affaires culturelles, l'autorisation de programme au chiffre de 6.500.000 NF.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant les affaires culturelles, le crédit de paiement au chiffre de 1.000.000 de NF.

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

M. le président. Nous avons ainsi terminé l'examen des crédits intéressant les affaires culturelles.

La commission demande que la séance soit suspendue pendant dix minutes.

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures quinze minutes, est reprise à seize heures vingt-cinq minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous abordons maintenant l'examen des crédits du ministère des finances et des affaires économiques concernant le commissariat général du plan d'équipement et de la productivité.

## FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES (suite).

### IV. — Commissariat général du plan d'équipement et de la productivité.

#### ETAT F (suite).

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Autorisations nouvelles.)

« Titre III, 799.380 NF; »

« Titre IV, 1.968.500 NF. »

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

M. René Sanson, rapporteur spécial. Mes chers collègues, je serai infiniment plus bref qu'hier soir à l'occasion de la discussion du budget des affaires économiques, puisque le gonflement des crédits du plan d'équipement est lui-même le corollaire du dégonflement du budget du secrétariat d'Etat aux affaires économiques.

Je me bornerai donc à rappeler très rapidement les attributions actuelles du commissariat général au plan qui, en vertu des textes qui l'ont institué, a de façon permanente la charge d'établir les plans successifs de modernisation et d'équipement et de veiller à leur exécution.

Plus récemment, à la suite d'un décret du 4 février 1959, le commissariat général au plan a absorbé le commissariat général à la productivité et a été chargé d'en poursuivre les tâches dans son domaine particulier.

Les activités du commissariat général au plan consistent actuellement d'abord à suivre la réalisation du troisième plan — celui de 1958 à 1961 — à commencer la préparation du quatrième — qui s'étalera de 1962 à 1965 — ensuite à élaborer les plans régionaux destinés à compléter le plan national, puis encore à diriger les travaux de plusieurs comités spécialisés du fonds de développement économique et social, notamment ceux qui prennent de plus en plus d'importance, les comités 2 bis et 2 ter chargés d'établir les programmes urbains, particulièrement celui de la région

parisienne, enfin à participer à la mise en œuvre du plan de Constantine par l'entremise de la caisse d'équipement pour le développement de l'Algérie, dont le comité directeur est présidé, précisément, par le commissaire général au plan.

C'est donc cette transformation du commissariat général au plan en commissariat du plan d'équipement et de la productivité qui est la cause de l'augmentation des crédits qui lui sont destinés dans le budget de 1960.

Les crédits ouverts en 1959 se sont élevés à 1.828.480 NF, alors que pour 1960 les propositions du Gouvernement atteignent 4.643.062 NF. Nous nous trouvons donc devant une augmentation de 2.814.582 NF.

Dans ces crédits il faut distinguer trois masses d'augmentation des dépenses dont l'analyse fournit les explications suivantes :

Pour les dépenses de personnel, la presque totalité de l'augmentation des crédits, soit 542.956 NF, correspond, ainsi que je vous l'ai déjà dit, au transfert au commissariat général d'une grande partie des services de la productivité, soit au total trente-sept personnes.

La deuxième masse d'augmentation concernant les dépenses de matériel — d'ailleurs de peu d'importance — a la même origine.

La majeure partie de l'augmentation des crédits d'interventions publiques est représentée par le transfert du budget des affaires économiques de la subvention à l'Association française pour l'accroissement de la productivité, l'A. F. A. P., qui s'élève à 1.508.500 NF.

Une seconde mesure est l'attribution d'une subvention de 310.000 NF au centre de recherche et de documentation sur la consommation — le Credec — qui, jusqu'en 1959, était subventionné par le Fonds national de la productivité.

A cet égard, votre commission — c'est la seule observation qu'elle ait soulevée — souligne qu'il devrait être rapidement envisagé de réunir tous les services de statistiques sous l'égide de l'Institut national de la statistique qui nous paraît être le service le mieux armé pour grouper toutes les statistiques de France.

Enfin, un crédit de 150.000 NF est destiné à accélérer la rationalisation des opérations entreprises sur le plan régional.

Telles sont les diverses modifications de crédits qui affectent le budget du commissariat général du plan d'équipement et de la productivité.

Votre commission estime, au demeurant, que cette fusion du commissariat à la productivité avec le commissariat général du plan satisfait la logique. Elle doit donner plus d'efficacité aux services de la productivité, peut-être naguère quelque peu isolés au secrétariat d'Etat aux affaires économiques.

Enfin, si une observation pouvait être présentée sur le comité permanent des marchés d'intérêt national, elle ne pourrait concerner les crédits réservés à des études ; elle aurait trait seulement à l'application des mesures préconisées, ce qui n'entre pas aujourd'hui dans le cadre de notre propos.

C'est sous le bénéfice de ces observations que votre commission des finances vous propose d'adopter les crédits du commissariat général du plan d'équipement et de la productivité. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** En l'absence momentanée de M. van der Meersch, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, la parole est à M. Deschizeaux, premier orateur inscrit. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. Louis Deschizeaux.** Mesdames, messieurs, le Gouvernement a institué, la semaine dernière, un comité dont le rôle consistera à examiner, sous la présidence du Premier ministre, « les situations de fait et de droit qui constituent, de manière injustifiée, un obstacle à l'expansion économique ».

Il s'agit, comme vous le voyez, d'un grand dessein. Nous approuvons, monsieur le secrétaire d'Etat, une initiative du Gouvernement qui — je pense que ce sont ses intentions — est destinée à faire face à de très graves périls : la récession économique dans beaucoup de nos régions, le sous-emploi et le dépeuplement dont souffrent de vastes parties du territoire métropolitain.

Ce comité, si l'on se reporte au communiqué officiel, doit entendre « les représentants des administrations ; des établissements publics, des entreprises nationalisées et les représentants des professions à réglementations obligatoires ».

Nous constatons que le secteur privé libre n'est pas représenté. Si cette omission est volontaire, pourquoi ? Il existe dans le secteur privé libre des situations de « fait et de droit » qui s'opposent au progrès. Donc des redressements et des réformes s'imposent également dans ce secteur.

Le secteur privé ne doit bénéficier d'aucun privilège d'immunité quand il fait obstacle à l'expansion économique, donc à l'intérêt général. A partir du moment où la libre entreprise, soit par structure, soit par ses moyens d'action, n'est plus capable de répondre aux exigences de la productivité moderne et qu'elle freine l'expansion, ses insuffisances et ses défauts appellent

l'intervention des pouvoirs publics qui doivent s'efforcer, par une planification bien comprise, de soumettre les intérêts privés, même légitimes, à l'intérêt général. Telle est du moins notre opinion.

D'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, il n'y a pas eu depuis quinze ans un gouvernement — c'est une justice à lui rendre — plus dirigiste que celui qui siège sur ces bancs.

L'Algérie avec le plan de Constantine — cet ensemble qui va représenter un financement de 2.000 milliards — l'Algérie, dis-je, n'est-elle pas le banc d'essai d'une économie planifiée ? C'est par l'Algérie, je vous en donne l'assurance, que le socialisme entrera dans les habitudes d'esprit du Gouvernement !

La composition du comité, d'ailleurs harmonieuse et brillante, donne lieu, elle aussi, à une observation. Nous constatons que le Gouvernement entend sans doute demeurer fidèle aux techniciens, je dis aux techniciens et non aux technocrates parce que le mot n'a pas une très bonne presse, à ceux-là même qui avaient inspiré le précédent gouvernement en décembre dernier.

Pourtant, monsieur le secrétaire d'Etat, dans un domaine qui intéresse l'aménagement du territoire ainsi que la mise en valeur des économies régionales, il serait fâcheux de refuser d'entendre les avis autorisés non seulement du Parlement mais aussi de ces assemblées provinciales élues qui vivent au contact des réalités et qui ont leur mot à dire. En termes plus directs, il faut gouverner aussi avec les idées des parlementaires et des maires. Il n'y a pas de vérité révélée même pour un « brain-trust » présidé par M. Rueff, quels que soient les mérites de cette personnalité.

Au demeurant, le débat qui s'est déroulé vendredi dernier — il y a été fait allusion ce matin — après une question orale de notre collègue Bertrand Motte et la réponse que vous avez faite, monsieur le secrétaire d'Etat, confirmerait, s'il en était besoin, l'intérêt pour le Gouvernement de débattre ici aussi de ces questions. Elles sont techniques mais elles présentent un intérêt d'importance nationale qui est, je pense, de notre compétence.

Monsieur le secrétaire d'Etat, notre président M. Chaban-Delmas écrivait il y a quelques jours au Premier ministre — et sa démarche lui a paru mériter une certaine publicité puisqu'elle fut commentée par lui-même au cours d'une conférence de presse — pour signaler le sort angoissant de ces régions que l'on pourrait presque représenter demain sur la carte économique de notre pays par ces taches blanches qui figuraient hier sur nos atlas d'écoliers le désert saharien !

Je ne citerai qu'un seul exemple, celui du département que j'ai l'honneur de représenter : l'Indre. Située à moins de 250 kilomètres de Paris, en région de plaine, avec un sol fertile, l'Indre a perdu, en un demi-siècle, malgré une natalité satisfaisante, plus de 50.000 habitants. Et cela parce qu'elle n'a pas été adaptée, pour des raisons qu'il serait trop long de dire à cette tribune, à l'évolution inausurienne du monde moderne. Le cas de l'Indre n'est pas exceptionnel. Si des mesures efficaces ne sont prises, dans moins de trente ans, quarante départements français travailleront pour faire vivre les autres !

Bien avant cette échéance, la France aura dû renoncer aux grands objectifs de sa politique.

Comment pourrait-elle, en effet, promouvoir la Communauté, s'intégrer au Marché commun de l'Europe unie, faire triompher en Algérie la « solution française », si elle se trouve économiquement amputée, pour ainsi dire, de la moitié de son territoire ? Et comment serait-il possible de justifier moralement et de remplir matériellement les tâches qui nous attendent au dehors si, par imprévoyance et par incurie, nous laissons nos campagnes et nos villes glisser vers un déclin irrémédiable ?

Le problème de la réanimation des régions sous-développées est, en grande partie celui de la décentralisation de la région parisienne. Ce problème n'est pas nouveau. Notre collègue M. Claudius-Petit, alors ministre de la reconstruction et de l'urbanisme, a été à l'origine des premières mesures d'aménagement du territoire. Par la suite, de 1952 à 1958, de nombreux textes ont vu le jour. Le dernier est un décret du 30 décembre 1958. Cette législation a donné, sans doute, quelques résultats, mais ce sont des résultats très insuffisants.

Si l'on veut mettre fin à cette abrurbe et monstrueuse croissance de Paris que guette la paralysie, il faudra une réglementation plus stricte, plus étendue, une application encore plus rigoureuse des textes, une mise au point, une refonte des réglementations, une surveillance plus étroite des dérogations aux demandes de permis de construire dans la région parisienne, une pénalisation plus sévère enfin de la fraude.

Comme l'a fort bien observé M. Chaban-Delmas, une des causes de l'échec réside dans le fait que « la prise de conscience de la gravité du problème s'est limitée à quelques services seulement et à quelques hommes ». Vous faites partie d'un gouvernement à qui la Constitution a donné, avec la durée, un pouvoir qui est presque celui des pleins pouvoirs. Ayez alors le courage et la volonté d'aborder les réformes de structure de notre économie,

l'aménagement du territoire avec un esprit neuf. Ayez une conception large et révolutionnaire de l'avenir.

Les moyens classiques ont échoué. Demandez à M. le maire de Limoges, dont la ville est située dans une zone de conversion, combien les primes d'équipement et les avantages exorbitants de toute sorte qui sont accordés ont attiré d'usines nouvelles depuis un an dans sa région.

**M. Louis Longequeue.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Deschizeaux ?

**M. Louis Deschizeaux.** Volontiers.

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

**M. Louis Longequeue.** Monsieur le président, avec l'autorisation de l'orateur, je pourrais presque dire sur son invitation, je voudrais apporter quelques précisions, d'ailleurs favorables à sa thèse, sur les conséquences de l'arrêté du 27 mars 1959 dans la ville que l'administrateur, puisque Limoges est zone de conversion depuis mars 1959.

Les résultats sont, à l'heure actuelle, nuls sinon négatifs puisque les services préfectoraux, comme les services municipaux, ont rempli des kilos de dossiers mais en pure perte puisqu'aucune industrie, même pas une petite, n'est venue s'implanter dans cette zone de conversion.

Tout se passe, d'ailleurs, comme si un certain nombre d'industriels n'avaient pour but que de préparer des dossiers, de faire procéder à des enquêtes et de revenir ensuite au ministère de l'industrie pour dire : Dans aucune zone de conversion, il nous est possible de nous installer ; une seule région nous convient, la banlieue parisienne. On assiste à ce phénomène surprenant qu'après ces démarches, ils obtiennent les crédits qu'ils demandent pour leur installation dans la région parisienne.

**M. le président Chaban-Delmas,** dans une conférence de presse qui a eu un certain retentissement, a fort bien posé le problème de l'expansion dans le Sud-Ouest, ou tout au moins du risque d'« africanisation » — c'est son terme — qui pèse sur le Sud-Ouest. Mais, à cela, il y a aussi d'autres raisons. Il faut ajouter les difficultés que rencontrent les communes qui veulent favoriser l'expansion industrielle et je tiens à les signaler à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

C'est d'abord, aussi singulier que ce soit, l'opposition des services de tutelle, car une circulaire du ministère de l'intérieur en date du 28 mars 1957, relative à l'administration départementale et communale, empêche les municipalités d'acheter et de vendre librement des terrains lorsque le prix de ces terrains est supérieur à quatre millions de francs. Elle empêche aussi de les vendre à un prix inférieur à l'évaluation de l'administration des domaines. Il faut, au-dessus de quatre millions, un arrêté interministériel, ce qui demande plusieurs années d'attente.

D'autre part, la même circulaire recommande aux préfets de ne permettre l'aide des communes que très exceptionnellement et à la condition qu'il n'existe pas dans la région une industrie de même nature. Cette circulaire empêche donc l'application du décret du 10 novembre 1954 sur les locations-ventes.

En deuxième lieu, les prêts, qui devaient être accordés aux entreprises désirant s'installer dans les zones de conversion n'ont pas été jusqu'à présent accordés. L'arrêté de mars 1959 prévoyait que toutes les fois que la prime d'équipement serait accordée, la demande de prêt correspondante serait prise en considération. Or, cet arrêté n'a jamais été suivi d'effet.

Récemment, et c'est très surprenant, une circulaire d'un organisme d'Etat, la Caisse des dépôts et consignations, demandait aux préfets d'empêcher les communes d'intervenir dans le développement économique sous prétexte de leur interdire de concurrencer des industries déjà existantes.

Cette circulaire paralysera encore l'action municipale. Il faudrait que l'Etat commence lui-même dans les industries nationales la décentralisation attendue. L'imprimerie nationale, entre autres, pourrait donner l'exemple en installant certains de ses services en province.

Telles sont les quelques précisions que je voulais apporter, en m'en excusant auprès de l'orateur et en le remerciant de m'avoir cédé une part de son temps de parole. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

**M. Louis Deschizeaux.** Je remercie M. Longequeue des précisions qu'il a bien voulu apporter et des arguments qu'il vient d'exposer. Ils renforcent ma thèse.

Nous sommes, monsieur le secrétaire d'Etat, dans le domaine de l'absurde. Nous avons appris récemment, par exemple, qu'une ville de l'Ouest venait d'offrir à une entreprise de construction automobile, pour qu'elle vienne s'installer sur son territoire... un terrain de trente hectares !

Je pense que cette surenchère, cette impuissance, cette anarchie doivent être vaincues par un effort d'imagination et d'audace.

Pourquoi n'accorderiez-vous pas, par exemple, aux industries que vous désirez voir s'implanter sur tel ou tel point du territoire des tarifs de transport préférentiels ? Ce matin, un de mes collègues me disait qu'un des obstacles à l'installation d'une entreprise dans sa ville, qui est située dans une zone critique, avait été le prix des communications téléphoniques avec le siège social situé à Paris. Il me semble qu'il doit être possible dans ce domaine de donner des satisfactions aux industriels qui viennent s'installer en province.

Pourquoi ne leur offrez-vous pas une énergie moins chère ? Je pense, monsieur le secrétaire d'Etat, au gaz de Lacq, à ce fameux gaz de Lacq qui fit naître tant d'espérances. La nation retire-t-elle vraiment de cette merveilleuse découverte tous les avantages qu'elle pouvait espérer pour la relance de la production industrielle ? Ce qui est possible avec le gaz saharien, mis au service de l'économie algérienne, devrait l'être avec le gaz d'Aquitaine lorsqu'il s'agit de ranimer nos départements qui meurent. Le gaz de Lacq est trop cher.

Et puis, si vous voulez donner, au départ, une impulsion vraiment capable d'arrêter le processus de dépeuplement, alors, monsieur le secrétaire d'Etat, envisagez résolument la participation financière de l'Etat aux entreprises décentralisées, sous forme d'intéressement. Je vous prie d'observer qu'il s'agit d'un financement et non pas d'une dépense. Cette technique financière a réussi pour la recherche pétrolière. Pourquoi ne serait-elle pas valable lorsqu'il s'agit de donner au pays, par exemple les usines de biens d'équipement — machines-outils ou matériel électronique — qui lui font défaut ? Les risques, grâce aux méthodes qui relèvent de la recherche opérationnelle, peuvent être pratiquement éliminés. L'opération une fois réussie, l'Etat rétrocède sa part et recommence ailleurs. En dix années, un capital tournant de trois cents milliards pourrait rendre la vie à nos régions déshéritées. Est-ce trop demander ? Il s'agit, en outre, d'un placement hautement rentable.

La « réanimation » des départements économiquement faibles, c'est, croyez-moi, la participation financière de l'Etat aux entreprises industrielles, avec toutes les garanties que présentent les sociétés d'économie mixte. Il n'y a pas d'autre solution.

Si vous n'allez pas jusque-là, l'année prochaine, à la même époque, nous nous trouverons devant les mêmes problèmes.

Prendre conscience, oser et agir : nous souhaitons que le comité, d'abord, et le Gouvernement, ensuite, comprennent cet impératif (Applaudissements à l'extrême gauche.)

**M. Eugène van der Meersch,** rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Je demande la parole.

**M. le président.** Vous désirez sans doute intervenir à titre personnel ? Mais vous avez d'abord à présenter votre rapport. J'aurais pu passer outre tout à l'heure, mais j'ai préféré réserver votre tour, par une interprétation extensive et libérale du règlement.

La parole est à M. van der Meersch, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

**M. Eugène van der Meersch,** rapporteur pour avis. Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, j'ai l'honneur de présenter le rapport pour avis de la commission de la production et des échanges sur le budget du commissariat général du plan d'équipement et de la productivité.

L'augmentation des crédits que vous avez pu constater dans mon rapport ne correspond pas à un accroissement des moyens.

Elle représente la contrepartie de l'intégration, au sein du commissariat général au plan d'équipement, d'une partie du personnel du commissariat général à la productivité.

La modicité des moyens doit être soulignée. En effet, le commissariat général au plan, organisme d'une qualité indiscutée, compte 116 fonctionnaires. Pour la plupart polyglottes ou techniciens de grande valeur, ils ne sont même pas titularisés et sont toujours sous contrat. Il serait souhaitable qu'à très brève échéance ils puissent être titularisés ; ainsi éviterait-on qu'ils ne se dirigent vers des organismes privés ou dans les Etats de la Communauté.

Les crédits de matériel sont également peu importants. Sur le plan de l'entretien, il est seulement prévu des crédits pour l'hôtel Martignac. Cet hôtel est insuffisant pour que les services puissent accomplir leurs tâches dans des conditions convenables. Je ne dis pas qu'on doive changer l'emplacement de ces services. Mais il conviendrait d'édifier de nouveaux bureaux afin que les techniciens puissent travailler aisément.

Les crédits destinés aux études sont aussi insuffisants. Toute étude, comme par exemple l'implantation d'abattoirs à Paris ou la décentralisation industrielle de la Bretagne, coûte de 8 à 10 millions. Le commissariat général devrait donc pouvoir disposer chaque année de 30 à 50 millions.

A ce propos, je me permets de citer le passage suivant de mon rapport :

« Votre commission de la production et des échanges ne pouvant, en vertu de la Constitution, demander dès cette année

l'augmentation de ces crédits, insiste tout particulièrement pour que le Gouvernement étudie de très près ce problème et accepte, dès l'année prochaine, de porter la dotation de ces chapitres à un niveau plus compatible avec les besoins réels. »

Monsieur le ministre, je souhaite que vos services veuillent bien retenir cette suggestion de notre commission, car celle-ci est persuadée que cet argent sera bien placé.

D'autre part, la fraction du personnel du commissariat général à la productivité qui a été incorporée au commissariat général au plan modifiera la mentalité de cet organisme. Elle lui donnera une impulsion en stimulant les initiatives privées qui s'exercent en faveur de la productivité.

Je dois rappeler, en passant, que les crédits du commissariat général à la productivité ont été longtemps prélevés sur des fonds que les Etats-Unis d'Amérique avaient mis à la disposition de la France.

Je ne reviendrai pas sur le rapport qu'a fait M. Sanson au nom de la commission des finances. Toutefois, je veux marquer une fois de plus l'importance que présentent les comités régionaux.

Les centres régionaux de productivité, les centres d'expansion régionale, les comités d'aménagement du territoire doivent être soutenus, mais leur action doit être également coordonnée en vue de la mise en œuvre de programmes régionaux sérieux et équilibrés.

Je suppose, mes chers collègues, que vous avez tous pu prendre connaissance de mon rapport. Je me bornerai à en rappeler les conclusions :

« Avant de terminer, et débordant un peu le cadre de l'examen budgétaire proprement dit, votre rapporteur voudrait présenter quelques considérations générales ayant trait, les premières à l'information du Parlement sur les prévisions et les activités du plan, les secondes au *leadership* que devrait conquérir le commissariat général dans l'équipement algérien, du Sahara, dans l'équipement de la Communauté franco-africaine et dans l'équipement de la Communauté économique européenne.

« Votre rapporteur rappelle, d'une part, la promesse faite par le Gouvernement concernant l'approbation par le Parlement du IV<sup>e</sup> Plan d'équipement et de modernisation actuellement en préparation.

« Non seulement il est important que cette promesse soit tenue, mais encore il serait souhaitable que le projet de loi puisse être déposé assez tôt pour que les commissions compétentes aient le temps de mener à bonne fin une étude sérieuse.

« D'autre part, et dans le même esprit, j'insiste sur l'avantage qu'il y aurait à publier plus fréquemment des rapports d'information sur l'exécution des différents travaux prévus par le plan. Actuellement, un rapport est édité chaque année mais avec un retard considérable sur la période couverte par lui, ce qui lui fait perdre ainsi une très grande partie de son intérêt d'actualité.

« Le commissariat général du plan participe à la mise en œuvre du plan de Constantine par la seule entremise de la caisse d'équipement pour le développement de l'Algérie dont le comité directeur est présidé par le commissaire général du plan.

« Il intervient également, en Algérie, par l'intermédiaire des subventions pour la productivité versées au centre algérien d'expansion économique et sociale qui travaille lui-même en étroite liaison avec la direction du plan de développement de l'Algérie.

« Votre rapporteur approuve ces différentes activités mais il pense que le commissariat général devrait faire plus : participer plus étroitement aux études concernant la modernisation de l'Algérie et peut-être, dans certains cas, coordonner l'action des divers organismes s'occupant d'équipement des deux côtés de la Méditerranée, afin de préparer efficacement l'intégration complète, dans la vie économique française, de l'Algérie dont, selon une déclaration récente de M. Delouvrier, « le plan de Constantine permet d'amarrer les destinées à celles de la France ».

« Par ailleurs, notre pays a pris d'importants engagements sur le plan international et notre économie ne peut plus être étudiée en elle-même mais en fonction des grands ensembles auxquels elle est liée : la Communauté franco-africaine et la Communauté économique européenne.

« Dans le premier cas, outre l'assistance technique et financière que la France doit apporter aux nouveaux Etats de la Communauté, un plan d'ensemble doit être élaboré pour le développement d'économies qui sont complémentaires. Les organes de la Communauté ont d'ailleurs récemment jeté les bases de ce plan. Déjà, les divers Etats africains ont fait appel aux techniciens du commissariat général mais votre rapporteur estime qu'il faut aller plus loin. C'est la raison pour laquelle il suggère de confier à notre commissariat général du plan l'étude des mesures à prendre et leur mise en œuvre concertée.

« Dans le deuxième cas, il s'agit de coordonner des économies concurrentes : par exemple, l'équipement ou la modernisation d'établissements importants dans le complexe industriel du Nord

de la France perdrait une grande partie de son sens si, de l'autre côté de la frontière, la Belgique installait une chaîne semblable. C'est à cette coordination que s'emploient les organismes européens de la Communauté, mais là encore le commissariat général du plan et de la productivité devrait pouvoir prendre une place prépondérante de par la haute compétence de ses techniciens. »

Je terminerai en rendant une fois de plus hommage à la compétence du personnel spécialisé du commissariat général du plan d'équipement et de la productivité, à ses directeurs, à son commissaire général et aussi aux quatre mille personnalités des professionnels qui, bénévolement, collaborent avec lui.

Sous le bénéfice de ces diverses observations, votre commission de la production et des échanges vous propose, messieurs, de donner un avis favorable à l'adoption du budget du commissariat général du plan d'équipement et de la productivité. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Monsieur Van der Meersch, si vous désirez intervenir à titre personnel, il vous est loisible de le faire à l'instant même.

**M. Eugène van der Meersch.** Je vous remercie, monsieur le président. Je désire, en effet, revenir sur un point qu'a traité l'un de nos collègues.

Il est évident que toutes les régions doivent retenir de la part du Parlement la même attention pour la défense de leurs intérêts. On parle beaucoup du gaz de Lacq, de la décentralisation industrielle. On a raison. Mais je dois, mesdames, messieurs, attirer votre attention sur quelques effets négatifs de ces bouleversements économiques à l'égard de régions réputées riches comme celles du Nord.

L'arrivée du gaz de Lacq à Paris et dans d'autres régions provoquera certaines répercussions que d'aucuns n'ont pas aperçues. Du même coup, c'est, en effet, 400 péniches qui seront immobilisées.

D'autre part, le Nord n'a jamais bénéficié de prix particulier pour le charbon. Les industriels de cette région paient le charbon au même prix qu'à Toulouse.

Certains spécialistes — on l'a répété ici même — déclarent qu'il s'agit là des conséquences d'une fuite en avant. Le fait est exact. Mais il ne faut pas oublier certains aspects de la situation. Je veux seulement signaler à cet égard que le budget du conseil général du Nord est consacré, dans une proportion de 55 à 60 p. 100, aux frais d'assistance.

Que l'on prenne donc garde en procédant au classement des régions riches et des régions pauvres. Je souhaite qu'on aboutisse à une solution moyenne qui satisfasse toutes les régions et permette de soulager justement toutes les misères que l'on rencontre encore dans le pays. (*Applaudissements.*)

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

**M. François Japiot.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de l'examen de ce budget je désire présenter rapidement deux observations relatives, l'une à la productivité, l'autre au plan, même si elles ne concernent pas uniquement le commissariat général.

MM. les rapporteurs ont, à juste titre, insisté sur l'amélioration de la productivité dans l'économie générale. Mais ne marquerait-elle pas vite le pas si elle ne s'accompagnait d'une productivité accrue dans les services publics ? Une fraction de l'ancien personnel du commissariat général à la productivité, détachée de lui en application du décret du 4 février 1959, doit s'y employer. Directement incorporée à ces services désormais, les spécialistes de l'organisation et des méthodes auront-ils plus de facilité pour remplir efficacement leur tâche ? L'avenir, nous l'espérons, le démontrera.

A notre époque, en effet, l'activité du secteur privé dépend beaucoup trop des multiples rouages administratifs pour que ceux-ci tournent à un rythme d'un autre âge. Rien ne servirait, par exemple, de gagner des mois sur le temps nécessaire à la construction d'un immeuble si, pour obtenir de l'Etat permis et crédits, un raccourcissement des délais n'était parallèlement obtenu.

Cela suppose une simplification non verbale mais réelle des formalités, une accélération dans la transmission des dossiers, la suppression de certains examens faits et refaits deux, trois ou quatre fois par des fonctionnaires différents et, surtout, l'octroi d'un plus grand pouvoir de décision aux responsables locaux.

Si La Fontaine écrivait aujourd'hui sa fable *Le Lièvre et la tortue*, il ne ferait plus rimer « lenteur » avec « sénateur », alors que nos collègues de la Haute Assemblée vont être soumis, comme nous, à un véritable marathon. Mais il ne manquerait pas d'exemples ailleurs.

Pourquoi, de l'avis même des fonctionnaires, faut-il souvent huit jours pour qu'un dossier aille, dans la même ville, d'un service départemental à la préfecture, voire traverse un simple couloir ? Pourquoi, de l'avis même d'un chef de service ministériel, faut-il compter deux à trois semaines entre le moment où

un arrêté mineur est soumis à la signature du ministre et celui où il parvient à son destinataire ?

Je m'empresse d'ailleurs de le dire, ces lenteurs ne sont généralement pas imputables aux hommes qui, à leur poste, avec une conscience dont j'ai été maintes fois le témoin, accomplissent au mieux leur tâche. Ils sont souvent les premiers, mesdames, messieurs, à déplorer la lourdeur inconcevable de notre machine administrative qui oblige le moindre papier à se couvrir d'avis et de signatures.

Alors qu'un lieutenant, en Algérie, a chaque jour la responsabilité écrasante de la vie de plusieurs hommes, pourquoi un général commandant de région est-il fréquemment obligé de soumettre à la signature du ministre, c'est-à-dire, en fait, à celle d'un fonctionnaire plus ou moins haut gradé du ministère, certaines décisions de troisième ordre ?

Il y a là une question d'organisation et de méthode, à laquelle les spécialistes de l'ancien commissariat doivent s'attaquer au plus tôt. Qu'ils profitent de leurs yeux encore neufs pour découvrir, dans leur nouveau cadre, les toiles d'araignée — s'il y en a — avant que l'accoutumance ne leur permette plus de les voir.

En ce qui concerne l'élaboration du plan, j'adresserai une suggestion au Gouvernement en vue de compléter un vœu qu'a exprimé l'un de nos rapporteurs.

L'article 34 de la Constitution confère à la loi, sous forme de loi de programme — impliquant donc le concours du Parlement — le soin de « déterminer les objectifs de l'activité économique et sociale de l'Etat ».

Certes, nous n'ignorons pas que les événements de 1958 expliquent, dans une certaine mesure, que le troisième plan de modernisation et d'équipement n'ait pu être soumis à la ratification du Parlement avant sa promulgation, d'ailleurs tardive. Nous n'oublions pas davantage que, dès la première session ordinaire du nouveau Parlement, le Gouvernement a déposé devant lui des projets de loi de programme comportant, dans certains secteurs, application du troisième plan et même anticipation du quatrième.

Mais il me semble que la loi de programme capitale, celle dont dépendent toutes les autres, étant le plan lui-même, il serait bon que s'instaurât entre le Gouvernement, représenté essentiellement par le commissariat général, et les deux autres participants constitutionnels, c'est-à-dire le Parlement et le Conseil économique et social, une méthode de travail rationnelle au cours de son élaboration.

Nous concevons parfaitement que le rôle d'initiateur revienne au commissariat général dont les commissions spécialisées ont d'ailleurs fait la preuve de l'excellence de leurs travaux. Il nous paraît également normal que le Conseil économique et social soit ensuite le premier consulté par le Gouvernement, comme l'impliquent les articles 69 et 70 de la Constitution.

Mais le Parlement doit-il être tenu par le Gouvernement dans l'ignorance totale du contenu du plan avant que celui-ci ne soit soumis *in fine* à son verdict, c'est-à-dire pendant les trois années de sa mise au point ?

Ne conviendrait-il pas, au contraire, que dès la première année, le Gouvernement, après avis du Conseil économique et social, soumette au contrôle du Parlement les grandes options qu'il se propose de retenir pour le futur plan ?

L'année suivante, seraient précisées, à la suite d'une confrontation identique, les principales modalités de réalisation de ces options, en quelque sorte l'ossature du plan.

La troisième année, enfin, c'est le plan lui-même, dans tous ses détails, qui suivrait la filière normale de tout projet de loi à caractère économique et social.

Une telle méthode présenterait de grands avantages. Elle donnerait au Gouvernement l'assurance de ne pas se trouver, au rendez-vous triennal, en désaccord avec le Parlement sur des points fondamentaux, ce qui risquerait d'amener les assemblées soit à bouleverser gravement le projet, soit même à le rejeter. Elle faciliterait aussi beaucoup le travail du Parlement en lui permettant d'opérer par étapes successives, ce qui raccourcirait considérablement l'examen final et le rendrait plus sérieux.

Un exemple illustrera parfaitement mon propos, celui de l'énergie. Le quatrième plan fera certainement à celle-ci une large place. Or, au point de départ, se pose la nécessaire définition d'une politique de coordination des différentes sources énergétiques, qu'il s'agisse d'ailleurs des possibilités métropolitaines ou sahariennes.

C'est donc dès maintenant que devraient en être dessinées les grandes lignes. Le Gouvernement a d'ailleurs consulté, à ce sujet, le Conseil économique et social. Nous espérons qu'il nous fera bientôt part de ses intentions, afin de recueillir dans les deux assemblées les suggestions ou, éventuellement, les objections qui lui permettront d'aller de l'avant en pleine connaissance de leurs opinions.

L'année suivante pourrait de même être définis, pour chacun des secteurs de l'énergie — charbon, gaz, électricité, etc. — les traits principaux d'un programme conforme aux principes précédemment adoptés.

Enfin, la troisième année, apparaîtraient dans le plan lui-même les investissements et équipements permettant de réaliser, pour chaque famille énergétique, les objectifs retenus.

Je ne veux pas insister davantage, mais il me semble qu'une telle méthode serait la plus susceptible d'assurer, sur un point aussi important que le plan, entre le Gouvernement et le Parlement, cette collaboration loyale, consciencieuse et efficace à laquelle la valeur et la stabilité du régime ont tout à gagner. (Applaudissements à droite.)

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

M. Henry Orrion. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je me permets de rappeler ici le S. O. S. lancé par le président de notre Assemblée, maire de Bordeaux, par sa lettre au Premier ministre en date du 5 novembre, lettre qu'il commentait au cours d'une conférence de presse à la même époque.

En effet, dans nos régions de l'Ouest, dans toute cette zone qui borde l'Atlantique, zone où existent de grands centres, un problème se pose qui ne cesse d'angoisser ceux qui ont la charge de ces populations en pleine expansion démographique.

Or quelles sont les perspectives pour les générations qui montent ?

La grande industrie de la majeure partie des ports de l'Océan consiste dans la construction navale. Cette industrie est profondément touchée actuellement par la crise du fret qui sévit et les mesures sans doute nécessaires qui ont été prises relativement à la construction navale, sans désigner les victimes, conduiront peut-être des chantiers à diminuer, voire à cesser leur activité, alors que jusqu'à maintenant ils représentaient souvent la seule source de vie d'une population nombreuse.

A mon avis, la fermeture totale des chantiers est inconcevable car la crise du fret ne sera pas éternelle et l'on ne peut songer à détruire des cales de lancement. Pour la même raison, seule la reconversion des chantiers et l'implantation de nouvelles industries pourraient calmer l'inquiétude des familles qui craignent le chômage dans le présent et l'obligation, pour leurs enfants, de se transporter dans l'avenir.

Reconversion des chantiers, implantation d'industries nouvelles, soit ! Mais là surgit une difficulté pour les régions de l'Ouest : leur éloignement de la zone du Marché commun. On assiste à ce phénomène d'une zone Est en pleine expansion, en plein développement ainsi que le souligne un article paru dans *le Figaro* des 7 et 8 novembre, où je l'ai lu tel qu'il suit :

« Grâce au Marché commun, nous n'avons plus besoin de nous transformer en démarcheurs pour intéresser les gens à notre province ; ce sont eux qui viennent à nous ».

Ainsi parlait le député-maire de Strasbourg, M. Pffimlin. Je l'en félicite et je m'en réjouis.

Mais dans la zone Ouest les industries hésitent à s'installer et cette zone peut dépérir et devenir désertique si l'on n'y prend pas garde. J'ai vu des industriels venir prospecter la région nantaise que je représente et, malgré toutes les offres alléchantes qui pouvaient leur être faites, malgré les appréciations les plus flatteuses sur une main-d'œuvre hautement qualifiée, ils repartaient en raison des tarifs de transports trop élevés du fait du trop grand éloignement de la zone du Marché commun.

Le remède ne consisterait-il pas à rétablir les tarifs préférentiels qui existaient avant 1939 et qui ont été supprimés depuis ? Ne serait-il pas possible d'attirer les industriels dans cette région, qui, pour le moment, semble déshéritée, par un autre moyen, compte tenu de l'existence du gaz de Lacq, au fond, n'a rien apporté de nouveau étant donné son prix ? Je sais bien que notre région a été déclarée zone critique, ce qui signifie que l'Etat aide les industriels qui auraient l'intention de décentraliser leurs entreprises en les installant dans cette zone. Mais que vaut maintenant cette notion de zone critique quand on assiste à cette course des communes qui se livrent à la surenchère de dons de terrains, voire de subventions pour inciter les industriels à monter des usines sur leur territoire, ce dont j'ai été moi-même la victime en tant que maire de Nantes ?

J'adjure le Gouvernement d'étudier ce problème ; il faut éviter à tout prix sur le territoire français, un pareil déséquilibre dont les effets seraient semblables pour notre pays, à ceux du déséquilibre du corps de l'homme : là où il existe ce sont des troubles, c'est la maladie. Je vous en prie, faisons ensemble ce qu'il faut pour garder vie et santé à toutes les régions françaises. (Applaudissements.)

M. Eugène van der Meersch. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. van der Meersch.

M. Eugène van der Meersch. J'approuve entièrement ce que vient de dire M. Orrion ; mais je demande au Gouvernement de bien vouloir associer dans la même sollicitude, par exemple, les Chantiers de France à Dunkerque qui, eux aussi, n'ont plus de travail. (Interruptions à l'extrême gauche.) Toutes les régions de France sont touchées par cette crise de la construction navale.

M. Pierre Courant. Notamment tous les ports.



**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...  
Je mets aux voix le titre III de l'état F concernant le commissariat général du plan d'équipement et de la productivité, au chiffre de 799.389 NF.

(Le titre III de l'état F, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...  
Je mets aux voix le titre IV de l'état F concernant le commissariat général du plan d'équipement et de la productivité, au chiffre de 1.968.500 NF.

(Le titre IV de l'état F, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Nous passons à l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports applicables à l'aviation civile et commerciale.

## TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

### II. — Aviation civile et commerciale.

#### ETAT F (suite).

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Autorisations nouvelles.)

< Titre III — 12.501.016 NF >;  
< Titre IV — 213.000 NF >.

#### ETAT G (suite)

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

(Autorisations nouvelles.)

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

< Autorisation de programme, 243.670.000 NF >;  
< Crédit de paiement, 64.830.000 NF >.

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

< Autorisation de programme, 6.330.000 NF >;  
< Crédit de paiement, 5.530.000 NF >.

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

**M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial.** Mes chers collègues, le total des dépenses prévues pour l'aviation civile s'élève pour l'exercice 1960 en dépenses ordinaires à 288.463.919 NF — comprenant, au titre des moyens des services, 223.164.259 NF et au titre des interventions publiques 65.299.669 NF — en dépenses en capital, à 242.930.000 NF pour les crédits de paiement et à 250.000.000 de NF pour les autorisations de programme.

Les crédits proposés par le Gouvernement sont en hausse sensible sur ceux du précédent budget.

Pour les dépenses de fonctionnement, cette hausse est la conséquence de l'augmentation des traitements et de certaines indemnités, le nombre des personnels demeurant sensiblement le même, les postes nouveaux prévus au budget étant, en effet, compensés par la suppression d'anciens postes.

L'aide aux sports aériens — subventions de fonctionnement aux aéroclubs — est identique à celle de 1958. Nous en manifestons le regret en raison de l'intérêt que mérite l'action des aéroclubs du point de vue sportif, certes, mais aussi eu égard au rôle qu'ils jouent dans la vulgarisation de la pratique aéronautique.

Les subventions destinées à aider les aéroports à supporter leurs charges d'exploitation sont majorées du fait des besoins particulièrement lourds de l'aéroport de Paris-Maillot et Orly.

Pour les dépenses en capital, la proportion d'un tiers pour l'aide à la construction aéronautique et de deux tiers pour l'équipement des aéroports et routes aériennes dans la métropole et hors métropole subsiste.

L'aide à la construction aéronautique demeure stable. Nous devons déplorer qu'elle ne soit pas accrue, s'agissant d'un domaine où apparaissent autant de possibilités que de besoins.

En revanche, un effort accru est consenti en faveur de l'aviation légère, les crédits de paiement passant de 2.310.000 NF à 3.300.000 NF et les autorisations de programme de 2.500.000 NF à 3.450.000 NF.

Telle apparaît la physionomie générale du budget qui nous est présenté pour l'année 1960.

Dans notre rapport écrit, nous avons soumis à votre appréciation et commenté l'ensemble des chapitres, compte tenu des renseignements que nous possédons. Nous n'en reprendrons pas le détail à cette tribune, préférant laisser plus de temps à la discussion qui pourra s'instaurer sur certains points.

Toutefois, je désire traiter ici, brièvement, cinq questions qui constituent les éléments essentiels, pour ne pas dire fondamentaux, de l'évolution des transports aériens français et internationaux, les uns et les autres étant nécessairement intimement liés dans leurs difficultés et dans leur avenir.

J'évoquerai en premier lieu l'organisation européenne des transports aériens, qui se présente sous deux aspects : l'organisation de la sécurité aérienne — Eurocontrôle — et la coopération entre les compagnies européennes : Air-Union.

Examinons d'abord l'organisation de la sécurité. Les appareils volent de plus en plus vite et de plus en plus haut. Or, aucun contrôle réel n'existe actuellement pour les appareils volant au-dessus de six mille mètres, alors que nombreux sont les appareils militaires et civils qui volent entre six mille et douze mille mètres. Certes, ceux-ci ont, au départ, établi leur plan de vol ; ils reçoivent des instructions en cours de vol, mais rien ne permet de les contrôler et de s'assurer qu'ils respectent les indications données, tandis qu'un contrôle précis et effectif est réalisé par les centres successifs sur tout appareil volant au-dessus de six mille mètres.

La vitesse rend, par ailleurs, ce système de plus en plus précacie. Il nous faut songer qu'un avion Caravelle décollant d'Orly en direction de Stockholm, pris en charge par le poste de contrôle du Nord qui a reçu son plan de vol, a à peine le temps de recevoir les instructions pour le survol du territoire français qu'il se trouve déjà à la verticale de la frontière franco-belge, au moment où, théoriquement, il passe sous contrôle belge. Mais à peine est-il repéré par celui-ci qu'il a déjà traversé la Belgique, naviguant nécessairement ainsi de façon empirique, pour ne pas dire à vue.

C'est tout le problème de la sécurité aérienne qui se pose. Sa solution impose la création pour l'Europe d'un établissement public international de contrôle, qui unifierait les opérations de contrôle.

Un poste de contrôle à l'échelle européenne pourrait seul assurer la navigation et le contrôle de tout appareil utilisant l'espace aérien au-dessus de six mille mètres, après avoir reçu directement, quel que soit le point de départ de l'appareil, le plan de vol de celui-ci.

**M. Félix Kir.** Me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial.** Je vous en prie.

**M. Félix Kir.** En quel endroit ce centre de contrôle serait-il placé ?

**M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial.** Votre impatience va être satisfaite, monsieur le chanoine.

Le centre d'Eurocontrôle serait placé soit à Luxembourg, soit à Paris. Peu importe, d'ailleurs : l'installation étant réalisée, son fonctionnement est fort simple et ne nécessite la présence que d'un personnel très restreint, le problème délicat restant en l'occurrence la transmission immédiate des plans de vol, quel que soit le point de départ de l'appareil.

En revanche, il serait souhaitable d'installer à Paris le centre d'expérimentation et de formation des futurs agents de contrôle. Nous devons, à cet effet, souligner l'avance prise par les appareils de radar français qui sont de premier ordre.

Le réseau de radars commun, nécessaire au contrôle européen, serait réalisé avec la coopération de l'armée. Il concernerait, outre la France, l'Allemagne de l'Ouest, la Hollande et l'Italie. Le cas de la Suisse est réservé, en raison d'un phénomène assez curieux, la neutralité de ce pays ne permettant pas l'intervention sur son territoire de l'O. T. A. N. pour y organiser un réseau de radars. Les discussions se poursuivent actuellement à Bruxelles et je pense que M. le ministre pourra tout à l'heure nous dire où en sont les études et les conclusions qui devront être connues rapidement, en janvier ou en février prochain.

Une solution est urgente et souhaitable.

J'en arrive à la coopération entre les compagnies.

Dans le moment où se pose le problème de la réalisation commune des moyens propres à assurer la sécurité de l'espace, se manifeste le souci des compagnies européennes de mettre en commun certains éléments de nature à favoriser la commercialisation du transport aérien.

Déjà, en juin 1955, la conférence des ministres des affaires étrangères, réunie à Messine, avait décidé la recherche d'une meilleure coordination des transports aériens en Europe et prévu, à cet effet, la constitution de la société Eurofinair.

Depuis, de nombreux obstacles se sont manifestés.

La société K. L. M., qui, aux côtés d'Air France, de la Sabena, de la Lufthansa et d'Alitalia, devait participer à la constitution de cette compagnie, a renoncé, au profit d'un autre accord, ses partenaires initiaux n'acceptant pas ses prétentions excessives. Depuis, Eurofinair est devenue Air-Union.

Aux dispositions premières, visant surtout les moyens de commercialisation, se sont ajoutés des éléments constitutifs d'une

véritable coordination tendant nettement à la répartition, entre les compagnies signataires, des capacités.

Or, en l'état présent, les marchés de chacun des pays intéressés sont très différents, tant en forme qu'en volume. La France a, sur le trafic international, le seul retenu en cet accord, une excellente place. Il en est différemment de l'Allemagne qui débute, ainsi que de la Belgique et de l'Italie.

Les mêmes réserves sont à faire en ce qui concerne l'équipement et l'effort que celui-ci représente pour chacun des pays. Au surplus, les compagnies privées françaises, U. A. T. et T. A. I., sont tenues de s'associer à cette réalisation pour un certain pourcentage de leur trafic international. Elles ne sont pas, et à juste titre, sans inquiétude à l'égard d'une association où nous risquons d'apporter beaucoup plus que nous ne recevrons.

Si la constitution d'Air-Union demeure souhaitable en son esprit et en ses objectifs, il y a lieu, toutefois, de se montrer très prudent quant à la mise sur pied d'une organisation qui, présentement, ne donne pas à Air France, ni à U. A. T., ni à T. A. I. les garanties nécessaires à la sauvegarde de leurs intérêts légitimes, tant présents que futurs.

La deuxième question est celle qui concerne les bases aériennes et le contrôle de la navigation aérienne en Afrique et dans les Etats de la Communauté.

Pour traiter de l'infrastructure de la Communauté, il faut partir des dispositions du 30 avril 1959. Il s'agit d'une décision du président de la Communauté qui a fixé les compétences communes en matière de transports, afin de mettre un terme à une situation anarchique concernant les bases, la météorologie, l'ensemble de la navigation aérienne. Pour ce faire, il est nécessaire de créer un organisme collectif, où les Etats apporteront volontairement leurs moyens individuels et intitulé « Agence de sécurité pour la navigation — A. S. E. C. N. A., pour sacrifier à la mode des abréviations — organisme fonctionnel permettant la mise en place d'un statut, de conventions et de cahiers des charges.

Il faut ouvrir, à cet effet, une large discussion avec tous les Etats membres et rechercher l'adhésion du Cameroun et du Togo, donner à l'organisme vocation africaine.

A cette initiative de caractère administratif s'ajoute la nécessité de l'aménagement des bases. A ce titre, je signale que le chapitre 58-90 prévoit un crédit de 71 millions de nouveaux francs — Algérie comprise — tendant à l'aménagement de la nouvelle piste d'Alger, à l'allongement des pistes de Nouméa, de Brazzaville, d'Abidjan, de Niamey, de Pointe-à-Pitre, de Fort-Lamy, qui sont destinées à recevoir des quadrimoteurs. Des travaux préparatoires sont également prévus à Papeete, Tahiti, Djibouti et Tananarive.

Tahiti présente un grand intérêt en raison des droits donnés récemment à la France — à la T. A. I. très exactement — pour la liaison, dès 1961, Tahiti-Los Angeles, via Honolulu.

La France ayant obtenu, non sans difficultés, et après dénonciation des accords de 1955 avec les Américains, des droits commerciaux sur Los Angeles, soit par le pôle, soit via New-York, l'intérêt de tels aménagements est très grand.

A ce sujet, notez en passant qu'aux points d'escale existant en Amérique du Nord — Chicago, New-York, Boston et Washington — s'ajoute Baltimore et qu'au départ de Paris et de Hambourg des droits nouveaux existent pour la liaison de Tokio par Anchorage.

Autre question d'importance; la coordination des transports aériens dans les territoires de la Communauté. Ce point est d'une grande acuité, le memorandum du 10 août 1959 ayant soulevé certaines réactions.

Répondant à une question orale, à la séance du Sénat du 20 octobre dernier, vous avez, monsieur le ministre, procédé sur ce sujet à un long développement dont je veux reprendre l'essentiel, afin d'apporter à cette affaire son véritable éclairage.

Il est indispensable de rappeler, en préambule, la situation initiale telle qu'elle résulte des accords contractuels conclus le 5 octobre 1955 avec les compagnies Air France, U. A. T. et T. A. I. Ces accords prévoyaient essentiellement un partage du trafic africain et d'outre-mer : 50 p. 100 à la compagnie nationale et 50 p. 100 entre la T. A. I. et l'U. A. T., ces deux compagnies exploitant depuis 12 ans déjà les liaisons aériennes d'Afrique continentale et de Madagascar. Air France conservait l'exclusivité sur les lignes internationales qu'elle exploitait alors et la T. A. I. recevait vocation pour l'exploitation des lignes du Pacifique, en prolongement de la ligne d'Extrême-Orient qu'elle desservait déjà; l'U. A. T. obtenait l'autorisation d'ouvrir des lignes vers les Rhodésies et l'Afrique du Sud.

Ces accords eurent de favorables conséquences sur le développement des transports aériens interafricains.

Les facteurs techniques nés des transformations intervenues en matière de transport aérien commandent, depuis un certain temps déjà, que soient reconsidérées les dispositions des accords de 1955. Par ailleurs, l'évolution du problème politique africain

s'est exprimée dans la Constitution, qui prévoit que les transports aériens propres à chaque Etat membre de la Communauté seront placés sous le contrôle du gouvernement de l'Etat considéré et que les transports extérieurs et communs seront, au contraire, placés sous le contrôle du ministre chargé des affaires de la Communauté; cela aussi longtemps qu'un accord différent n'est pas intervenu entre l'Etat membre de la Communauté et le Gouvernement de la République, la Constitution prévoyant la création ou le transfert des compétences.

Ainsi s'imposait une intervention faisant application de ces dispositions, dans le respect des intérêts des compagnies en cause, mais surtout dans le cadre constitutionnel et dans le souci de la sauvegarde des intérêts nationaux. Tels sont les raisons et les buts du memorandum du 10 août dernier.

Ce memorandum, en effet, a pour objet de répartir — en d'occurrence entre les trois compagnies Air France, U. A. T. et T. A. I. — les tâches essentielles. Il permet au transport aérien français de remplir son éventuelle mission d'assistance aux Etats de la Communauté et de l'étendre, le cas échéant, en cette forme, aux Etats d'Afrique noire devenus indépendants, tels que la Guinée aujourd'hui et, demain, le Cameroun et le Togo.

**M. Félix Kir. C'est déjà fait !**

**M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial.** Le Gouvernement se devait de déterminer une action cohérente évitant, dans la dispersion de nos efforts, concurrence et surenchère entre les compagnies françaises, ce qui eût été ou serait préjudiciable à tous.

Le choix intervenant nécessairement quant à la compagnie retenue pour le rôle ainsi déterminé, il est apparu à certains qu'il eût dû se porter sur la compagnie nationale, c'est-à-dire sur Air France. C'est, en définitive, l'U. A. T. qui s'est vu confier cette mission.

Je pense, monsieur le ministre, qu'il s'agit d'une décision opportune. Si, en effet, Air France demeure l'instrument essentiel de la politique française de transport aérien, aussi bien dans l'aire géographique africaine que dans le reste du monde, il est bon de rappeler la place prise de longue date dans le transport aérien considéré par les deux compagnies privées que sont l'U. A. T. et la T. A. I., considération qui postulait, pour chacune d'elles, le droit au développement souhaitable. Le problème dominant demeurait la coordination des interventions de ces compagnies.

A cet égard, en ce qui concerne les lignes long-courrier d'Afrique continentale et de Madagascar, les dispositions de l'accord de 1955 sont intégralement maintenues. Air France conserve sa vocation, non pas préférentielle, mais exclusive sur les lignes internationales reliant tous pays étrangers à un point de la République. Il demeure entendu que subsistent les deux exceptions prévues en 1955, accordant à la T. A. I. des lignes d'Extrême-Orient et du Pacifique et à l'U. A. T. les lignes d'Afrique du Sud, celle de Johannesbourg notamment.

Elément nouveau et parfois controversé, l'U. A. T. reçoit vocation pour apporter assistance aux Etats africains qui, dans la limite de leurs droits, qu'ils soient membres de la Communauté ou indépendants, désiraient constituer des entreprises aériennes qui leur soient propres.

Il est certain qu'une initiative de ce genre, malgré les attraits qu'elle présente pour les territoires intéressés, pose des problèmes techniques et financiers, des problèmes de personnel auxquels il leur est difficile de faire face sans l'assistance d'une compagnie organisée. La Constitution — il nous appartient d'insister sur ce point — donnant ce droit aux intéressés, il était indispensable de s'en préoccuper.

Le souci du respect de la personnalité de ceux que concerne ce rôle de tuteur rendait difficile le choix de la compagnie Air France, expression directe de la puissance publique, placée sous l'autorité du Gouvernement. Un tel choix eût donné l'impression de l'intervention constante de l'Etat, en contradiction avec une disposition constitutionnelle, chacune des sociétés susceptibles d'être créées devenant apparemment filiale nouvelle de la société nationale.

Cette considération, ajoutée à la reconnaissance d'une antériorité non discutable en la matière, devait justifier le choix de l'U. A. T. Je pense que celui-ci s'inscrit dans une orientation souhaitable et que, d'un point de vue réaliste, il ne saurait compromettre, en aucun domaine, les intérêts particuliers de la compagnie nationale; au contraire, il doit permettre notre association constante aux créations de services nouveaux susceptibles d'intervenir dans les divers Etats.

Certes, nous nous devons de veiller à ce que ces dispositions n'ouvrent pas la porte à l'évasion, au profit de tiers, d'un trafic qui demeure national, et de rechercher toute mesure propre à éviter, notamment sur les lignes inter-Etats ou de grandes relations, qu'une compétition ou une concurrence préjudiciable pour l'une ou l'autre d'entre elles ne s'engage entre Air France, la T. A. I. et l'U. A. T.

Je souhaite que, ces dispositions ne constituant qu'une première phase d'une coordination nécessaire, la compagnie Air France, la T. A. I. et l'U. A. T. conviennent d'accords permettant une rationalisation et une adaptation de leurs moyens d'exploitation conformes à leurs intérêts communs et aux préoccupations nationales. Ce pourrait être l'une des tâches du comité de coordination prévu dans le même mémorandum, cet organisme se devant de veiller au maintien des rapports fixés entre les trois compagnies et au respect, notamment, des accords initiaux de 1955.

Ces dispositions, ces assurances devraient être de nature à apporter tous apaisements à ceux qui avaient pu se montrer surpris et inquiets de la décision ministérielle.

Le quatrième point méritant une attention particulière concerne le matériel aéronautique.

Je souligne, en effet, les efforts que nous nous devons de déployer en ce domaine, au moment où s'offrent à nous des marchés répondant aux réalisations nationales, dont peuvent s'enorgueillir ingénieurs, techniciens et ouvriers de notre industrie aéronautique.

La révolution des techniques, bouleverse et transforme l'utilisation de l'aviation militaire, fait apparaître sa disparition à échéance plus ou moins rapprochée au profit des missiles.

Il nous faut utiliser rapidement tous nos moyens de production en ce domaine à des fabrications civiles et commerciales. Le marché des longs courriers est pourvu; il est l'apanage des Américains, avec une petite chance aux Britanniques. Par contre, demeure relativement libre le marché des moyens courriers et des appareils de courtes distances d'utilisation possible sur des terrains aux dimensions réduites.

En moyen courrier, la Caravelle, aux performances quotidiennes et aux succès unanimement reconnus, témoigne, à la satisfaction de tous, de la valeur de la technique française. Elle sera améliorée en ses caractéristiques et nous pouvons saluer, dans cet appareil, l'une de nos réussites nationales les plus brillantes.

Deux autres appareils sont actuellement au stade de la mise au point des prototypes, le Super-Broussard et le Bréguet 941. L'un et l'autre, à des titres divers et avec des possibilités sensiblement différentes, mais également grandes et affirmées, représentent eux aussi une évolution technique très poussée et répondent, par leurs caractéristiques, leur souplesse d'utilisation, aux besoins d'un marché largement ouvert, sur lequel la France se trouve pratiquement, pour l'instant, sans concurrence réelle.

Mais ce qui est vrai aujourd'hui risque de ne pas l'être demain, alors même que, réalisant notre avance, nous ne mettons pas tout en œuvre pour la concrétiser.

Certains pays d'Europe, l'Allemagne, vient de consacrer des crédits considérables à l'étude et à la réalisation d'un appareil dont il est permis de dire qu'il présentera plus que des ressemblances avec le Super-Broussard. Le Heinkel 211, dont il s'agit, est, en effet, un démarquage assez poussé, voire scandaleux, du Super-Broussard. Il peut être prêt dans deux ans. Le Super-Broussard et le Bréguet 941 peuvent largement le devancer et obtenir l'accès prioritaire aux marchés mondiaux.

En l'occurrence, il s'agit d'une politique nationale d'investissements en faveur d'un matériel classique destiné d'abord, à régler de façon économique le problème des communications aériennes et du transport dans la Communauté, en mettant à la disposition des compagnies aériennes un matériel adapté à ces besoins particuliers, ensuite à relancer la politique d'exportation du matériel aéronautique français sur le marché mondial, dans une catégorie de matériel de petit tonnage correspondant parfaitement à la capacité et aux moyens techniques, industriels et financiers de la France, et cela, tout en garantissant, dans les toutes prochaines années, des apports de devises intéressants et en permettant, aux moindres frais, d'éviter les conséquences morales, sociales et techniques d'une diminution trop grande du potentiel de l'industrie aéronautique française.

Nous nous devons de ne pas omettre, dans le rappel de l'effort actuel, la réalisation d'appareils tels que le Jodel qui sera accueillie avec satisfaction par l'aviation légère.

Abordant la dernière des questions envisagées, et bien qu'il m'ait été donné d'en parler longuement dans le rapport mis en distribution, je tiens à exprimer ici certaines considérations sur la compagnie nationale Air France et situer son rôle dans l'organisation du transport aérien français aux côtés des compagnies privées que sont l'U. A. T., la T. A. I., sans oublier Air Algérie bien que la vocation de celle-ci soit restreinte.

Des trois contrats en cours qui règlent les rapports de la compagnie Air France et de l'Etat, deux n'appellent pas de remarques particulières. Celui qui concerne la formation du personnel navigant vient d'entrer en application, complété par l'arrêté du 29 octobre dernier. Il ne modifie pas le rôle de l'Air France en ses missions, permet de rappeler l'agrément que rencontre l'actuelle formule auprès de l'ensemble des transports aériens et de souligner les frais très élevés que représente la formation d'un pilote de ligne, puis sa spécialisation sur les divers types d'appareils.

Il est entendu que seuls sont à la charge de l'Etat, qui rembourse Air France, les frais de la phase première, ce qui représente, par pilote de ligne, plus de 120.000 NF. La spécialisation à la charge des compagnies, est encore un peu plus lourde, ce qui permet de dire sans crainte de commettre une trop grande erreur que la formation générale des pilotes, spécialisation comprise, atteint facilement 300.000 à 350.000 NF.

Le deuxième contrat est relatif à l'acquisition des appareils Bréguet. Il prévoit le remboursement, sous forme d'annuités, de la participation de l'Etat à l'achat des douze Bréguet et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Le troisième contrat, qui constitue l'accord essentiel, détermine l'intervention financière de l'Etat dans le déficit de l'exploitation des lignes internationales. Signé le 8 juin 1956, il a été modifié le 7 août dernier par un avenant portant sur les années 1958 et 1959. Le contrat initial prévoyait la couverture à 90 p. 100 du déficit des lignes internationales avec, en supplément, lorsque cette couverture était inférieure à 38 millions de francs, une prime d'intéressement égale à la moitié de la différence entre 38 millions et le montant réel de cette couverture. La nouvelle règle est moins large et réclame d'Air France des résultats plus serrés, plus équilibrés.

L'effort fait par la compagnie nationale atteste son désir d'alléger toujours davantage l'intervention de l'Etat. Ce soulagement d'équilibre, cette préoccupation d'une gestion cherchant sans cesse à s'adapter aux règles commerciales traditionnelles témoignent d'un esprit qui ne peut que nous réjouir et marque le sens des responsabilités des dirigeants d'Air France qui souvent regrettent reproche d'une politique de prestige dépassant les possibilités, disait-on, de cette compagnie et de son rôle. Il n'apparaît pas que, dans ce qu'ils ont d'essentiel, ces reproches puissent être maintenus. Au contraire, il convient de préciser certains des résultats favorables obtenus au cours des périodes dernières et des récents mois. Nous n'avons pas manqué de le souligner en notre rapport en nous félicitant des améliorations sensibles en tous domaines dont il témoigne.

Le marché du transport aérien donne lieu à une sévère compétition. L'exploitation des grandes lignes est très concurrencée. La course aux appareils révolutionnaires, la transformation constante de la flotte entraînent des investissements considérables et constituent de sérieuses raisons de notre inquiétude quant à l'avenir de l'aviation marchande et à son équilibre financier.

Air France n'échappe pas à la règle et, dans sa préoccupation justifiée de répondre aux besoins du marché mondial en modernisant heureusement sa flotte, la compagnie nationale connaît tout le poids d'investissements cependant nécessaires à son expression et à sa mission. Elle s'efforce d'y répondre et de justifier la confiance qui lui est faite en affirmant avec distinction et autorité le prestige français dans le monde.

L'Union aéro-maritime des transports et les Transports aériens internationaux, sur des secteurs différents, affrontent eux aussi avec grande compétence et succès une compétition vive et sévère.

Nous nous en réjouissons, mais nous nous demandons si les uns et les autres pourront poursuivre ainsi leur action trop souvent conduite en ordre dispersé, voire en concurrence directe. Je ne le pense pas et c'est ainsi que se pose à nouveau le problème de la coordination du transport aérien français et des rapports des compagnies privées françaises avec la compagnie nationale.

Quel que soit le vocable et quelle que soit la forme utilisée ou retenue, une entente en un proche avenir s'imposera à chacun.

Le volume des investissements que réclame l'évolution des techniques spéciales du transport aérien, les besoins d'une infrastructure et des éléments d'exploitation toujours en retard, ne laissent, considérant les charges et obligations financières, que peu ou pas de possibilités individuelles et il faudra bien venir de la nécessité d'ententes en tous domaines, tant en ce qui concerne les services et les capacités que la nature, le caractère des flottes de chacun, celles-ci devant être adaptées au caractère des dessertes envisagées.

Pour terminer, je veux rappeler l'effort qui doit être fait tant sur le plan général qu'au titre du développement touristique pour la desserte aérienne intérieure.

J'ai fait connaître le sentiment de la commission des finances sur Air-Inter. Notre désir, monsieur le ministre, est que soit abandonnée et que ne soit pas reprise une expérience qui fut si malheureuse l'an dernier et sans aucune chance de succès dans l'avenir.

Je voudrais que, sur ce point, il n'y ait de notre part aucune ambiguïté et, je vous dirai, au terme de ce rapport, monsieur le ministre, combien, indépendamment de toutes autres précisions, nous serions heureux de connaître l'ensemble des mesures envisagées pour doter notre pays d'une infrastructure répondant aux besoins de l'aviation moderne, combien nous aimerions recevoir confirmation de la décision prise en vue de l'aménagement, au lieu et place du grand aéroport intercontinental initialement

prévu dans le Midi de la France à un point qui restait à fixer, des pistes, des aérodromes de Marseille et de Nice, chacune d'elles étant allongée et aménagée en vue de répondre à l'exploitation que réclament les quadrimoteurs modernes.

Telles sont, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les considérations qu'en complément de notre rapport j'avais à vous présenter au nom de la commission des finances, sur un budget que nous voudrions apte à répondre, en son esprit et en son volume, aux problèmes que posent, sur le plan social et économique, le développement et l'avenir de l'aviation civile française. (Applaudissements.)

M. Je président. La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements.)

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, après l'exposé très complet du rapporteur spécial, je présenterai brièvement le rapport pour avis de la commission de la production et des échanges.

Avant d'examiner les crédits affectés à l'aviation civile et commerciale, il nous a semblé nécessaire d'étudier les données essentielles du transport aérien français, telles qu'elles se présenteront en cette véritable année-carrefour que sera 1960.

L'introduction des appareils à réaction sur les lignes de long et moyen courrier, l'élan donné depuis déjà plusieurs mois par les grandes compagnies internationales qui tendent à se partager le trafic mondial — notamment la Pan American Airways et la B. O. A. C. — ont obligé les transports aériens français, un peu à leur corps défendant, à s'engager dans la voie d'un renouvellement total de leur flotte. Ce renouvellement constitue, en fait, une véritable révolution dans l'économie du transport aérien.

Avec un prix de revient élevé, une capacité de transport accrue du fait de la vitesse des appareils et de leurs capacités propres, les quadrimoteurs et les biréacteurs modernes représentent un potentiel doublé ou triplé par rapport à la flotte classique. C'est ainsi qu'un seul Boeing 707 représente, en potentiel, trois quadrimoteurs classiques.

Cette nouvelle flotte implique, comme on l'a souligné tout à l'heure — mais je ne m'étendrai pas sur ce point — un contrôle de l'espace aérien, à l'échelon international. Plus que jamais, les avions brisent les frontières, en raison de la vitesse et de l'altitude à laquelle ils évoluent, d'où la nécessité de mettre en place des organisations d'Eurocontrôle.

Du fait de la mise sur le marché d'un potentiel très important qui vise au transport de masse, qui suppose donc une baisse des tarifs, une concurrence accrue se révèle dans des conditions d'exploitation qui tendent à devenir de plus en plus difficiles, de plus en plus serrées.

Cet accroissement de potentiel et cette concurrence rendent évidente la nécessité d'un regroupement des compagnies. Nous assistons actuellement, dans ce domaine, et dans tous les pays du monde, à des tentatives de regroupement, à la fin des accords anciens entre compagnies et du système des pools. Actuellement, les transporteurs aériens comprennent que seules de véritables ententes, garanties par des accords conclus, non plus au niveau des transporteurs, mais à l'échelon des gouvernements, peuvent permettre une politique d'expansion. En ce sens, Europe-Air, qui est devenu Air-Union — et qui redeviendra, nous l'espérons, Europe-Air, lorsque d'autres pays européens l'auront rejoint — représente une expérience d'harmonisation des transports aériens dans le cadre du Marché commun.

Il faut organiser les transports de la Communauté, où se révèlent des besoins nouveaux, tant en ce qui concerne les relations intérieures entre Etats que les relations entre la Communauté et la métropole, la Communauté et les nations étrangères.

Enfin, il est nécessaire de compléter un réseau intérieur, actuellement très fragmentaire, en assurant la coordination, qui nous paraît indispensable, avec la S. N. C. F.

Voilà les objectifs.

Les crédits prévus pour l'exploitation ou les dépenses en capital ne paraissent pas, compte tenu de ces données, excessifs, bien au contraire. Je ne voudrais pas risquer de comparaison — difficile d'ailleurs — avec les budgets relatifs aux autres moyens de transport.

Le budget de 1960, en frais de fonctionnement et dépenses en capital, représente un montant de 531 millions de nouveaux francs, soit une augmentation sensible sur le budget de 1959.

Ces dépenses de fonctionnement comprennent le traitement du personnel de l'aviation civile — météorologie nationale, services de la navigation aérienne, services que nous sauvons au passage, car ils assurent dans des conditions souvent difficiles de résidence et d'horaire un travail indispensable à la sécurité de la navigation aérienne — les frais de formation du personnel navigant, les subventions d'exploitation aux aéroports, la subvention à la compagnie nationale Air France. Les dépenses en capital sont relatives au matériel aéronautique — équipement en avions du S. G. A. C. C., avions de recherche et de sauvetage ; essais de matériels nouveaux ; études de prototypes — et à l'équipement des aéro-

ports, bâtiments, pistes et aires de stationnement, enfin à l'aide à l'aviation légère.

Notons à ce titre l'effort tout à fait remarquable accompli dans le domaine de l'infrastructure et rendons hommage au personnel des aéroports et aux techniciens qui ont rendu possibles de magnifiques réalisations, notamment dans la Communauté.

Le détail de l'analyse des crédits et leur aspect financier viennent d'être remarquablement présentés par le rapporteur spécial. Nous n'y reviendrons pas.

Il nous semble, en revanche, important de développer certains points essentiels à l'économie du transport aérien qui sont : l'entente européenne, le réseau intérieur français, les rapports entre l'Etat et la compagnie nationale, l'industrie aéronautique, l'utilisation des matériels déclassés.

En ce qui concerne Air Union, l'évolution d'un accord tripartite entre Air France, Lufthansa et Alitalia ayant abouti à une entente plus large incluant la Sabena a permis la constitution de la première entente européenne sur le plan des transports aériens.

Jusqu'à présent, les accords passés entre les compagnies ont permis un premier stade d'exploitation, expérience dont les résultats se révèlent pleins de promesses.

Il convient d'être présent de consolider la convention actuelle constituée par de seuls accords de droit privé.

Des conversations à l'échelon des ministres des différents Etats sont en cours et nous pensons que vous pourrez nous donner, monsieur le ministre, des informations concernant l'état présent des négociations.

Il convient de préciser que, dans le cadre d'Air Union, seuls sont mis en commun les moyens d'exploitation. La flotte reste la propriété de la compagnie nationale.

Les droits aériens sont toujours accordés aux compagnies elles-mêmes à la suite d'accords bilatéraux entre les Etats.

L'essentiel du réseau commercial demeure préservé, c'est à dire que nous pouvons continuer à nous engager sans risque dans cette expérience indispensable.

En dehors des avantages évidents qui découlent de l'exploitation commune en matière de coordination, de fréquence, de tarifs, d'horaires, d'utilisation d'un même matériel, il nous paraît important de souligner ce que nous appellerons l'esprit d'Air Union.

On peut penser que c'est en partie à cause de cet esprit que les Italiens et les Belges ont acheté des Caravelle.

S'agit-il du réseau intérieur français, l'essai malheureux d'Air Inter ne doit pas nous faire perdre de vue la nécessité de mener à leur terme des études très complètes pour la mise en exploitation de ce qui sera demain, de toute façon, un réseau intérieur français indispensable. Ces études devraient tenir compte d'une structure nouvelle fondée essentiellement sur des lignes transversales et non plus axées sur Paris, ce qui fut à notre sens une des erreurs d'Air Inter.

Une étroite coordination avec la S. N. C. F. devrait permettre à la fois d'éviter une concurrence inutile et de favoriser une coordination d'horaires ; elle devrait permettre aussi, ce qui me paraît un point fort intéressant, une vulgarisation du transport aérien en permettant l'achat de billets d'avion dans toutes les gares.

L'étude du type d'appareils utilisés — la construction aéronautique française s'orientant justement vers des constructions qui paraissent remarquablement adaptées — des conditions atmosphériques sur les différentes relations considérées, du mode de financement et des conditions de location, d'achat ou de rachat d'appareils mérite la plus grande attention.

Quant aux rapports entre Air France et l'Etat, il nous a paru intéressant d'insister sur la nature de la subvention accordée à la compagnie nationale. Au prorata de son chiffre d'affaires, la subvention est en baisse constante. Elle reste égale jusqu'à présent en valeur absolue. Elle devrait baisser pour 1959, qui présente des résultats excellents.

Les efforts de la compagnie nationale doivent permettre à l'avenir, sous réserve d'une évolution favorable de la conjoncture internationale des transports aériens, une diminution progressive de cette subvention.

Rappelons qu'il convient de considérer pour Air France deux secteurs d'activité bien distincts, le rapporteur spécial l'a signalé, le réseau international ou contractuel ou le réseau libre.

Seul, le réseau international fait l'objet d'une subvention et, seul, il apporte des pertes.

Le réseau libre apporte un bénéfice qui vient en diminution pour moitié de la subvention accordée par l'Etat pour le déficit sur le secteur contractuel.

Le déficit sur le réseau international s'explique par l'apreté de la concurrence entre transporteurs. Plus de dix compagnies, notamment, exploitent des lignes sur les relations entre la France et l'Amérique du Sud, ce qui suppose une augmentation très sensible des frais de vente. Je ne rappellerai pas certains chiffres cités par M. le rapporteur spécial, qui montrent que toutes les compagnies internationales supportent en fait un déficit plus ou moins grand sur leurs liaisons.

Sur le secteur libre, seules les trois compagnies françaises opèrent, protégées par des accords de coordination, ce qui explique leurs bons résultats.

En ce qui concerne l'industrie aéronautique française et la construction, nous regrettons qu'une plus large place ne soit pas faite pour la conception et la réalisation d'avions nouveaux.

Si les crédits prévoient trois belles réalisations de l'industrie aéronautique française qui sont le Super-Caravelle de Sud-aviation, le Breguet 941 et le Super-Broussard de Max Holste, nous aurions souhaité voir figurer des crédits pour la réalisation d'un prototype civil à décollage et à atterrissage vertical, ainsi que des crédits importants pour les prototypes d'hélicoptères civils. (Très bien ! très bien !)

Sur l'utilisation des matériels déclassés, il a semblé à votre commission de la production et des échanges qu'il y avait là un problème important.

La transformation de la flotte aérienne française implique l'utilisation ou la vente des avions anciens. Ce problème se pose d'une façon particulièrement aiguë pour la Compagnie nationale et il s'avère nécessaire d'étudier très sérieusement l'utilisation de ces appareils déclassés dans le domaine militaire et, éventuellement, pour le réseau intérieur français.

L'évolution du transport aérien et de son économie justifie une certaine prudence.

C'est pourquoi votre commission de la production et des échanges n'a pas cru devoir s'associer aux positions présentées par M. le rapporteur spécial, notamment en ce qui concerne Air Inter.

Pour le réseau intérieur français, la solution qui consiste à répartir purement et simplement les dessertes métropolitaines entre les transporteurs français selon le principe des « fuseaux » méconnaît certaines réalités. Quelles sont-elles ? Inconvénient de baser l'exploitation sur des services qui ne seront pas des services purement métropolitains, mais des services « au delà », ce qui est une bonne formule sur le plan de la rentabilité, mais une mauvaise formule sur le plan du service rendu ; inconvénient surtout de tendre à axer le réseau sur Paris d'où partent toutes les lignes de ces transports ; inconvénient au surplus de compliquer les ententes nécessaires avec la S. N. C. F.

Cela dit, la commission unanime souhaite ne plus revoir un nouvel Air Inter.

Tel est, monsieur le ministre, le problème que vous avez à résoudre.

Sur le memorandum du 10 août 1959, la commission reconnaît la difficulté de trouver à bref délai une formule différente de celle qui découle des accords de coordination de 1955, dits de Peira-Cava.

Elle émet, par contre, des réserves sur la vocation africaine — et ceci malgré tous les arguments avancés — qui pourrait être reconnue à une compagnie privée, et à une seule.

En conclusion, il nous paraît que, dans le domaine intérieur comme à l'échelon européen, des regroupements de plus en plus étroits s'imposent non seulement entre la Compagnie nationale et les compagnies privées, mais également avec les constructeurs.

Ainsi, la France pourrait disposer d'une véritable industrie aéronautique, dotée de moyens considérables, coordonnant sa production et son exploitation.

C'est seulement dans ces conditions que notre pays pourrait faire face valablement à la concurrence internationale, remplir ses obligations vis-à-vis des Etats de la Communauté, prendre la tête de la coopération européenne dans le domaine aérien et assurer à notre construction aéronautique un avenir sûr.

Votre commission de la production et des échanges a cru utile d'attirer votre attention sur les facteurs d'évolution qui dominent actuellement la situation des transports aériens avant de vous inviter à suivre, après l'exposé de ces quelques réserves, l'avis favorable qu'elle émet pour l'adoption des crédits inscrits au bénéfice de l'aviation civile et commerciale dans la loi de finances pour 1960. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** Mes chers collègues, à l'occasion de la discussion du budget de l'aviation civile et commerciale, le rapporteur de la commission des finances ainsi que le rapporteur de la commission de la production et des échanges ont entamé ce que j'appellerai le fond du débat sur l'aviation civile. Ce débat me paraît absolument indispensable. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé, il y a quelques semaines, deux questions orales avec débat.

Etant donné l'ampleur de la discussion budgétaire, il n'est pas opportun, me semble-t-il, d'alourdir cette discussion qui ne concerne pas particulièrement le fond du problème par un large débat sur les questions touchant à l'aviation commerciale.

Aussi, je propose aux différents orateurs qui désiraient intervenir et voir traiter au fond cet important problème — je le souhaite personnellement — de le faire à l'occasion de mes questions orales avec débat. (Protestations à l'extrême gauche)...

**M. Denis Padovani.** Le débat est commencé ; il doit se poursuivre !

**M. Eugène Montel.** D'autres collègues désirent intervenir !

**M. le président.** Mes chers collègues, vous n'êtes point ici pour engager des dialogues.

**M. Daniel Dreyfous-Ducas.** Nos collègues pourraient intervenir à l'occasion de mes questions orales avec débat qui doivent être appelées prochainement.

**M. le président.** Monsieur Dreyfous-Ducas, vos collègues vous ont entendu ; certains d'entre eux sont inscrits sur ce budget et il leur est loisible d'agir comme ils l'entendent, en tenant compte ou non de votre suggestion dont l'Assemblée vous remercie.

La parole est à M. Cermolacce.

**M. Paul Cermolacce.** Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, le budget de l'aviation civile ne se différencie nullement de la politique économique et financière du Gouvernement.

La première remarque que l'on peut formuler est que votre budget ignore les revendications professionnelles, même les plus urgentes. Il laisse également de côté les revendications générales, notamment le relèvement du pouvoir d'achat par l'augmentation des traitements.

Le Gouvernement avait pourtant laissé entendre, par la presse, par la radio, que le traitement de base serait relevé en 1960. Un chiffre — pour aussi dérisoire qu'il soit — avait même été avancé ; on n'en trouve aucune trace dans le calcul des traitements de 1960.

Le projet de loi de programme relative à l'équipement économique, d'orientation réactionnaire, traduisait deux préoccupations essentielles : la concentration des activités aéronautiques sur quelques secteurs rentables et l'aggravation de l'exploitation du personnel.

Ces préoccupations se trouvent confirmées en tous points par votre budget. La grande majorité des investissements résultant des autorisations nouvelles, pour le matériel de navigation aérienne, s'effectuent essentiellement dans deux régions : la région parisienne et le Sahara.

Est-il exact, monsieur le ministre, que vous entendiez procéder à des mutations arbitraires du personnel dans ces régions ?

La deuxième préoccupation est illustrée par le fait suivant : alors que les effectifs des agents de la navigation aéronautique — exploitation, télécommunications — sont nettement déficitaires, on procède à des transformations et à des suppressions d'emploi. Les charges de travail se trouvent accrues, mais, dans le même temps, 4.878.000 francs sont enlevés au chapitre relatif aux indemnités pour sujétions spéciales.

Au moment où la technique évolue, une place de choix devrait être accordée à l'Ecole nationale de l'aviation civile.

Une autorisation de programme de 4.200.000 francs seulement a été prévue concernant le matériel, et encore cette somme n'est-elle inscrite que pour pallier les hausses de prix.

Dans le domaine des œuvres sociales, aucune autorisation nouvelle ne vient compenser les hausses de prix et les difficultés de la vie.

Aucun crédit n'est prévu pour la prise en charge des fonctionnaires français des cadres marocain et tunisien.

Dans ce budget civil, figurent des crédits pour la construction de logements destinés aux gendarmes. Serait-il question de remplacer les gardiens et surveillants de petits aérodromes par des gendarmes ?

Ce sont là quelques brèves constatations.

Le deuxième aspect de la politique du Gouvernement en matière aéronautique se manifeste, d'autre part, par la réduction des crédits et des commandés, mesures qui pour l'industrie se traduisent pratiquement par l'abandon systématique de la fabrication d'appareils qui font autorité dans le monde.

On avance l'idée de reconversion après réorganisation, ce qui aurait pour conséquence le licenciement de 4.000 travailleurs. On laisse entendre que, par la suite, les produits fabriqués dans les usines nationales ne devraient pas entrer en compétition avec ceux de certaines industries privées.

Contre de tels projets se dressent les travailleurs, cadres et techniciens de l'industrie aéronautique qui n'entendent pas qu'il soit procédé à la liquidation de cette branche d'industrie mais bien à son développement dans le cadre des techniques nouvelles.

Cette orientation de votre politique se retrouve aussi dans l'idée de reconnaître une vocation particulière à l'Union aéronautique maritime pour apporter son assistance aux Etats de l'Afrique noire.

Il est paradoxal que l'on ne trouve pas la même vocation pour Air France qui jouit, au même titre que toutes les sociétés nationales, de l'autonomie financière et commerciale.

Cette décision a soulevé la protestation unanime des différents syndicats du personnel d'Air France qui voient dans cette mesure, non seulement une limitation de l'activité d'Air France,

mais son éviction, à plus ou moins longue échéance, de certains secteurs.

Ce serait une atteinte grave aux prérogatives de la société nationale dont le rôle essentiel est d'assurer les liaisons internationales. Cette mesure apparaît comme la volonté délibérée du Gouvernement de transférer à des intérêts privés un secteur d'activité devenu rentable, et l'on peut se demander avec beaucoup d'inquiétude s'il n'en serait pas ainsi de tous les secteurs d'activité de la compagnie nationale, à partir du moment où ils deviendraient bénéficiaires.

Or le potentiel commercial d'Air France dans ce secteur, les bases acquises et construites ont été payés avec l'argent des contribuables français. Le fait que la collectivité nationale serait frustrée des intérêts que peuvent désormais lui procurer les investissements consentis en Afrique montre assez l'orientation de la politique gouvernementale en la matière, politique de cadeaux aux capitalistes.

La compagnie privée U. A. T. n'est en fait qu'une filiale des Chargeurs réunis qui disposent de 90 p. 100 du capital. Des liens étroits existent entre cette société et la banque Lazard et la société Esso, filiale de la Standard Oil.

Peut-on valablement soutenir l'argument du souci du Gouvernement de respecter l'indépendance des pays africains pour justifier un tel choix ? En réalité, c'est à une amorce de dénationalisation que l'on entend procéder, probablement avec la complicité de certains dirigeants de cette société.

Les inquiétudes du personnel sont amplement justifiées. Quel sera son sort ? Pouvez-vous nous donner dès à présent l'assurance qu'il n'y aura pas de licenciements ? De plus, le centre de révision de Toulouse dont la tâche essentielle réside dans la révision de matériels utilisés en Afrique verrait son activité sensiblement réduite. De toutes manières, il convient que soient respectés les droits acquis par le personnel. Ses inquiétudes — on ne peut plus justifiées — expliquent notre souci d'assurer le développement constant de l'aviation commerciale française dans l'intérêt général du pays qui commande le maintien de cette activité d'autant plus qu'elle est payante.

C'est dans la discussion avec les gouvernants africains, dans la recherche d'une solution avec les premiers intéressés que seront véritablement sauvegardés les droits de leur souveraineté. C'est dans cette voie qu'il importe de s'orienter, et non pas en faisant passer les intérêts privés avant l'intérêt général. Nous ne pourrions, dans ces conditions, adopter votre budget, monsieur le ministre. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

**M. Denis Padovani.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, confiants dans les paroles de notre ministre des finances, qui nous assurait que la récession n'avait pas touché encore nos industries durant la période difficile d'adaptation du nouveau régime, bon nombre de Français vivaient dans l'euphorie économique et pensaient que le spectre du chômage ne viendrait plus hanter la vie des populations laborieuses de ce pays.

On croyait au plein épanouissement de nos industries de constructions navales et aéronautiques.

Cette opinion était renforcée par les discours entendus à l'occasion de lancements de navires ou lors de l'inauguration de lignes aériennes ; le pays avait foi en la parole de ses nouveaux ministres, même s'ils avaient servi sous la IV<sup>e</sup> République, et nos populations pensaient que les défaillances connues en d'autres temps ne seraient plus de mise de nos jours.

Force est de constater que l'industrie de la réparation navale connaît, dans l'Ouest de la France comme dans le Midi, de sérieuses difficultés et que le monde du travail, angoissé, se demande si demain la récession ne se généralisera point.

Un secteur économique paraissait devoir se soustraire de façon effective aux contractions de travail, c'était celui de la construction aéronautique.

Nous nous étions informés, mon collègue Montel et moi-même, au début de l'année 1958, au moment où l'élégante Caravelle se plaçait de façon heureuse sur le marché aéronautique, et les usines de Marignane et de Toulouse, dépendant de Sud Aviation, annonçaient des charges de travail pleinement satisfaisantes et comptaient pour l'avenir une certitude de plein emploi.

La charge de travail s'établissait, pour la seule usine de Marignane, à 400.000 heures, de quoi assurer un plein régime de travail aux 4.000 ouvriers de cette magnifique usine, plus particulièrement destinée à la construction de cellules d'avions et dont les ouvriers, fortement spécialisés, représentent les deux tiers de l'ensemble du personnel.

Divers articles de quotidiens et de périodiques traitent, les uns du problème général de l'aéronautique, les autres des difficultés de nos usines Nord Aviation et Sud Aviation, nous ont poussés à revoir les données du problème.

Nous avons appris alors que la situation était des plus graves, que, déjà, les usines de l'Ouest de la France n'avaient plus de charges de travail en perspective, que des ouvriers des centres de Saint-Nazaire étaient envoyés en surnombre à l'usine de Marignane, contribuant à dévorer plus rapidement encore les programmes restant à réaliser en cette usine.

Le planning de travail des 400.000 heures allait, dès les premiers mois de l'année 1960, passer à 180.000 heures pour, le tableau des commandes restant ce qu'il est, entraîner la cessation complète d'activité dès mars 1961.

Nous apprenions aussi que votre délégué, monsieur le ministre, évaluait à quatre mille le nombre des travailleurs à licencier dans un très proche avenir, que l'usine des Mureaux Nord Aviation fermerait ses portes le 30 avril prochain, faisant perdre leur emploi à 1.300 ouvriers ; ainsi en aurait décidé le Gouvernement.

Certains alléguèrent que, pour diverses usines, plus d'une année nous sépare du terme fatidique, que les choses s'arrangeront.

N'en croyez rien, en matière d'industrie aéronautique, les activités ne s'improvisent point. Les bureaux d'étude ont une besogne à accomplir, besogne méticuleuse, faite de recherches scientifiques, mécaniques et autres, réclamant du temps, et il n'est point d'exemple que des commandes, si réduites soient-elles, ne demandent une préparation de moins d'une année.

Et alors, qu'envisage-t-on comme remède ? La panacée qu'on nous sert en toutes occasions et pour toutes les industries : la reconversion.

On va, sans retard, reconvertir les usines d'aviation de l'Ouest de la France et leur proposer de se spécialiser dans la production de machines électroniques, de robinetterie, de pièces nécessaires au développement de l'appareillage thermo-nucléaire, etc.

« Minute ! nous disait un ingénieur avec qui nous discutons de ces problèmes, nous avons déjà entendu cela, on vient de le dire à nos camarades des constructions navales, des réparations navales, on l'a dit à toutes les entreprises annexes qui, depuis des mois, prospectent non seulement les industries nucléaires, mais encore tous les centres de pétrochimie ». La besogne, s'il y en a actuellement, croyez-le, monsieur le ministre, est moins importante que vous ne le pensez et c'est grandement désappointés que nous avons trouvé nos directeurs d'usines en même temps que les animateurs de nos petites industries locales.

Ne déplaçons pas la question. La construction aéronautique réclame une main-d'œuvre très spécialisée ; cette main-d'œuvre, pour notre bonheur, nous la possédons. Nos ingénieurs se classent parmi les premiers ; allons-nous leur demander de fabriquer de la robinetterie, de la tuyauterie alors qu'ils rêvent de donner à notre pays et aux autres, les avions de classe qui consacreront la place que nous avons acquise dans ce milieu industriel ?

Ce n'est pas à vous, monsieur le ministre, qu'il convient de rappeler toutes les espérances que nous plaçons en Caravelle. Pas plus qu'il ne convient de vous indiquer que le 2 mai 1958 le Trident ramenait en France l'un des quatre records du monde officiels, atteignant 24.300 mètres. Cependant, quelques jours après cet exploit, la construction du Trident était abandonnée, faute de crédits.

Nous ne pouvons oublier les performances du *Mirage III*, de *Dassault-Etendard*. Pas plus que la promesse réalisée par notre vieux *Bréguet* qui, le 1<sup>er</sup> juin 1958, dépasse toutes les performances de parachutage de fret lourd en larguant un bulldozer de huit tonnes cinq et une charge totale de quatorze tonnes.

C'est aussi le planeur *Bréguet 901* qui, le 24 février 1958, porte le record national d'altitude à 10.100 mètres et démontre que par moins cinquante degrés la structure de cet appareil se comporte de façon satisfaisante.

Peut-on ne pas parler de nos hélicoptères *Alouette* et *Djinn* ? Le premier, le 26 août 1957, « épate » les Américains en se posant sur le mont Evamp à 4.400 mètres d'altitude. C'est la première fois qu'un hélicoptère réalise une telle performance.

Le 13 juin 1958, un *Alouette* atteint la stratosphère et bat tous les records du monde d'altitude avec une montée de 11.115 mètres en 35 minutes.

*Alouette* et *Djinn* sont les seuls hélicoptères à avoir regu de l'Australie et des Etats-Unis les homologations officielles dont les exigences techniques sont des plus sérieuses.

Faut-il rappeler aussi, monsieur le ministre, que le pays a investi des sommes importantes aux fins d'avoir un équipement aéronautique des plus importants ?

Faut-il dire que ce n'est point en vendant 54 *Caravelle* que nous aurons atteint le point d'équilibre financier de cette série d'avions, alors que celui-ci se situe, selon les prévisions les plus sages, aux alentours de 200 unités ?

Allons-nous, avec de tels atouts, perdre la partie ? Allons-nous par des réductions de crédits compromettre, non pas le développement mais la vie même de cette jeune industrie ? De cette jeune industrie qui compte 42.000 travailleurs pour la construction de cellules, 18.000 pour les propulseurs, 20.000 pour la fabrication des équipements, au total un effectif de près de 100.000 ouvriers ?

Nous avons interrogé les représentants des syndicats libres de Nord-Aviation comme de Sud-Aviation. Tous nous ont marqué, avec dignité mais avec amertume, leur position devant le problème auquel ils ont à faire face. Ils ne veulent plus du jeu de la douche écossaise qui leur fait déclarer à leurs commettants un jour que tout est parfait, que les charges de travail s'accroissent, quelques mois après que les commandes sont retirées ou déplacées et que les mots effroyables de reconversion et de licenciements ont été prononcés. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Ce Jeu de la douche écossaise fait dire à M. Georges Hérel, président directeur général de Sud-Aviation, que, suivant ses prévisions, 21.000 ouvriers sont en trop dans l'aviation.

Et, plus tard, dans une interview accordée à un correspondant de l'agence américaine *United press international* M. Hérel déclare :

« Je suis en mesure d'annoncer que quatorze nouveaux exemplaires de la *Caravelle* vont être achetés incessamment par des compagnies étrangères. Les contrats ne sont pas encore signés, mais les ventes sont certaines. Nous n'en sommes donc plus à cinquante-cinq commandes fermes et à dix-neuf options, mais à soixante-quatorze commandes fermes et à dix-neuf options.

« Le rythme des commandes de la *Caravelle* dépasse largement celui des commandes enregistrées pour le *Viscount* britannique, qui avait été jusqu'ici la grande réussite de l'aviation commerciale. Enfin, huit mois à peine après la livraison des premiers appareils, la *Caravelle* a déjà été commandée à quatre-vingt-huit exemplaires, options comprises. Mais aucune de ces commandes ne provient du plus grand marché, le marché américain. Or, je suis certain de vendre aux Etats-Unis. »

Et M. Hérel a avancé le chiffre de trois cents appareils, qui serait de nature à répondre aux besoins américains.

« Nous allons — a-t-il encore déclaré — « sortir », bientôt, quatre appareils par mois. Nous pourrions passer sans difficulté à la cadence de sept par mois, dès que les commandes arriveront. En trois ans — les trois ans d'avance que nous possédons sur tous nos concurrents — nous pourrions saturer le marché. »

Tout cela inquiète et afflige, et c'est pourquoi les ouvriers intéressés demandent, et nous demandons avec eux :

Premièrement, que la loi de programme proposée lors de l'avènement de la V<sup>e</sup> République — loi de programme qui devait remédier aux errements anciens et assurer ainsi une meilleure productivité à l'industrie aéronautique — soit enfin promulguée.

Avec ces ouvriers, nous posons également la question : pour quelles raisons après un an du nouveau régime, cette loi n'a-t-elle pas vu le jour ?

Ils retiennent comme période profitable à l'aviation celle qui a suivi la promulgation de la loi de 1950, qui fixait un plan aéronautique de cinq ans et qui, en dépit de ses imperfections, a permis à l'aviation française de devenir compétitive sur le plan international.

Deuxièmement, quel bénéfice le Gouvernement peut-il réaliser dans la reconversion des usines aéronautiques nationales rentables, pour lesquelles des milliards ont été investis, sous forme de machines-outils et d'installations propres à notre industrie, et qui, de ce fait, ne peuvent convenir à d'autres fabrications ?

Troisièmement, avant de songer à la reconversion partielle de l'industrie aéronautique, le Gouvernement a-t-il épuisé toutes les possibilités d'écoulement de nos réalisations, tant civiles que militaires — avions cargos, moyen-courriers, engins, etc. — sur le plan français et étranger ?

Quatrièmement, l'achat d'avions étrangers périmés s'avère-t-il vraiment plus rentable pour l'Etat que la continuation des fabrications d'appareils français ?

Cinquièmement, tout plan de reconversion entraîne obligatoirement une diminution de potentiel aéronautique ; dans le cas de cette application, quelle place aurait notre industrie sur le plan européen et même mondial ?

Vous le voyez, monsieur le ministre, les observations présentées par les représentants du monde ouvrier de l'aéronautique ne visent à rien moins qu'à marquer leur attachement passionné à leur possibilité de vie, certes, mais encore à leur métier, cette profession qu'ils aiment et qui leur permet de penser qu'ils contribuent eux aussi à la réputation d'un pays qu'ils veulent grand et respecté.

Je suis certain que vous voudrez, monsieur le ministre, nous livrer la pensée du Gouvernement ; vous voudrez donner à la masse laborieuse des usines d'aviation la certitude que la politique aéronautique sera révisée et que le plein emploi sera assuré à nos usines.

Au moment où le Gouvernement parle de grandeur, au moment où il veut affirmer dans de nombreux domaines nationaux et internationaux le prestige de la France, pensez aux ailes françaises, assurez du travail à nos usines et croyez-moi, monsieur le ministre, l'intelligence de nos ouvriers, la science avertie de

nos techniciens assureront pour une large part un rayonnement grandissant à notre pays. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Jean-Marie Commenay. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, à propos des dépenses concernant les avions légers et les planeurs, je voudrais vous signaler combien a été désastreuse pour la ville d'Aire-sur-l'Adour dans les Landes, et pour toute sa région, la fermeture du département « planeurs » de la société Breguet, en septembre dernier.

Dès avant la dernière guerre, les établissements Fouga-Aviation, installés à Aire-sur-l'Adour, y avaient formé une excellente main-d'œuvre, spécialisée dans la construction des avions légers et des planeurs.

Désirant profiter de cet avantage initial et bénéficiant au surplus de crédits de déconcentration, la société Breguet transportait, il y a quelques années, son département « planeurs » de la région parisienne à Aire-sur-l'Adour. Mais, en septembre dernier, d'une manière extrêmement soudaine, la direction de cette société, alléguant un déséquilibre d'exploitation et un certain ralentissement des commandes, ferma l'usine et licenciait la majeure partie du personnel.

Cette fermeture, monsieur le ministre, a porté un coup sérieux à l'expansion pourtant remarquable de cette petite ville, branchée sur l'industrie aéronautique. Un chômage important s'est ensuivi, avec toutes ses déplorables conséquences pour l'activité commerciale de la cité.

Je vous demande de vous pencher avec attention sur les difficultés qu'éprouvent cette ville et sa région du fait du départ de la société Breguet, et, pour conclure rapidement mon intervention que je veux extrêmement limitée, je vous poserai trois brèves questions.

Premièrement, ne pourriez-vous pas, monsieur le ministre — si comme je le souhaite la politique de l'aviation légère se développe — susciter le cas échéant l'implantation à Aire-sur-l'Adour d'une nouvelle usine d'aviation légère ?

Deuxièmement, vous serait-il possible de me faire connaître si la société Breguet, qui s'est de nouveau reconcentrée à Anglet, a été appelée à restituer les fonds dont elle avait bénéficié au titre de la déconcentration ?

C'est là un point important, car nous croyons savoir que cette usine a perçu des fonds pour venir s'installer dans les Landes. Puisqu'elle a renoncé à son initiative, a-t-elle restitué au Trésor public les sommes qu'elle avait reçues à ce titre ?

Troisièmement, bien que ma question déborde quelque peu du cadre strict de ce budget, je vous demande, monsieur le ministre, de me dire si le Gouvernement est prêt à faire en sorte que soit, à Aire-sur-l'Adour, maintenu le plan de charge de la société Potez-Fouga qui y exploite encore une usine d'aviation construisant un avion d'entraînement, le Fouga-Magister.

C'est en fonction de vos réponses, monsieur le ministre, que l'édilité et le comité d'expansion d'Aire-sur-l'Adour et de notre région fixeront à l'avenir leur ligne de conduite.

Partant de ces considérations d'ordre particulier, je souhaite, monsieur le ministre, au nom de ma région, qui est peu industrialisée mais dans laquelle cette implantation aéronautique existe, qu'une politique hardie d'aide à la construction d'avions légers et de planeurs soit mise en œuvre pour préserver un important secteur de l'industrie aéronautique française. (Applaudissements.)

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

M. René Regaudie. Monsieur le ministre, ne voulant pas prolonger ce débat, je me bornerai à vous poser quelques brèves questions.

La première concerne l'organisation que vous avez prévue pour la Communauté, en matière aéronautique.

Je ne vous dissimule pas que dans mon groupe, nous avons souvent l'occasion d'enregistrer, depuis votre décision, l'inquiétude, l'émotion et parfois les récriminations de certains dont le dévouement à la cause de l'aéronautique française est parfaitement connu et acquis.

Cette organisation, fondée certainement pour des raisons primordiales, nous semble laisser de côté la grande compagnie nationale et ne pas lui accorder le rôle de tuteur technique qu'elle était qualifiée pour exercer auprès des jeunes Etats qui demain auront besoin de conseils, d'aide et d'assistance dans le domaine si délicat de l'aviation. Nous serions heureux, monsieur le ministre, que vous nous donniez les explications et les assurances indispensables à ce sujet.

Ma deuxième question concerne le personnel. Il a déjà été fait allusion aux difficultés éprouvées par tous les travailleurs qui ressentent durement aujourd'hui la hausse du coût de la vie. Monsieur le ministre, réservez une attention particulière à ceux à qui nous devons nos qualités aéronautiques et qui constituent incontestablement une élite que la France apprécie unanimement et que le monde a souvent admirée.

Nous désirerions également que l'équipement aéronautique français soit accru. En effet, au moment où nous entrons dans l'Europe et où nous en devenons un des partenaires essentiels, nous devons rester aussi le promontoire de ce grand territoire. Nous ne devons donc pas, par des erreurs d'équipement, écarter le trafic qui nous est indispensable à de nombreux points de vue, qui contribuera à notre prestige et à notre activité économique et qui aidera, par cela même, à l'utilisation des appareils que notre industrie aéronautique est en mesure de produire, ainsi que le rappelait M. Padovani.

Monsieur le ministre, tels sont les points essentiels sur lesquels je voulais vous demander de vous pencher avec bienveillance. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Mes chers collègues, je voudrais être bref pour trois raisons ; d'abord parce que le rythme des discussions budgétaires m'y convie, ensuite parce que MM. les rapporteurs, que ce soit le rapporteur spécial de la commission des finances ou le rapporteur pour avis de la commission de la production, ont développé longuement l'essentiel des idées contenues dans le programme du Gouvernement. Sur certains points même qui ont été soulevés par mon ancien collègue M. Regaudie qui m'a prié fort courtoisement d'en dire quelques mots, le rapport de M. le rapporteur spécial contient des développements fort intéressants.

Enfin, troisième raison d'être bref : il faut que tous ceux qui s'intéressent à l'aviation comprennent que nos budgets — celui de 1969 comme celui de 1960 — sont des budgets de pure transition et préparent un avenir très différent du passé. C'est là la caractéristique essentielle des budgets aéronautiques pour les années qui viennent. Nous sortons de l'ère de l'aviation « traditionnelle » ou « classique » pour entrer dans l'ère d'une aviation nouvelle. Nous assistons à des transformations dans tous les domaines, aussi bien dans celui des aérodromes que dans celui des télécommunications, de la conduite des avions en vol, de leur approche du terrain et de leur atterrissage. Il y a aussi des problèmes de matériel et d'entraînement du personnel. Dans ces conditions nos budgets ne peuvent guère se référer à une politique à longue vue, alors que tous les pays du monde cherchent à trouver la voie exacte, au moment où une révolution technique produit encore ses effets.

Cette révolution technique, nous devons la traverser dans toute la mesure de nos moyens en la faisant servir à notre pays. Et d'abord, pour le matériel. Répondant à ce sujet à certaines critiques, il faut reconnaître — je dois le dire — que la compagnie nationale Air France, qui constitue l'instrument de notre politique nationale, a été dotée des moyens financiers nécessaires à son équipement, puisque ces moyens passent de 25 milliards l'an dernier à 52 milliards cette année, en vue de la dotation de 17 Boeing et de 24 Caravelle. On peut affirmer que la France a conscience de ses devoirs envers sa grande compagnie d'aviation. Elle a consenti un effort que peu de pays, en dehors des deux plus grands, ont pu assumer d'une manière comparable.

Malgré tout l'intérêt avec lequel j'ai écouté les interventions de MM. Padovani, Cermolacce, Commenay, et bien que j'aie pris bonne note des observations qui ont été présentées, je dois indiquer que je ne suis pas qualifié pour répondre à certaines d'entre elles. Je crains que nos honorables collègues n'aient cru que le ministre de l'aviation civile avait le contrôle des constructions aéronautiques, alors que c'est le ministre des armées et la délégation ministérielle à l'air qui ont la mission d'établir les plans de charge des usines.

Mais, utilisateur, comme eux, des fabrications de ces usines, j'y attache la plus grande importance. Je ne voudrais donc pas qu'on se méprenne sur le sens de ma réponse. Je dois dire que certaines questions devraient, à mon avis, être reprises au cours des débats de ce soir et de demain, car je n'ai pas qualité pour répondre aux questions qui m'ont été posées à propos des plans de charge, encore que, bien entendu, j'aie qualité pour discuter avec mon collègue des armées les problèmes qui préoccupent très légitimement les représentants de différents départements qui sont intervenus cet après-midi.

Cependant, comme vous le savez, je m'efforce d'encourager l'essor de l'aviation légère.

Dans cette mesure, si mes efforts réussissent à créer un climat favorable à l'expansion aéronautique, la solution des problèmes de reconversion qu'a bien voulu évoquer M. Commenay s'en trouverait facilitée.

Cependant, je ne suis tuteur ni de Bréguet, qui est une entreprise privée, ni de Sud-Aviation. Je ne peux donc guère qu'enregistrer les observations qui ont pu être formulées.

Mais, comme vous tous, je me préoccupe beaucoup de l'incidence des transformations techniques sur les usines dont il s'agit.

Outre le problème du matériel que nous achetons, se pose aussi le problème du matériel dont je suis chargé de passer

commande. C'est pourquoi figurent dans mon budget des crédits d'études pour la modification, la modernisation, la mise au point de Caravelle au fur et à mesure que la clientèle manifeste des désirs nouveaux.

Je suis également chargé de conclure des contrats d'études en ce qui concerne le Super-Broussard et le Bréguet 941. Mais les rapporteurs en ayant parlé, et fort bien, il ne me semble pas utile d'y insister, si ce n'est pour dire que, précisément dans cette période de transition et de préparation de l'avenir, mon ministère s'efforce de suivre la technique pour que la France ne risque pas de se laisser distancer.

C'est à propos du prolongement des pistes et de l'équipement des bases aériennes que nous avons dû en 1960 accroître l'effort. Mais sur ce point, reconnaissons que le budget qui se prépare pour l'an prochain, s'il est un budget de transition, est assez bien doté en faveur des pistes. Les Etats membres de la Communauté et ceux qui doivent devenir indépendants, comme le Cameroun, n'ont pas manqué de rendre hommage aux efforts accomplis pour permettre aux appareils à réaction de venir se poser sur leur aérodrome.

En métropole, je me suis efforcé d'arbitrer le conflit qui opposait Nice et Marseille, peut-être dans un esprit de compromis que j'ai acquis en d'autres temps et dont je ne sais si le docteur Padovani me reproche de l'avoir ou s'il me félicite de le conserver. (Sourires.)

En tout cas, je m'efforce de prolonger les pistes de Nice et de Marseille et je n'en ressens nul regret, même en présence de l'état-major de la rue de Rivoli rassemblé autour de mon ami M. Valéry Giscard d'Estaing, car je considère — et il ne me démentira sans doute pas — que nous nous trouvons, en dépit de la proximité apparente de ces deux villes, en face de deux problèmes entièrement différents avec, d'un côté, le point de départ des liaisons vers l'Afrique et, d'autre part, la plaque tournante du tourisme européen. Il fallait, dans l'un et dans l'autre cas, adapter les moyens d'atterrissage aux transformations de la technique moderne, à la fois à Marseille et à Nice. (Applaudissements.)

D'autres domaines ont été marqués du désir de suivre l'évolution technique et ici a dû se glisser un malentendu. Je m'en excuse, peut-être n'ai-je pas très bien compris, sur ce point, l'intervention de M. Cermolacce.

Le budget de 1960 prévoit un crédit de 1.500 millions de francs actuels destiné à la construction de l'école nationale de l'aviation civile ; elle fonctionne actuellement dans des baraquements provisoires à Orly. Son installation définitive s'impose et devient d'autant plus urgente qu'il est indispensable de préparer la venue de nouveaux pilotes africains en provenance de tous les pays où nous avons nos responsabilités et d'assurer la formation de ce personnel. Il faut encore améliorer dans certaines catégories l'instruction de nos pilotes.

Dans ce domaine, je n'ai pas l'impression que nous soyons en retard sur nos devoirs.

Des techniques de la navigation aérienne je dirai peu de chose puisque j'ai traité la question lors du débat sur la loi de programme. Il est clair — les deux rapporteurs l'ont dit — qu'avec les nouveaux appareils, qui volent beaucoup plus haut et beaucoup plus vite, une adaptation du matériel et des techniques est indispensable. Nous nous en préoccupons.

C'est pourquoi, d'ailleurs, les questions qui m'ont été posées — si j'excepte celles, fort importantes, qui avaient trait au matériel proprement dit — visent, plus que la technique, les problèmes d'organisation. Car devant l'évolution aéronautique il se pose un problème technique, mais il existe un problème d'organisation aussi important.

C'est pourquoi la politique de mon département consiste, à l'heure actuelle, à organiser dans les meilleures conditions possibles la coordination entre les différents pays intéressés par l'évolution technique. Qu'il s'agisse de navigation aérienne, d'approche au sol, de guidage des avions, de météorologie, nous avons travaillé dans deux directions.

Sur le plan européen — M. Anthonioz y a longuement fait allusion dans son rapport — nous avons travaillé avec nos amis et voisins. Notre travail, qui doit aboutir à la création d'Eurocontrôle, est suffisamment avancé pour que nous ayons déjà pu prendre les contacts nécessaires avec l'Organisation du traité de l'Atlantique-Nord afin de coordonner l'action militaire et civile, de façon à permettre à des Etats neutres — à l'Autriche et à la Suisse — d'entrer dans notre accord le cas échéant.

Mais je peux dire également qu'à Bruxelles, il y a quinze jours, nos amis britanniques ont délégué leur directeur de l'aviation civile pour prendre connaissance de nos projets, afin de voir si l'Angleterre ne pourrait pas se joindre aux pays du Marché commun pour réaliser enfin un Eurocontrôle qui réponde pleinement à son objet, lequel est technique bien plus que politique. Tel est l'objet réel de la création d'Eurocontrôle, à savoir que les particularismes nationaux légitimes ne viennent pas dans les faits compliquer une tâche devenue techniquement difficile.



Ce qui a été créé pour l'Europe, nous nous sommes efforcés de le réaliser pour l'Afrique. C'est pourquoi l'A. S. E. C. N. A. — Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar — est en préparation. Le principe en a été admis par le conseil exécutif de la Communauté. Elle ne sera d'ailleurs pas ouverte seulement aux douze Etats membres de la Communauté, mais aussi au Cameroun et au Togo, qui seront indépendants le 1<sup>er</sup> janvier, et également, si le désir leur en vient, à d'autres Etats, qu'il s'agisse de la Guinée ou du Libéria, ou, le cas échéant, du Maroc ou de la Tunisie.

Car, là encore, de mon point de vue et de celui de mon département, il ne s'agit pas d'une opération politique mais d'une nécessité pratique et technique : quand on survole des territoires, sans doute les frontières des cartes géographiques ont-elles leur justification historique, mais du point de vue de la circulation des avions il y a intérêt à effacer les frontières à une certaine altitude. C'est l'effort que nous nous efforçons de réaliser.

Je souhaite — et l'Assemblée souhaite aussi sans doute — que l'A. S. E. C. N. A. et Eurocontrôle, c'est-à-dire l'agence européenne comme l'agence africaine de sécurité aérienne, permettent d'offrir à tous les avions, quelle que soit leur nationalité, les moyens de simplifier au maximum leurs problèmes de conduite en vol, d'approche et d'atterrissage. Ce point, d'ailleurs, ne doit pas soulever de grandes discussions ou des difficultés.

Je reconnais volontiers que le problème d'organisation qui se pose pour le transport aérien peut susciter plus d'inquiétudes et de critiques. Certains députés s'en sont fait l'écho, tant en ce qui concerne la réalisation d'une entente européenne que la formule que j'ai adoptée pour le moment en ce qui concerne la situation du transport aérien en Afrique.

Sur le transport aérien en Afrique, je m'efforcerai d'être bref car, comme l'a dit M. Dreyfous-Ducas, la question a été traitée au Sénat il y a un mois sur intervention de M. Jacques Duclos et elle sera reprise prochainement par l'Assemblée à l'occasion de la discussion d'une question orale avec débat posée par M. Dreyfous-Ducas, qui nous permettra d'aller au fond du problème. En outre, comme je viens de le signaler, un certain nombre de pages du rapport hautement documenté de M. le rapporteur Anthoz traitent de la question.

Mais je réponds encore une fois, et très simplement, aux deux questions qui m'ont été posées, en particulier si courtoisement par M. Regaudie, en indiquant que la vérité est la suivante :

La Constitution prévoit que le ministre des travaux publics et des transports est chargé des transports extérieurs et communs, c'est-à-dire de ceux qui partent d'Afrique vers la métropole et ailleurs et de ceux qui partent de France vers l'Afrique et ailleurs, et que, par contre, les transports internes sont de la compétence des ministres de l'aviation civile de chacun des Etats africains.

Dans ce domaine, c'est à eux qu'incombe la responsabilité et non à moi. Non que je cherche à m'en décharger sur eux, mais parce que c'est ainsi que la Constitution en a disposé.

Je répète, et je développerai cette opinion lors du débat sur la question orale de M. Dreyfous-Ducas, que la question présente trois aspects. D'abord ces Etats, dont les moyens financiers sont fort limités dans la plupart des cas et qui ont des tâches immenses à poursuivre, ont présentement intérêt à maintenir l'état de chose actuel, et quelle que soit la compagnie nationale ou privée qui assure leur desserte, de continuer à faire appel à elle plutôt que de se préoccuper de parvenir à leur autonomie dans le domaine des transports aériens. C'est le premier conseil que je donne à tous quels qu'ils soient.

Ensuite, dans le cas où ils considèrent que leur autonomie dans le domaine des transports aériens, le fait de posséder leur compagnie, leur pavillon, constitue un élément essentiel de leurs prérogatives, je leur conseille de rester à l'U. A. T.

On me reproche alors : Pourquoi ne leur conseillez-vous pas de s'adresser à Air France, compagnie nationale ? Sans doute M. Jacques Duclos m'a-t-il accusé d'avoir fait une pirouette lorsque je lui ai répondu qu'il me paraissait curieux que ce fût précisément lui qui me posât cette question. En effet, étant donné que je suis à la fois chargé des transports extérieurs et communs, d'une part, et, d'autre part, tuteur d'Air France, puis-je renoncer à la tutelle sur les transports aériens dans les Etats de la Communauté et en même temps contraindre ceux-ci à recourir à Air France ?

Pirouette, peut-être ? Je suis sûr que certains de ceux qui furent mes collègues et qui m'ont connu lorsque j'étais ministre de la France d'outre-mer sauront qu'en cette matière, pour ma part, il ne peut s'agir d'une pirouette, mais d'une conception.

Enfin une troisième conception est possible : il se peut que tel ou tel Etat veuille aller plus loin dans la voie de l'indépendance, ce qui serait parfaitement justifié. Il se peut qu'ayant entendu les renseignements intéressants fournis par M. Cermolacce tout à l'heure, lequel nous a révélé que l'U. A. T. était une

filiale des Chargeurs réunis, ce que nous savions déjà, les Etats africains refusent de rester avec l'U. A. T. C'est leur droit strict.

Dans ce troisième cas, il leur sera loisible — s'ils en ont les moyens et le désir — de s'efforcer d'assurer eux-mêmes leur indépendance et de se constituer leur propre compagnie de navigation aérienne. M. Cermolacce ne s'étonnera pas que je ne le désire pas. Cependant, je souhaite, dans ce cas, que ce soit la compagnie française la mieux organisée, ayant les moyens, l'expérience technique et commerciale, le personnel qualifié, qui continue à assurer les liaisons aériennes en Afrique dans le respect des droits des divers Gouvernements des Etats d'Afrique et à la satisfaction de ces Gouvernements. (Applaudissements.)

Sur le plan européen — M. Regaudie a eu raison de me poser cette question, M. Anthoz et M. Labbé l'ont souligné eux-mêmes — c'est en fait dans les mois qui viennent que la question prendra son aspect définitif.

L'accord conclu entre Lufthansa, Sabena, Alitalia et Air France est en cours d'examen par les Gouvernements. Si sympathique que soit telle ou telle compagnie de navigation aérienne, lorsqu'il s'agit d'intérêts commerciaux légitimes, même si l'Etat y a une large majorité, ce qui est le cas de chacune d'entre elles, les Gouvernements doivent prendre leurs responsabilités, faire entreprendre les études nécessaires, mais je tiens à ajouter, ce qui intéressera un grand nombre d'entre vous, que, d'une part, il a été prévu que, lorsque les Gouvernements auront donné leur accord à la formule préparée par les quatre compagnies, la K. L. M. sera de nouveau saisie, car si j'approuve la compagnie Air France de ne pas vouloir se plier aux exigences formulées par la K. L. M. sur le plan commercial, je souhaite que la K. L. M. puisse faire partie du groupe des compagnies comme cela a été prévu au départ.

Nous avons reçu des offres d'autres compagnies, je vais vous en donner la raison. On a pu penser qu'il s'agissait d'une résurgence ou du développement de ce qu'il était convenu d'appeler parfois la Petite Europe ou le Marché commun. Bien sûr, mais c'est la moindre raison de ce genre de négociation. Ce qui commande, ce n'est pas la politique ni à peine la géographie, ce sont les nécessités de la technique. Je veux renvoyer aux deux rapports de MM. Anthoz et Labbé.

Avec la charge que représentent des avions coûtant chacun trois milliards, il est difficile aux compagnies nationales de supporter à elles seules et sans entente avec leurs voisins les effets d'une concurrence dont les exemples donnés aujourd'hui par les lignes de l'Amérique du Sud montrent que si le nationalisme s'exaspère dans ce domaine la technique fera faillite.

Voilà l'essentiel de ce que je voulais vous dire. Je veux terminer par une déclaration. Je m'attendais à être interrogé à ce sujet et j'avais promis de faire cette déclaration. Mais est-il besoin d'être interrogé pour répondre ? (Sourires.)

Quand il s'agit des lignes intérieures françaises, de nombreuses villes éloignées du centre souhaitent que l'aviation intérieure se développe. En 1958 un effort très intéressant avait été tenté, essai qui s'est avéré financièrement prématuré au moment de son départ. Les idées venaient, mais le climat n'était pas encore mûr, c'est ce qui arrive à toutes les idées neuves.

Avec sagesse, je crois, nous avons arrêté l'effort avant qu'il ait coûté trop cher aux contribuables et nous avons étudié soigneusement le marché. Je crois être en mesure dans quelques semaines de présenter à mes collègues du Gouvernement une formule valable et qui permettra d'assurer, ce qui est normal dans un pays comme le nôtre, le développement des lignes intérieures.

S'il devait en être autrement, d'ailleurs, si les accords que je recherche ne pouvaient pas être obtenus, alors avec regret je donnerais les autorisations nécessaires chaque fois que telle ou telle activité prendrait en charge l'exploitation d'une telle ligne ou donnerait les garanties indispensables pour que l'équilibre financier en soit assuré sans affecter les finances de l'Etat.

En tout cas, je crois qu'en 1960 l'heure est venue où l'on peut sagement, intelligemment, si j'ose dire, développer progressivement l'utilisation des lignes aériennes dans notre pays qui à cet égard, d'ailleurs, ne saurait être comparé à d'autres où, bien entendu, pour des raisons géographiques ou d'infrastructure, ce développement est beaucoup plus grand.

Je voudrais dire aussi à M. Cermolacce, à M. Regaudie et à M. Padovani que j'ai pris note du problème sur lequel ils ont attiré mon attention, celui des personnels de l'aviation. Il est naturel que leur tuteur attache une importance particulière au sort qui leur est fait. Nos collègues savent, comme moi, que ce n'est pas un problème qu'on résoudra seulement à l'intérieur de ce budget sans se soucier de ce qui se passerait dans les autres. Je ne peux donc qu'en prendre acte et jouer mon rôle pour contribuer à la solution d'ensemble du problème posé.

Je pense que sur l'essentiel tout a pu être dit, sinon sur tout ce qui aurait mérité de l'être. J'espère avoir l'occasion au cours de l'année 1960, à propos des questions d'organisation qui ont été soulevées, de pouvoir développer plus longuement ma

conception de l'organisation du transport aérien dans le monde moderne transformé par les techniques modernes parce que, en définitive, c'est un des problèmes essentiels de l'évolution du monde. (Applaudissements.)

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

Je mets aux voix le titre III de l'état F, concernant le ministère des travaux publics et des transports, pour l'aviation civile et commerciale, au chiffre de 12.501.016 NF.

(Le titre III, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'abattement de crédits de 213.000 NF, prévu au titre IV de l'état F, concernant le ministère des travaux publics et des transports, pour l'aviation civile et commerciale.

(L'abattement de crédits, mis aux voix, est adopté.)

**M. la président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G, concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), l'autorisation de programme au chiffre de 243.670.000 NF.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G, concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), le crédit de paiement au chiffre de 64.830.000 NF.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G, concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), l'autorisation de programme au chiffre de 6.330.000 NF.

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

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G, concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), le crédit de paiement au chiffre de 5.530.000 NF.

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

— 3 —

#### MOTION D'ORDRE

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général, qui désire faire une communication sur le déroulement des travaux budgétaires.

**M. Marc Jacquet, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.** Mes chers collègues, je crois de mon devoir de vous exposer ce que sera la suite de nos travaux.

Ce soir, nous commencerons la discussion de la section commune des budgets militaires et, si le temps le permet comme je le crois, nous aborderons la section commune du budget de la France d'outre-mer et nous en achèverons la discussion.

Demain, après-midi et soir, nous discuterons tous les budgets militaires, M. le Premier ministre devant d'ailleurs intervenir dans la soirée.

Je vais maintenant, pour faciliter votre présence dans cette enceinte, vous dire l'ordre de discussion des budgets que je pense proposer mercredi soir à la conférence des présidents.

Jeudi, nous examinerons le budget de la marine marchande que nous aurions dû aborder cet après-midi ; viendraient ensuite : les travaux publics, dans l'ordre suivant : tourisme, ports, rapport général sur les travaux publics ; puis le travail, le Sahara, l'énergie atomique.

Vendredi 20 : Outre-mer, Algérie, services financiers, industrie et commerce.

Samedi 21 : charges communes, construction, éducation nationale, services du Premier ministre et information. (Sourires et exclamations.)

Mes chers collègues, vos sourires me convainquent qu'il me sera nécessaire de demander à l'Assemblée de siéger dimanche prochain. (Protestations à droite et sur divers bancs.)

**M. Olivier Lefèvre d'Ormesson.** C'est scandaleux !

**M. le rapporteur général.** Laissez-moi poursuivre mes observations. Ensuite, je vous ferai part d'une ou deux réflexions.

Le lundi 23 novembre, nous examinerons les crédits relatifs à l'agriculture, au fonds social agricole, au cinéma, aux comptes spéciaux du Trésor ; nous voterons les divers articles qui n'auraient pas été votés au cours de l'examen des fascicules spéciaux et, enfin, nous discuterons le budget des anciens combattants.

Tout le programme que je viens de développer s'inscrit dans les délais constitutionnels, tels que les interprète le Gouvernement, délais qui nous contraignent à terminer l'examen du budget dans la nuit de mardi à mercredi prochains.

Je ne me dissimule pas, vous le pensez bien, la grande difficulté que nous éprouverons à respecter cet horaire, mais je crois que M. le président de l'Assemblée sera amené, demain, à la conférence des présidents, à prendre les mesures nécessaires...

**M. Raymond Mondon.** Ce n'est pas sérieux !

**M. le rapporteur général.** ...pour que, les temps de parole étant ce qu'ils sont — leur total est de soixante et onze heures, ce qui a été accepté par tous nos collègues au début de ce débat — ce programme puisse être respecté.

**M. le président.** Ce n'est pas le lieu d'engager une discussion sur ce point.

Je remercie M. le rapporteur général d'avoir donné des indications. Mais ce ne sont que des indications. Le Gouvernement a un pouvoir de décision en matière d'ordre du jour. Il manifiestera, demain, ses intentions.

**M. Raymond Mondon.** Nous aussi !

**M. le président.** La conférence des présidents aura à en connaître et l'Assemblée, à son tour, sera informée, dans la mesure où elle doit l'être, et amenée à décider, dans la mesure où elle doit décider.

— 4 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960 (n° 300) (deuxième partie) (rapport n° 328 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) :

Dépenses militaires :

Section commune (annexe n° 35. M. Dorey, rapporteur spécial ; avis n° 361 de M. Voilquin, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

Eventuellement, section commune, France d'outre-mer.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures vingt minutes.)

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

(Le compte rendu intégral de la 3<sup>e</sup> séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)