

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

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

PRÉRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 31^e SÉANCE

1^{re} Séance du Samedi 5 Novembre 1960.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1961 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3151).

Articles 24, 25 et 26 (États G et H) (suite).

Travaux publics et transports.

II. Aviation civile et commerciale.

MM. Anthonioz, rapporteur spécial ; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Cermolacce, Dreyfous-Ducas, Rembeaut, Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Anthonioz, rapporteur spécial.

Etat G.

Titre III. — Adoption de la réduction de crédits.

Titre IV. — Adoption des crédits.

Etat H (Titres V et VI). — Adoption des crédits.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 3162).

PRESIDENCE DE M. ANDRÉ VALABREGUE,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures et demie.

M. le président. La séance est ouverte.

* (2 l.)

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1961 (DEUXIÈME 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 1961 (deuxième partie) (n° 806, 886, 892).

[Articles 24, 25 et 26 (états G et H.)

(Suite.)

M. le président. Nous abordons l'examen du budget des travaux publics et des transports relatifs à l'aviation civile et commerciale.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile et commerciale.

ÉTAT G

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III : — 32.493.345 NF ;
« Titre IV : + 47.662.923 NF. »

ETAT H

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

(Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisation de programme, 255.260.000 NF ;
- « Crédit de paiement, 113.760.000 NF. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

- « Autorisation de programme, 5.730.000 NF ;
 - « Crédit de paiement, 5.180.000 NF. »
- Je rappelle que ce débat est organisé sur 2 heures, à savoir :
- Commission des finances, 20 minutes ;
 - Commission saisie pour avis, 20 minutes ;
 - Gouvernement, 20 minutes ;
 - Groupe de l'Union pour la nouvelle République, 20 minutes ;
 - Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 15 minutes ;
 - Autres groupes, 5 minutes chacun ;
 - Ensemble des isolés, 5 minutes.

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. Monsieur le ministre, d'aucuns ont pu, évoquant leur budget, parler de routine. S'agissant de l'aviation civile ce vocable ne saurait être repris et il est fort heureux qu'il en soit ainsi en l'année 1961 qui confirmera l'ère de la réaction.

L'ensemble des crédits ouverts pour 1961 passe de 531.393.918 nouveaux francs à 640.056.504 nouveaux francs, ce qui représente une majoration de 20 p. 100 par rapport à 1960. Les dépenses de fonctionnement passent de 288.463.919 nouveaux francs à 345.676.504 nouveaux francs et les dépenses en capital de 242.930.000 nouveaux francs à 294.380.000 nouveaux francs.

Je n'ai pas l'intention de reprendre ici le détail des divers chapitres et leur montant respectif. Le rapport que j'ai eu l'avantage d'établir au nom de la commission des finances en fait largement état. Je me bornerai à exposer certains problèmes essentiels que pose l'aviation civile française ainsi que les éléments qui participent au développement de la construction aéronautique et à l'expansion du transport aérien en France et dans le monde.

Voyons d'abord le problème des personnels.

Le trafic aérien français a été largement perturbé au cours de l'été dernier. Des grèves, soit des personnels de la sécurité et de la navigation aérienne, soit des personnels navigants ont porté un préjudice sérieux tant sur le plan du prestige que sur le plan financier à notre pays et aux compagnies. Il est bon d'en dire les raisons afin d'essayer d'en trouver les remèdes.

En ce qui concerne les personnels de la navigation aérienne, adjoints techniques, qu'ils soient de la branche exploitation ou de la branche télécommunication, le problème est le même. Ce sont dans l'ensemble près de 1.500 agents — sur les 3.500 que compte le contrôle de la navigation sur tout le territoire — qui se trouvent dans une situation particulière en raison de leurs tâches. Cette situation reste ce qu'elle était aux temps où les avions étaient moins nombreux, et sans commune exigence avec ce qui se passe présentement.

Cette situation n'est plus adaptée à la réalité. Il s'agit en effet de diriger des appareils qui réclament des contrôleurs des qualités bien différentes de celles exigées par le passé.

Cela, d'ailleurs, n'ira qu'en empirant. Le match technique engagé entre les deux grandes puissances dont la force domine le monde fait que nous connaissons dans un proche avenir le vol supersonique avec tous les problèmes que poseront des appareils de 210 tonnes volant à près de 3.000 kilomètres à l'heure à une altitude de 40.000 mètres et se posant à plus de 300 kilomètres à l'heure.

Cependant, ces agents, malgré leurs responsabilités, leurs préoccupations face aux problèmes que posent et la sécurité et le gain de temps demeurent dans la même situation qu'il y a quinze ans. Leurs indices se situent toujours entre 185 et 360, ce qui, chacun en conviendra, est inacceptable. Il importe de trouver une solution. Quelle peut-elle être ?

Certes, il faut se rappeler que les intéressés font partie de la fonction publique et qu'il est peu facile de toucher à ce lourd édifice sans provoquer un déséquilibre. Il eût été possible d'envisager un établissement de caractère public ; les intéressés n'y tiennent pas, ne voulant pas perdre les avantages attachés à la fonction publique. Il semble que la solution serait la création

d'un corps parallèle rattaché à la fonction publique dont il conserverait les avantages tout en apportant néanmoins aux intéressés, notamment à ceux qui peuvent se réclamer d'une qualification particulière, des avantages correspondants.

C'est une question que nous nous permettons de vous poser, monsieur le ministre. Il serait souhaitable d'envisager cette création qui, soulignant la qualification de 40 p. 100 des contrôleurs, leur permettrait de bénéficier d'indices pouvant aller jusqu'à 450. Ce serait là une heureuse initiative à l'heure où est envisagée la réorganisation de la navigation et du contrôle de la sécurité sur le plan européen.

En ce qui concerne le personnel navigant, c'est toujours le même problème que pose la mise en service des Caravelle et des quadriréacteurs. Les conditions de travail sont devenues très différentes et demandent au personnel technique une vigilance et un effort très particulier. Dès la mise en service des Caravelle un contrat en a réglé l'exploitation. Restent les quadriréacteurs, restaient, devrais-je dire, les quadriréacteurs, puisque le décret du 23 mars 1951 qui déterminait la durée de travail du personnel navigant vient d'être modifié par le décret du 29 octobre 1960 dans un sens qui répond pour l'essentiel aux préoccupations du personnel navigant.

Je ne saurais certes faire ici l'analyse de ce texte assez long et fort complexe qui a paru au *Journal officiel* du 30 octobre, mais je crois savoir, aux dernières informations, que ses dispositions apportent une réponse acceptable aux préoccupations des intéressés. Ainsi sera écartée une source de conflits dont les conséquences ont été si préjudiciables aux transports aériens au cours de l'été dernier.

A ce même chapitre des dépenses de fonctionnement figurent les subventions aux aéroports. Arrive en tête, bien entendu, l'aéroport de Paris. C'est ainsi qu'une subvention de 25.500.000 nouveaux francs permettra de poursuivre les travaux d'aménagement déjà si réussis de l'aéroport de Paris, notamment celui d'Orly. L'aide aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Tanger est maintenue en son montant.

Au titre des dépenses en capital sont inscrits les crédits destinés à promouvoir et à aider la construction aéronautique : Caravelle, 40 millions de nouveaux francs ; Bréguet, 21 millions ; Super Broussard Max Holste, 15 millions. A cela s'ajoute un crédit de 10 millions de nouveaux francs destiné à l'étude d'un avion super-sonique.

Cet important chapitre est un sujet de lourdes préoccupations mais aussi de très grandes satisfactions. C'est à ce titre qu'il s'inscrit la réussite de Caravelle, dont le mérite revient à Sud-Aviation et à tous ceux qui animent cette société et y travaillent.

Caravelle est le moyen-courrier le plus rapide en même temps que l'appareil le plus recherché du marché aérien, réussite technique et commerciale que nous nous plaignons à souligner.

Nous rappelons, à la page 19 de notre rapport, l'évolution technique de cet appareil dont les performances doivent lui permettre sans cesse de répondre aux exigences de la concurrence. La Caravelle VIII, dont la réalisation est prévue pour 1962, aura un rayon d'action de 3.460 kilomètres pour une vitesse de 872 kilomètres-heure et un poids au décollage de 52 tonnes.

Certes, il faut songer à la concurrence, au moment même où les Américains préparent leur Boeing 727 et les Anglais leur de Havilland 121, appareils qui sont censés devoir réaliser des performances supérieures, notamment en ce qui concerne la vitesse. Notre chance en ce qui concerne la Caravelle réside dans le fait que la réalisation est présente alors qu'il ne s'agit encore pour ses concurrents que d'études et de prototypes.

Ce qu'il faut retenir en même temps de cette réussite technique c'est la magnifique ouverture obtenue sur le marché américain et cela pour la première fois.

L'opération comporte deux aspects : D'une part un marché est conclu avec United Air Lines pour la vente de vingt Caravelle et pour une option pour vingt autres de ces appareils ; d'autre part un accord d'agence est passé avec la firme Douglas, l'une des plus importantes sociétés de construction aéronautique des Etats-Unis. C'est cette firme qui, en Amérique, apportera la garantie après vente en même temps qu'elle pourra éventuellement, dans le cas où la demande de Caravelles excéderait six par mois, procéder également à la construction.

A cette double intervention s'ajoute l'initiative de la puissante firme américaine General Electric qui a équipé une Caravelle de réacteurs de sa fabrication et a fait avec cet appareil ainsi aménagé, qui deviendra la Caravelle VII, une large prospection en Amérique. C'est là une initiative pleine de promesses en vue d'élargir notre accès sur le marché américain.

Sud-Aviation a actuellement 95 Caravelle en commande et 34 en option. Cinquante appareils sont déjà livrés. On peut espérer une série de 150, voire 200 appareils, ce qui serait remarquable et confirmerait une réussite particulièrement heureuse tant sur le plan économique que sur le plan social, si l'on songe que plus de 20.000 personnes travaillent sur le territoire métropolitain à leur fabrication.

Autre réalisation prometteuse, celle de Bréguet avec ses appareils 941 et 942 quadri-turboréacteurs. Le Bréguet 942 à voilure soufflée est un appareil d'excellentes performances, 420 kilomètres-heure, rayon d'action de 1.500 kilomètres, cabine pressurisée, pouvant emporter 40 ou 50 passagers. C'est un appareil de grande rentabilité pouvant utiliser des pistes de 200 à 450 mètres ce qui le désigne tout particulièrement pour la desserte intérieure dont nous parlerons tout à l'heure.

Autre innovation, celle de Max-Holste avec son Super-Broussard, 1.500 kilomètres de rayon d'action, deux turbo-réacteurs 23 passagers, qui sera construit par Nord-Aviation.

A ce même chapitre, notons un effort trop faible en faveur de l'aviation civile, les crédits étant en réduction sur l'année dernière. Il convient, monsieur le ministre, de le regretter en raison du rôle de l'aviation légère et de l'intérêt que présentent l'activité et le développement des aéroclubs.

Dix millions de nouveaux francs sont prévus pour l'étude d'un avion supersonique qui demeure la préoccupation des techniciens. Anglais et Américains y travaillent sérieusement; les Américains sont une fois de plus en avance; le B 70, Valkyrie, prototype, est en cours de réalisation. Il s'agit d'un bombardier mais, traditionnellement, à peine sera-t-il au point qu'interviendra la version civile.

Nous nous devons de nous associer à la poursuite de semblables objectifs. Il appartient d'apprécier la formule la plus apte à atteindre ce but. Une étude économique et technique est entreprise et a été présentée aux constructeurs intéressés. C'est ce à quoi correspond ce crédit relativement modeste pour une entreprise de cette nature. Cette étude permettra d'apprécier l'opportunité de cette initiative et, dans l'affirmative, déterminera la méthode à utiliser et l'action à poursuivre.

En conclusion de ce chapitre traitant de la construction aéronautique civile, le rapporteur croit devoir souligner la nécessité de prévoir un plan de charge en harmonie avec les prévisions de la construction aéronautique militaire, ceci sur la base deux tiers-un tiers, proportions qui seront peut-être à reconsidérer dans le moment même où apparaissent les missiles au lieu et place des avions les plus rapides.

Quelques mots sur l'infrastructure pour souligner l'effort effectué en métropole et pour noter au passage que les travaux d'allongement des pistes de Marseille et de Nice, dont la longueur sera respectivement portée à 2.700 mètres, régissent, en fait, le problème évoqué en diverses occasions à cette tribune, du grand aéroport intercontinental qui devait être créé, soit dans le Sud-Est, soit dans le Sud-Ouest. En définitive, le trafic est réparti entre Nice et Marseille, ce qui doit donner satisfaction à l'ensemble des intéressés et qui demeure compatible avec le développement économique et l'activité de ces régions.

En ce qui concerne l'intervention hors métropole, les crédits sont en augmentation et atteignent 104.449.000 nouveaux francs; ils permettront de poursuivre un effort souhaitable dans l'ensemble des territoires de l'ancienne Communauté.

Bien que, en vertu des règles du fonds d'assistance technique, les Etats soient dans l'obligation d'accomplir des efforts individuels, rien n'a encore été fait.

Qui doit prendre le pas du politique ou du technique et financier? Je laisse à M. le ministre le soin de répondre.

Les considérations spécifiquement budgétaires étant exprimées, je voudrais rapidement évoquer les problèmes concernant Air France, la desserte intérieure, et Air-Inter Eurocontrol, Air Afrique, Air-Union et l'Agence de sécurité de navigation aérienne pour l'Afrique et Madagascar (A. S. E. C. N. A.).

Je rappelle qu'Air France est lié à l'Etat par des contrats dont les deux plus importants sont celui concernant la formation du personnel navigant et celui relatif à l'exploitation des lignes aériennes internationales.

Je ne parle que pour mémoire du contrat Bréguet inscrit au chapitre 63-20 pour une somme de 2.880.000 NF.

Le décret du 7-janvier 1955 a confié à Air France la formation des pilotes de ligne. Ce régime a été modifié par l'arrêté du 13 octobre 1959. La première phase est celle de la responsabilité du S. G. A. C. C.; la phase seconde, celle qui précise l'intervention et la tâche d'Air France.

Air France intervient jusqu'à la formation des pilotes de ligne, c'est-à-dire de pilotes capables de diriger l'appareil de caractère conventionnel du type DC-4. Jusqu'à ce stade, la formation représente une somme de 117.000 NF par pilote. Air France intervient dans la formation des pilotes de chaque compagnie. Ce n'est qu'au stade second, celui de la qualification, que les compagnies prennent leurs responsabilités. A titre indicatif, j'indique que les crédits de qualification sont beaucoup plus importants que ceux de la formation première. C'est ainsi que la qualification d'un équipage de Caravelle — un commandant, un copilote et un mécanicien — coûte 180.000 NF. La qualification d'un équipage de Boeing — un commandant de bord, un copilote et deux mécaniciens — revient à 510.000 NF. Cela permet de saisir les raisons pour lesquelles, dans ce poste

« qualification », Air France a prévu pour l'année 1961 une somme de 53 millions de nouveaux francs.

Le contrat relatif à l'exploitation des lignes internationales a été signé le 8 juin 1956 et modifié le 7 août 1959. Il prévoit une couverture par l'Etat selon des règles précisées à la page 33 du rapport. C'est leur application qui l'an dernier a justifié le versement à Air France d'une somme de 29 millions sur les 43 qui étaient inscrits au budget. Cette année, 60 millions sont prévus mais il est difficile de penser ce qui, en définitive, sera versé à la compagnie nationale.

Le chiffre d'affaires de celle-ci en 1959, fut de un milliard de nouveaux francs, soit 21,2 p. 100 d'augmentation sur 1958. Pour 1959, compte tenu de la contribution de l'Etat de 29.260.000 nouveaux francs très exactement, le bénéfice net de l'exercice s'établissait à 2.968.685 nouveaux francs, les dotations aux comptes d'amortissement dépassant 120 millions de nouveaux francs.

Pour 1960, du 1^{er} janvier au 31 août, on constate une augmentation de 10 p. 100 du nombre des passagers par rapport à la même période de 1959. Les coefficients de remplissage sont en augmentation et figurent parmi les plus favorables du marché. Par contre, très lourd a été le préjudice causé par les grèves puisqu'il atteint plus de 12 millions de nouveaux francs.

Au surplus, la mise en service des nouveaux appareils a modifié d'une façon sensible les conditions d'exploitation du parc aérien d'Air France, rendant toute appréciation difficile avant la fin de l'exercice.

Je rappelle les investissements d'Air France et l'importance de sa flotte. Outre 10 Super-Starliner et 21 Super-Constellation, Air France disposera dans le courant de 1961, de 29 Caravelle et de 17 Boeing, et en 1962, de 6 Caravelle et de 3 Boeing.

Les 17 Boeing livrés en 1960 seront amortis en 1968 et ceux de 1962 en 1970. Puisseons-nous ne pas avoir à acheter des avions supersoniques avant cette date. Le technique devra, pour une fois, céder le pas au financier.

Au cours de l'année 1960, la mise en ligne des Boeing et l'extension de l'exploitation des Caravelle ont permis à Air France de faire figure de précurseur en introduisant la première des jets sur certaines lignes aussi disputées que celles de l'Atlantique central, de l'Atlantique Sud et de la route polaire à destination de Tokio. De même, les Caravelle d'Air France furent bien souvent les premiers avions à réaction à faire leur apparition sur les routes d'Europe et d'Afrique du Nord.

Air France offrait cette année un programme en accroissement de près de 30 p. 100 pour les sièges-kilomètres offerts, par rapport à l'année précédente. Les coefficients de remplissage se sont cependant maintenus dans leur ensemble au-dessus de 65 p. 100, chiffre supérieur à la moyenne de 1959 et particulièrement satisfaisant.

La compagnie a inauguré au mois d'avril sa nouvelle ligne, à destination de la côte Ouest des Etats-Unis, Paris—Montréal—Los Angeles. De son côté, rappelons-le, la compagnie T. A. I. ouvrirait la ligne Tahiti—Los Angeles, ce qui rend désormais possible le tour du monde sous pavillon français.

Au seul de l'année 1961, la compagnie va donc disposer de la plénitude de ses nouveaux moyens, ce qui va se traduire par 50.000 heures de vol pour les Boeing, 55.000 heures pour les Caravelle, 45.000 pour les Superstar et les Super-Constellation, 48.000 pour les Bréguet et les D. C. 4.

On remarque qu'en heures de vol les jets sont déjà prépondérants. Mais cette avance s'accroît d'une manière continue si l'on considère les capacités kilométriques offertes: 1.700 millions de sièges-kilomètres pour l'ensemble des appareils à hélices, mais 2 milliards pour les Caravelle et 4 milliards et demi pour les Boeing.

Disons, pour fixer les idées, qu'en 1961 la capacité de transport d'Air France lui permettrait d'offrir le tour du globe à 550 personnes par jour, chiffre de 50 p. 100 supérieur à celui de 1959.

Il faut s'attendre en 1961 à un nouveau durcissement de la compétition internationale, les compagnies ayant alors pour la plupart pris livraison, sinon de la totalité, du moins du principal de leurs commandes d'avions à réaction.

Parmi celles qui sont les concurrentes les plus directes de notre compagnie nationale, certaines font preuve d'un dynamisme qui implique la volonté de prendre ou de reprendre, coûte que coûte, une meilleure place sur le marché.

Ces perspectives de concurrence redoublée sont inséparables de l'idée d'une surcapacité qui, sans apporter d'avantages concrets au public, serait lourdement onéreuse pour les compagnies.

Il convient donc, tout en laissant la concurrence exercer son action stimulante et régulatrice, d'éviter la création de surcapacités déraisonnables qui ne pourraient que déclencher des actions de dumping, puis des réflexes de protectionnisme aigu, peu favorables, en définitive, au développement des transports internationaux.

Il faut donc souhaiter que les compagnies recherchent ensemble les formules d'une coopération les libérant de la surenchère et, si possible, les mettant à même d'abaisser leurs prix de revient par un meilleur emploi des moyens dont elles disposent.

C'est la voie choisie par Air France, qui a conclu en 1959 et en 1960 différents accords avec des compagnies étrangères ou françaises. Ces accords prévoient l'exploitation en participation des long-courriers, en vue d'éviter toute déperdition de forces nuisible en définitive à l'usager.

Ainsi s'engage et se poursuit l'action d'Air France, dont le dynamisme et la réussite servent heureusement le prestige et la vie économique de notre pays.

Bien souvent déjà s'est posé le problème de la desserte aérienne métropolitaine. Certains ont pu dire que les faibles distances et la qualité de notre réseau ferroviaire ne justifiaient pas une pareille entreprise. Le problème serait, à notre avis, mal posé en ce sens. L'évolution des coutumes, les besoins d'une rapidité de déplacement toujours accrue, le désir de nos compatriotes et de nos hôtes étrangers de trouver en France des services de cette nature, justifient l'effort qui doit être fait pour doter la France de lignes intérieures.

Si nous devions avoir quelques hésitations sur l'opportunité d'un aménagement de cette nature, il n'est qu'à considérer l'effort extrêmement important fait en ce domaine dans chacun des pays de l'Europe occidentale, pays aux dimensions souvent plus réduites que celles de la France. Ainsi l'Angleterre développe tout particulièrement sa desserte intérieure.

En France, il faut faire effort dans ce sens sur les grands axes traditionnels au départ de Paris, certes, mais aussi tout particulièrement sur les transversales et les grandes diagonales ; il convient en même temps d'attacher un soin tout spécial aux dessertes saisonnières des stations. Les lignes touristiques sont d'importance pour un certain nombre de centres très attractifs.

L'expérience en cours entreprise par Air-Inter est, certes, décevante sur le plan financier, mais cela tient à la structure administrative et commerciale de cette société, à la forme et au caractère de son intervention.

Ce sont là des difficultés que nous avons soulignées dès l'instant où fut créé Air-Inter. Cette société constitue un paradoxe par sa composition. Il est vain, sous prétexte de coordination, de réunir en une initiative commune des sociétés ou des entreprises poursuivant souvent des objectifs différents.

Par ailleurs, le service Air-Inter par affrètement est nécessairement d'un prix trop élevé et il ne peut être fait appel indéfiniment à la participation financière des villes ou des régions desservies.

Pour obtenir une exploitation rationnelle avec chance d'équilibre, il faut qu'elle soit assurée par un transporteur propriétaire de sa flotte. C'est là une solution disproportionnée aux possibilités d'Air-Inter, tout au moins en l'état actuel d'un tel problème. Aussi faut-il souhaiter que les compagnies françaises, Air France, T. A. I., U. A. T. et Air Algérie veuillent bien faire effort en ce sens.

Ce serait, dans l'attente de matériels plus particulièrement appropriés à ce service et permettant une grande capacité et une grande fréquence afin d'offrir à l'usager un transport aérien souple et avantageux, le meilleur moyen d'employer les appareils conventionnels souvent inutilisés du fait de leur remplacement par les Jets.

Quelques mots d'Eurocontrol. L'an passé, ici même, nous avons évoqué le problème que posent la circulation et la sécurité aériennes sur l'Europe, indiquant notamment la nécessité d'un ensemble adapté à l'évolution technique des appareils et à leurs possibilités. Nous précisons l'absence de contrôle de l'espace aérien au-dessus de six mille mètres.

Ce problème a fait l'objet, depuis, de nombreuses discussions entre les divers pays intéressés et c'est ainsi que sera signée à Bruxelles, très prochainement je crois, la convention confirmant la création d'Eurocontrol. Y participeront la France, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Italie. La Suisse demeure toujours réservée du fait que le fonctionnement d'Eurocontrol sera assuré avec l'intervention de l'armée et qu'elle voit là une atteinte à sa neutralité.

Dans notre précédent rapport, nous avons traité déjà d'un projet tendant à rassembler en une seule et même organisation — il s'agit d'Air-Union — les moyens commerciaux des diverses sociétés européennes : Sabena, Lufthansa, Alitalia et Air France.

Aux difficultés initiales se sont ajoutées celles que pose la répartition des capacités, situation d'autant plus délicate pour Air France que cette compagnie a sur le marché actuel la meilleure place. Les négociations relatives à la création d'Air-Union ont donné lieu cette année entre les autorités aéronautiques des quatre pays et les compagnies intéressées à de nombreux échanges de vues qui se sont étendus à la plupart des problèmes en suspens. La question devrait pouvoir être évoquée assez rapidement au cours de conférences intergouvernementales.

Toutefois, avant de réunir une telle conférence, certaines questions doivent encore être réglées. Il s'agit, notamment, des dispositions financières selon lesquelles seront déterminées les modalités de partage des recettes et de certaines dépenses entre les compagnies. En effet, l'unanimité n'est pas encore faite entre ces dernières sur certains éléments importants de ce partage.

Il n'est guère de domaine dans lequel la coopération entre les entreprises ne présente un très grand intérêt. En effet, la mise en service d'appareils de plus en plus importants et dans dix ans l'utilisation d'appareils supersoniques à grande capacité rendront à long terme presque inévitable une coordination très étroite des exploitations.

Cependant, dans l'immédiat, entre les compagnies d'Air-Union seule peut être envisagée une coopération commerciale. En effet, le matériel dont ces compagnies disposent est trop hétérogène pour qu'une coopération technique très poussée puisse être organisée entre elles. C'est seulement quand une politique concertée en matière d'investissements et de commandes d'appareils aura permis d'aboutir à une certaine standardisation de leurs matériels que les compagnies d'Air-Union pourront mieux coordonner leurs moyens techniques.

Dans le domaine commercial, la coopération devrait permettre, par une coordination des programmes, d'éliminer les doublures, de limiter la concurrence que les compagnies d'Air-Union peuvent se faire sur les principales lignes mondiales, d'offrir à la clientèle des possibilités de transport nombreuses et variées répondant à l'ensemble de leurs besoins ; par une action commerciale ordonnée et un appui mutuel que se donneraient les réseaux de vente des compagnies membres, de permettre tout à la fois la compression de certaines dépenses — suppression d'agences là où une seule entreprise peut satisfaire les besoins de toutes les autres — et une multiplication des points de vente par la création d'agences en des points où le trafic propre de chaque compagnie ne le justifierait pas, mais où l'addition des recettes des quatre compagnies membres rend cette opération rentable.

Dans le moment même où se matérialise un tel accord, nous nous devons de veiller aux intérêts des deux compagnies françaises, T. A. I. et U. A. T., qui ne peuvent demeurer étrangères à ce problème.

L'accession à l'indépendance des Etats membres de la Communauté a conduit à revoir l'organisation de l'industrie française des transports aériens, conçue à l'origine pour un ensemble de territoires politiquement indépendants de la France, en vue d'accroître sa cohésion et de la préparer aux tâches nouvelles qui l'attendent.

C'est dans cette perspective que se situent les accords récemment conclus, avec l'approbation des pouvoirs publics, d'une part entre les compagnies privées U. A. T. et T. A. I., d'autre part entre Air France et U. A. T. Ces accords instaurent, en ce qui concerne les lignes longs courriers reliant la métropole à l'Afrique noire, un régime d'exploitation conjointe qui, tout en laissant à chaque compagnie son autonomie de gestion, précise les modalités d'une coopération très étroite entre elles dans le domaine de l'organisation commerciale ainsi que dans l'élaboration et dans la mise en œuvre des programmes d'exploitation.

Ils sont, par ailleurs, à l'origine de la création d'une société nouvelle à vocation purement africaine, dénommée Air Afrique. Cette société, constituée à parts égales par la compagnie U. A. T. et par la compagnie nationale, se substituera à elles dans l'exploitation de leurs lignes intérieures africaines et, d'une manière plus générale, sera en mesure d'apporter aux Etats africains tous les concours qu'ils estimeraient souhaitables dans le domaine de l'aéronautique commerciale.

Les mesures prises sur le plan organique comme sur le plan fonctionnel en vue d'adapter l'organisation des transports aériens à la conjoncture politique actuelle devraient permettre aux compagnies françaises, agissant directement ou par l'entremise de leur filiale commune Air Afrique, de sauvegarder les positions acquises dans le cadre d'accords aériens à conclure avec les Etats africains.

C'est en quelque sorte la succession — je m'excuse du mot — des dispositions du mémorandum du 10 août 1959. Nous ne pouvons que souhaiter le succès de cette initiative.

L'évolution du problème de la Communauté, l'accession à l'autonomie des anciens territoires de l'A. O. F., de l'A. E. F. et de Madagascar, posaient, outre le problème des services évoqué dans le cadre d'Air Afrique, celui de la réorganisation des services de l'aéronautique civile d'outre-mer.

Il n'était plus possible, en effet, de maintenir sous la seule autorité du ministre des travaux publics et des transports les services aéronautiques d'intérêt général. Cependant, il importait de continuer à mettre en œuvre toutes les aides indispensables à la sécurité de la navigation aérienne.

Les respo. abilités assumées par la France en application des conventions internationales ne pouvaient sans inconvénients être fractionnées entre les Etats de la Communauté; l'exploitation des services de sécurité par un organisme unique paraissait très souhaitable, l'uniformisation des moyens de navigation et de contrôle sur de grands espaces étant, en effet, l'une des conditions essentielles de la sécurité de la navigation aérienne.

Les Etats africains et malgache reconnaissent la nécessité de créer une organisation commune et c'est dans ces conditions que, sur l'invitation de la France, a été signé, le 12 décembre 1959, à Saint-Louis du Sénégal, une convention portant création de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, l'A. S. E. C. N. A.

La mission de l'agence est une mission d'intérêt commun mais l'agence peut aussi servir les intérêts propres à chacun des Etats membres.

L'agence gère directement et obligatoirement, par l'effet de la convention, les installations et services concourant à la navigation aérienne et à l'assistance météorologique aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche de l'atterrissage sur les aérodromes des territoires qu'elle concerne, sauf Douala qui, pour l'instant, continue à être exploité par les services du S. G. A. C. C.

L'agence peut d'autre part se voir confier par chacun des Etats la gestion ou l'entretien de toute exploitation d'utilité aéronautique, notamment l'exploitation des aérodromes ne figurant pas sur la liste ci-dessus.

Enfin, des contrats particuliers passés avec les Etats, parties ou non à la convention, peuvent lui confier l'étude, la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation d'ouvrages et services divers intéressant lesdits Etats, par exemple d'installations intéressant la défense, ou d'écoles de formation de techniciens.

L'agence est gérée par un conseil d'administration. Il est prévu que tant que la France assumera plus de la moitié des charges financières, sa représentation comprendra un nombre de membres égal au total de celui des autres Etats membres qui disposent chacun d'un siège d'administrateur.

Bien que le statut de l'agence s'apparente sur certains points à celui d'un établissement public de droit français, il présente des caractéristiques qui tendent à l'assimiler à un organisme de droit international.

C'est ainsi que le conseil d'administration se trouve seul investi du pouvoir de décision, même dans les matières qui sont généralement soumises dans les établissements publics à une autorité de tutelle.

Lorsqu'un contrôle administratif et technique est prévu, il suppose l'intervention de tous les Etats membres intéressés. Par exemple, les inspecteurs généraux de l'aviation civile qui assureront un contrôle technique et économique de l'agence seront désignés d'un commun accord par les ministres chargés de l'aviation civile dans les Etats intéressés.

L'agence est entrée en fonctionnement le 1^{er} octobre 1960. Elle comprend un organisme central à Paris, placé sous l'autorité d'un directeur général. Ses services locaux sont organisés dans le cadre de chacun des Etats membres et sont dirigés par un représentant de l'agence auprès de cet Etat.

Le personnel utilisé par l'agence est mis à sa disposition par les Etats signataires de la convention.

Cela nous vaut un chapitre nouveau doté de 46.881.923 nouveaux francs, dont 42.445.370 nouveaux francs constituent l'apport de la France au nouvel organisme.

Il en résulte que l'agence est actuellement le canal de l'assistance technique de la France aux Etats de la Communauté en matière de sécurité aérienne. Mais cet organisme est appelé à durer au-delà de l'assistance technique. Ce sera un organisme international africain d'où la France se retirera progressivement. Simultanément, les Etats africains devront accroître progressivement leur participation financière et former des cadres africains. De plus, l'agence attirera sans doute à elle d'autres Etats: le Togo, le Cameroun, le Congo, car c'est le seul organisme inter-africain destiné à gérer un domaine technique précis.

Il constitue de notre part une intervention extrêmement valable.

Les conclusions exprimées tout à l'heure au sujet d'Air-France sont valables pour l'ensemble du problème que pose le transport aérien.

L'avion, véhicule de l'avenir, pose à ceux qui ont la charge de le concevoir, de le réaliser, de le piloter, de l'exploiter, des problèmes chaque jour nouveaux aux données difficiles.

Les techniciens y répondent avec bonheur. Les financiers sont souvent moins heureux. C'est ainsi que, plus que jamais, se pose le problème de la coordination qu'il faut résoudre afin d'éviter les erreurs de la surcapacité et de la mauvaise utilisation.

Les différents pays, les compagnies l'ont compris et sauront sans aucun doute s'exprimer avec prudence et sagesse en ce sens.

Ce sont de tels efforts associés à ceux poursuivis en vue d'une adaptation rationnelle et humaine des personnels aux impératifs de la technique moderne qui permettront notre réussite et l'évolution souhaitable en ce domaine.

Au terme de ces considérations, la commission des finances vous propose l'adoption du budget qui lui est présenté. (Applaudissements à droite, à gauche et au centre.)

M. le président. La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mes chers collègues, nul ne s'étonnera si je choisis, pour aborder ce budget de l'aéronautique civile, un plan assez élevé, et nul ne m'en voudra, je pense, si, en cette période budgétaire particulièrement chargée, mon passage à cette tribune est rapide. (Sourires.)

La commission de la production et des échanges a voulu éviter la reprise fastidieuse d'un examen par chapitre. Par ailleurs, le rapporteur au fond, mon excellent collègue M. Anthoiz, a traité ce plan financier d'une façon très précise et complète.

Le rapport de la commission des finances, de l'économie générale et du plan a été distribué, ainsi que l'avis de votre commission de la production et des échanges.

Il me reste à mettre l'accent sur certains points et à vous poser, monsieur le ministre, les questions suggérées par l'examen de ce budget.

Une flotte d'avions à réaction dépassant 530 unités, voilà le chiffre qui conditionne les perspectives du transport aérien pour 1961 sur le plan mondial.

Comme nous devons féliciter ceux qui, en son temps responsables, ont pris la décision — et, par conséquent, ce compliment s'adresse à vous, monsieur le ministre — d'engager délibérément la France dans la voie d'un renouvellement total de sa flotte aérienne!

Et sur le nombre et sur le choix des matériels, une option décisive a été prise. Deux ans, presque jour pour jour, après les premiers vols commerciaux par avions à réaction, comme il est agréable de constater que, si le choix a été hardi, il a été également sérieux et raisonnable!

20 quadriréacteurs Boeing, 33 Caravelle, tel est l'objectif qui doit être atteint en 1962. En tenant compte d'une rotation beaucoup plus rapide, ce potentiel semble correspondre parfaitement à l'outil nécessaire à Air France pour conserver son rang de grande compagnie aérienne internationale.

Les difficultés inévitables de la période d'adaptation, de conversion, ont été moins grandes avec le Boeing qu'avec les autres quadriréacteurs en service dans le monde.

Quant à la Caravelle, elle a réussi ce prodige de mettre d'accord équipage et passagers. Croyez-moi, il est assez rare que des spécialistes et des profanes se rejoignent dans leurs appréciations. (Applaudissements.)

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Très bien!

M. Claude Labbé, rapporteur spécial. L'expérience des Lockheed Electra, par exemple, n'a pas été, de loin, aussi heureuse. Caravelle reste sur le marché mondial le meilleur avion moyen courrier à réaction, et peut-être le meilleur avion à réaction.

S'il n'a pas fait l'objet de commandes plus nombreuses, c'est en raison de motifs divers: le protectionnisme national américain, le retard de notre apparition sur le marché, les difficultés de production et aussi, disons-le, les préjugés qui pesaient sur nos fabrications.

Malgré cela, et depuis la récente décision d'achat d'Air France, 100 Caravelle auront été commandées, soit le cinquième de la flotte mondiale à réaction.

Il existe un « fait » Caravelle indéniable sur lequel il convient d'insister.

Il est courant d'entendre demander par des passagers si la Caravelle dessert telle destination, le choix étant déterminé par l'appareil, même au prix d'une modification du voyage prévu. Cet avion est un excellent ambassadeur. Partout dans le monde, à chaque présentation, à chaque vol inaugural, cette machine a provoqué un mouvement d'intérêt très vif, une véritable impression de renouveau français. Instrument de prestige, ses performances assurent aussi une vulgarisation du transport aérien remarquable et l'on peut dire que faire voler à bord de la Caravelle, c'est donner à coup sûr le goût du voyage aérien.

Je ne crains pas de dire que Caravelle fait vendre sur Boeing ou sur D. C. 8 et que son succès est inséparable de la réussite de notre passage au vol à réaction.

Ces perspectives nous conduisent vers 1965, avec peut-être deux ou trois années de battement. Puis s'ouvrira l'ère supersonique, cette ère que les présidents des grandes compagnies aériennes internationales voient approcher non sans terreur. Faudra-t-il encore renouveler une flotte, au mépris de la sagesse des lents amortissements ? Faudra-t-il qualifier à nouveau des équipages, revoir l'organisation au sol, les pistes, les installations ?

Nous pensons qu'en situation de concurrence, il en sera pour les matériels comme il en est pour les tarifs. Au fil des conversations ou des déclarations, chacun jure qu'il fera preuve de sagesse, puis, un jour, au cours d'une conférence, la bombe éclate, lancée en général par l'un des « grands » américains. C'est alors la situation ouverte et l'alignement obligatoire.

La baisse des tarifs et l'évolution de la technique ne concordent pas avec le souci d'une économie tranquille, mais ce sont pourtant des faits inévitables.

L'attrait d'un vol Paris-Alger ou Paris-Rome en une heure, Paris-Nice, Paris-Genève ou Paris-Francfort en quelque trente minutes, même s'il relevait du seul snobisme, ne peut laisser personne indifférent.

Cela est d'autant plus à considérer que le vol supersonique n'apporte en vérité, aucune révolution pour le constructeur, pour l'exploitant et pour le passager.

Jusqu'à mach 2 nous restons dans un domaine relativement classique : le matériau est toujours le duralumin, même s'il fait l'objet de traitements spéciaux ; la ligne change pour se rapprocher de la fusée, mais elle autorise toujours une cabine classique facilement pressurisée et conditionnée ; les performances, le niveau du bruit doivent permettre l'utilisation des aéroports actuels, bâtiments et pistes. La circulation s'effectue à une altitude sensiblement plus élevée et son contrôle, compte tenu de la vitesse pratiquement doublée, devient plus complexe, mais cela ne sort pas du développement normal de l'aide à la navigation.

Le passage du vol sonique au vol supersonique ne rencontrant pas d'obstacles sérieux, il faut donc nous attendre, bon gré mal gré, à ce pas en avant. Mieux vaut le prévoir que le subir.

Actuellement les ingénieurs de Sud-Aviation et de la G. A. M. D. étudient un prototype de Caravelle supersonique basé sur l'expérience du Mirage IV.

D'ici à cinq ans, nous pourrions produire un appareil qui serait vraisemblablement le premier avion commercial supersonique de cette nature.

Il ne semble pas que nous risquions d'être devancés sur ce terrain par les constructeurs américains, en tout cas pas pour le moyen courrier.

Nos méthodes de conception et de fabrication de prototypes qui ont permis, hélas ! avec un long retard, le miracle Caravelle, peuvent nous donner ce nouveau succès de prestige.

A l'évidence, prestige et économie ne s'accordent pas, mais la Caravelle, succès de prestige d'abord, contribue largement à notre réussite économique.

Si la France ne se maintient pas à la tête du progrès aéronautique, elle ne pourra pas garder sa place auprès d'une clientèle internationale qu'elle a su attirer.

La construction et l'exploitation par les compagnies françaises d'appareils français restent une condition indispensable non seulement du maintien de notre activité dans l'industrie aéronautique mais aussi de notre transport aérien.

C'est en ce sens, en vous priant d'excuser la longueur de l'exposé de ces vues d'avenir, que nous souhaitons, monsieur le ministre, que vous suiviez et que vous encouragiez la construction de cet appareil.

Pour revenir à des considérations plus actuelles, nous voulons dire, monsieur le ministre, notre satisfaction de l'évolution donnée à notre aviation commerciale.

Pour Air France, il n'est plus question maintenant de « subvention gâteau », mais de trois contrats bien précis passés avec l'Etat, contrats à caractère évaluatif pour le déficit éventuel des lignes internationales. Les versements effectués par Air France témoignent du caractère réellement évaluatif des montants inscrits à votre budget.

Ainsi s'affirme le souci d'une saine gestion de l'entreprise, des responsabilités, d'un effort vers la rentabilité, rentabilité qui pourrait sans doute être atteinte si l'Etat admettait des conditions plus réalistes d'amortissement du matériel.

La coordination entre les compagnies nationales et privées en évolution depuis les accords de 1955 franchit une étape importante.

Le mémorandum d'août 1959, dont vous abandonnez sinon l'esprit du moins la lettre, permet, après de vives réactions, la création d'Air-Afrique.

L'instrument souhaité pour l'assistance aux jeunes Etats de la Communauté est créé ; la concurrence entre Air France et

les compagnies privées connaît une pause ; il est possible d'affronter dans de saines conditions la poussée des intérêts internationaux en Afrique au lieu de lui donner une prise facile. Cette formule, que vous avez voulue souple, évoluera ; l'essentiel est qu'elle puisse évoluer avec réalisme et efficacité.

Air Inter intéresse vivement mes collègues de la commission de la production et des échanges. Parce qu'ils ont le souci de ne pas négliger un aspect important de notre économie intérieure, parce qu'ils ont souvent des responsabilités au sein de collectivités départementales ou locales, parce qu'ils sont en contact avec des milieux d'affaires et de tourisme et avec la population de leur région, ils souhaitent tous la création d'un véritable réseau intérieur français.

M. Jean-Paul Palewski, vice-président de la commission des finances. Très bien !

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. La formule actuelle ne leur paraît bonne que dans la mesure où elle n'est qu'un nouveau départ, mais il faudra très vite passer à un stade différent. Les lignes saisonnières, touristiques, à faible fréquence, uniquement axées sur Paris, ne constituent pas la structure solide d'un réseau intérieur. A l'exemple des lignes postales métropolitaines, il est indispensable d'assurer une exploitation continue, régulière, aussi courante pour l'usager que l'autobus ou le train de banlieue.

En Amérique, où les routes et les voies ferrées sont remarquables, les liaisons aériennes intérieures sont assurées également avec une régularité irrémédiable. Pourquoi n'en serait-il pas de même en France ? Je me souviens d'un compagnon de voyage américain qui avait une sorte d'abonnement hebdomadaire sur un parcours aérien de 300 kilomètres.

Et bien ! il faut en arriver là. Il est nécessaire, même au prix de subventions d'Etat dans ce domaine précis, d'assurer les dessertes transversales évitant le passage par Paris.

Si les études de marchés démontrent qu'il n'existe aucun courant de trafic, entre Dijon et Bordeaux par exemple, c'est bien du fait de la difficulté et de la complexité des itinéraires routiers ou ferroviaires. La décentralisation doit s'exercer et peut s'exercer aussi en matière de transport aérien.

Donner à quelques villes bien choisies le caractère de plaques tournantes provinciales, les relier par des liaisons aériennes fréquentes et régulières, voilà un exemple de coordination puisqu'il serait possible d'y retrouver le rail et la route.

D'autres facteurs freinent le développement du transport aérien intérieur, la facilité d'accès aux aéroports, la vente des billets, le type d'appareil, souvent inadapté au confort, à l'opération et à l'économie de ce genre d'exploitation.

Toutes ces questions pourraient être plus facilement résolues si Air Inter faisait très largement appel à la collaboration des collectivités, des chambres de commerce, des milieux d'affaires et de tourisme, non seulement pour obtenir des subventions, mais surtout pour une recherche commune des meilleures formules de desserte, de fréquence, d'horaire et pour une véritable promotion des ventes, une sérieuse vulgarisation du transport aérien, qui nécessitent — ne nous faisons pas d'illusion — de très larges et vastes concours.

Avec Air Union, premier essai de création d'une société européenne de transport aérien, nous retrouvons le problème général des ententes européennes. Là aussi, nous en sommes à l'Europe des compagnies et non à l'intégration. (Sourires.) Devons-nous aussi attendre les Etats-Unis d'Europe ?

Il semble que les pourparlers à l'échelon des ministres n'ayant abouti qu'à un survol des problèmes, on se soit replié sur une conférence au niveau des présidents de compagnies. Ceux-ci, en hommes sages, jugeant l'affaire trop complexe dans ses détails, auraient décidé de demander à leurs directeurs un nouvel examen. Les directeurs, à leur tour...

Vous me pardonneriez l'humour de ce schéma vertical, mais est-il vraiment si éloigné de la réalité ?

Il convient de reconnaître que les options sont délicates. Comment obtenir des participants une solidarité totale ? Comment répartir le leadership des compagnies dans les différents pays qu'elles desservent conjointement ? Comment fixer à moyen et à long terme l'expansion parallèle des compagnies ? Comment obtenir une relative égalité des partenaires sans imposer un frein à l'un d'entre eux ? Et quand ce frein joue contre notre pays, pouvons-nous l'accepter ?

Jusqu'à présent nous n'avons guère dépassé les résultats heureux que les compagnies peuvent espérer obtenir avec des accords de coopération, d'exploitation mutuelle : donner à la concurrence certaines limites, s'accorder sur les dessertes, coordonner des horaires, tenter quelques essais d'organisation de vente commune. Dépasser ce stade, c'est déjà faire de l'intégration. Y avons-nous intérêt dans le moment présent ?

La K. L. M., le S. A. S., la Swissair — ne parlons pas de la B. O. A. C. — gardent vis-à-vis d'Air Union une réserve totale.

Il est bien ardu de faire Air Union et il nous reste à faire Europair, avec cette fois toutes les grandes compagnies européennes.

En matière de transport aérien, de petites nations ont acquis une grande importance.

Si elles ne sont pas avec nous, elles seront contre nous, bien qu'européennes. Ce n'est pas là l'objet de cette entente.

Si la recherche de cette véritable quadrature du cercle qu'est la mise en œuvre effective d'Air Union, pouvait supporter un lent et sage mûrissement, nous n'aurions pas à nous inquiéter de la lenteur des pourparlers, bien au contraire.

Seulement, les responsables de notre compagnie nationale, à tous les degrés, ne peuvent attendre passivement cette évolution. Il leur est indispensable de savoir s'ils doivent penser l'organisation de la compagnie, qu'elle soit technique, financière, commerciale, dans tous les domaines, en fonction d'Air Union, et dans quelles limites.

Ensuite, nous ne faisons pas Air Union pour le plaisir de créer simplement un nouveau label. Il faut que nous soyons convaincus de son intérêt fondamental dans le moment présent.

Je ne suis pas certain, pour ma part, qu'une agence, une publicité, une marque communes soient plus payantes pour tous qu'une présentation diversifiée des compagnies.

Ce sont les grandes options qu'il faudrait, en fait, pouvoir mettre dans Air Union : la formation du personnel navigant, le partage des routes aériennes, la représentation unique au sein des conférences internationales.

En sommes-nous là ? C'est à vous, monsieur le ministre, de répondre.

Je ne voudrais pas conclure sans parler d'une question qui a déjà fait l'objet de nombreuses interventions, question relativement mineure après les grands problèmes que nous venons d'évoquer.

Il s'agit de la liaison Orsay-Orly. Il nous a toujours paru évident de donner à l'aménagement de l'aéroport d'Orly et à la liaison routière une priorité de financement. Peut-être vous sera-t-il possible, monsieur le ministre, de nous indiquer aujourd'hui vos intentions ? Il serait regrettable d'abandonner purement et simplement cette réalisation qui, sans être essentielle, constituerait une facilité très appréciée des voyageurs aériens.

Monsieur le ministre, ainsi que je l'ai indiqué dans l'avis publié au nom de la commission de la production et des échanges, si nous estimons que le budget qui nous est soumis ne correspond qu'imparfaitement aux perspectives d'expansion de l'aéronautique civile, il représente néanmoins un effort très sérieux auquel nous voulons rendre hommage.

Nous avons essayé de montrer l'essor prodigieux de la technique, l'évolution rapide de l'économie, la réussite de nos entreprises, afin de préciser la nécessité d'un choix.

En matière d'aéronautique, répétons-nous, on ne voit jamais assez loin ni suffisamment vite. Monsieur le ministre, votre budget de 1961 en tant que tel ne reçoit pas nos critiques. C'est pourquoi nous vous invitons, mesdames, messieurs, à suivre l'avis favorable de votre commission de la production et des échanges. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Cermolacce, premier orateur inscrit.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion d'exprimer nombre d'observations sur votre politique en matière aéronautique. Elles couvrent plus que jamais leur valeur, ce qui me dispensera de les renouveler.

Une fois de plus, votre budget est à l'image de la politique économique et financière rétrograde du Gouvernement.

Une première remarque s'impose néanmoins : vous ignorez les revendications professionnelles les plus urgentes ; vous négligez également les revendications générales, notamment celles qui ont trait au relèvement du pouvoir d'achat des salariés, rendu indispensable par la hausse continue du coût de la vie : vous méconnaissez systématiquement la valeur professionnelle des agents placés sous votre tutelle. Votre arme, c'est la répression, les atteintes au droit syndical.

Examinons le cas des agents de la navigation aérienne chargés d'assurer la sécurité et la régularité des transports aériens civils. Avec l'accélération et l'augmentation du trafic, grâce au radar et à l'avion à réaction, leur travail et leurs responsabilités se sont considérablement accrus. Leur qualité professionnelle n'est pas pour autant reconnue. Le décalage des traitements va sans cesse en s'accroissant. C'est ainsi que le centre de contrôle régional d'Orly assure 1.000 mouvements par vingt-quatre heures avec un personnel des plus réduits. Bien que l'organisation de l'aviation civile internationale ait recommandé qu'un contrôleur ne s'occupe pas, sur le radar, de plus de trois ou quatre avions à la fois, à Paris, la moyenne est de huit ou neuf.

A titre d'exemple, pour un trafic semblable à celui de Paris, Londres dispose de deux fois plus d'instruments, de deux fois plus de personnel dont les salaires sont deux fois plus élevés.

Or, malgré les dures conditions de travail imposées, le contrôle aérien français est considéré unanimement comme l'un des meilleurs du monde. Son personnel est hautement estimé par l'ensemble des compagnies aériennes tant françaises qu'étrangères.

Que réclame-t-il ? Il entend ne plus être payé au rabais. Il importe de noter que le fonctionnaire qui assure, pour sa part, la sécurité de l'envol, du vol et de l'atterrissage d'un avion perçoit 65.600 francs par mois au début de sa carrière et 89.000 francs après dix ans de fonction — toutes primes comprises — pour quarante-deux heures de travail par semaine, dont certaines sont effectuées de nuit. Quand on sait que les primes représentent 30 à 40 p. 100 des sommes perçues, qu'elles n'entrent pas en compte pour le calcul de la retraite et qu'elles sont délaquées en cas de maladie, on se rend mieux compte de la modicité des traitements de ce personnel hautement qualifié.

C'est à juste titre qu'il demande la réforme de son statut dans le cadre de la fonction publique. Il a fallu la grève du 27 juin dernier pour vous amener, monsieur le ministre, à promettre pour fin juillet des propositions de réforme et de reclassement. Une fois encore, ces promesses n'ont pas été suivies d'effet et, las d'attendre, ces agents ont eu, une fois encore, recours à la seule arme qui soit à leur disposition, celle de la grève. Les réquisitions furent inefficaces contre la colère trop longtemps contenue de ces fonctionnaires.

Après avoir durement sanctionné 35 agents de la navigation aérienne, vous venez, ces jours-ci, de récidiver en traduisant devant le conseil de discipline 30 agents et adjoints techniques du centre de contrôle régional Nord.

Une telle attitude est, pour le moins, inqualifiable, d'autant plus que vous savez mieux que personne, monsieur le ministre, qu'au cours de ces deux heures de grève du 27 septembre, la sécurité a été parfaitement assurée. Les avions maintenus au sol étaient en toute sécurité et ceux qui se trouvaient en vol continuaient de recevoir l'assistance habituelle.

N'est-ce pas là une marque évidente de la haute conscience professionnelle de ces agents dont le seul mobile est de soutenir leurs revendications, de manifester leur solidarité aux sanctionnés, de défendre le droit de grève ?

C'est un fait que votre circulaire du 15 septembre 1960, qui a rappelé, en les précisant sur certains points, les dispositions d'un arrêté de mars 1956, est de toute évidence entachée d'excès de pouvoir et, de plus, contraire à la Constitution qui reconnaît l'exercice du droit de grève.

Au lieu d'user de mesures de réquisition accompagnées de menaces, de sanctions pénales, de limitation du droit de grève, il serait beaucoup plus utile, selon nous, d'examiner et de satisfaire des revendications dont la légitimité est unanimement reconnue.

Mais est-ce là le seul mobile que vous poursuivez ? N'entre-t-il pas également dans vos calculs la volonté de mettre au pas, de militariser la fonction publique, notamment dans cette branche, pour les besoins de votre politique de la Petite Europe, d'instaurer un certain nombre de règles qui conditionneraient l'admission dans la fonction publique, à l'image de certains de vos alliés américains et allemands ?

Ce sont là des questions d'importance. Elles méritent qu'il leur soit apporté une réponse, car il y va aussi de l'intérêt national, de l'indépendance de notre pays, de l'avenir d'hommes et de femmes qui, eux, font consciencieusement leur métier.

Le deuxième aspect de votre politique, que je tiens à souligner, se manifeste dans le domaine de la construction par certaines mesures risquant de se traduire pratiquement par l'abandon systématique de la fabrication d'appareils qui font autorité dans le monde. La productivité à outrance entraîne des perspectives de réduction d'horaires et de licenciements à un stade plus élevé.

Les constructeurs de Caravelle — c'est le cas notamment pour Sud-Aviation à Marignane — sont aujourd'hui placés devant le problème de l'instabilité de l'emploi, mais pas seulement à Marignane, puisque la construction de Caravelle représente 65 p. 100 de l'activité aéronautique.

L'évolution actuelle de cette situation mérite d'être examinée avec quelque attention.

1960 a commencé par une série de décisions gouvernementales qui assombrissaient le développement de la construction aéronautique, notamment par suite de la réduction des crédits. Vous aggravez la situation aujourd'hui encore, alors que dans le même temps augmentent les crédits de construction d'appareils de type militaire. L'aviation civile est sacrifiée, en partie, aux besoins de votre force de frappe.

Ces décisions ont entraîné une nouvelle vague de restrictions et d'annulations de commandes atteignant durement la construc-

tion du Nord Atlas, avion de transport de renommée incontestable. A la même époque des bruits coururent avec persistance d'un éclatement de Sud-Aviation. Si ces bruits n'ont pas été confirmés, les données initiales et les difficultés croissantes que rencontre l'industrie aéronautique demeurent.

Le délégué du Gouvernement à l'aviation civile expliquait, au cours d'une conférence de presse, que les usines comptaient 4.000 ouvriers en trop, encore ne s'agissait-il là que d'une première estimation.

En guise de compensation, le Gouvernement offre, comme panacée, la reconversion. Les récents propos tenus à Sud-Aviation par la direction vont dans le même sens. L'inquiétude est grande parmi le personnel. Entendez-vous démentir de tels bruits? L'expérience démontre que là où elle a été appliquée, partiellement ou totalement, la reconversion n'a rien apporté aux travailleurs. Il est d'évidence qu'elle ne peut, sous le régime actuel, offrir de grandes perspectives pour la garantie de l'emploi. Chez Hispano-Suiza, par exemple, elle s'est accompagnée de 1.800 licenciements.

Avec votre politique, le processus de dénationalisation de la construction aéronautique prend de plus en plus corps et cela au détriment de l'intérêt bien compris de notre pays, au détriment de la classe ouvrière et pour le seul profit des capitalistes du secteur privé auquel le capital étranger n'est pas le moins intéressé. Par le jeu des récents accords internationaux passés entre les industriels français et étrangers, le risque de voir disparaître l'industrie française est de plus en plus grand. Nous ne croyons pas que ce soit là faire une bonne politique. L'industrie aéronautique nationale se doit de conserver sa place, elle est indispensable au pays, à son économie. Il est possible d'assurer son développement en l'orientant plus hardiment vers les études et les fabrications civiles et commerciales correspondant à la technique moderne. C'est là qu'est véritablement l'avenir de notre pays.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour remplacer progressivement les avions étrangers utilisés sur les lignes françaises par des appareils de construction française? Les travailleurs, quant à eux, n'entendent pas faire les frais de votre politique réactionnaire qui sacrifie délibérément la grandeur et l'indépendance de notre pays. Ne soyez donc pas étonné que nous ne votions pas votre budget. (Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)

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

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Mes chers collègues, je serai très bref mais je pense qu'il est utile de vous présenter quelques remarques.

Les excellents rapports qui viennent d'être présentés par mes amis MM. Anthonioz et Labbé me conduisent à en tirer les conclusions nécessaires.

M. Labbé a dit qu'il fallait s'élever au-dessus du débat, ce qui est normal dans un débat portant sur l'aviation, mais sans aller jusque dans la stratosphère. J'estime que l'aviation mondiale est à un tournant et que notre aviation devrait savoir le prendre.

Je désire présenter les trois remarques suivantes. En premier lieu, toutes les difficultés que vous rencontrez, monsieur le ministre, dans cette évolution de l'aviation viennent d'abord de l'absence d'une liberté de l'air. Ce qui a fait la grandeur et le développement de l'Occident au siècle dernier, ce fut la liberté des mers.

Contrairement à ce qui se passe pour les navires qui peuvent entrer librement dans les ports, les lignes aériennes font l'objet de tractations et de marchandages entre Etats dont chacun veut conserver la souveraineté sur son espace aérien.

En matière de lignes internationales, à un moment où nous allons connaître, comme on l'a dit de façon excellente, des avions d'une capacité, d'une rapidité et d'un coût tels qu'ils ne sera pas possible à chaque Etat d'en posséder, je considère que cette politique de la protection de l'espace aérien doit être entièrement révisée.

Il appartient aux grandes nations occidentales de prendre l'initiative de cette révision, cette protection du droit aérien ne pouvant concerner que les lignes intérieures, donc nationales.

Ma deuxième remarque concerne le même ordre de pensées. Si vous butez sur les difficultés concernant le problème de l'organisation européenne de l'aviation, c'est, semble-t-il, parce que dans ce domaine on veut tenir compte, non pas de la vocation des Etats, mais, au contraire, de leur potentiel.

Il est certain qu'il y a en Europe des nations qui, traditionnellement, sont grands transporteurs dans le monde. Aussi, je ne crois pas qu'il soit possible dans les calculs de quota, des droits de chacun dans une affaire internationale, de prendre en considération le chiffre de la population ou le potentiel futur de cette nation.

C'est là un des points les plus importants qui font échouer toute possibilité d'entente sur la formation d'une aviation européenne.

En troisième et dernier lieu, pour expliciter les conclusions de M. Labbé sur les problèmes de l'aviation métropolitaine, c'est-à-dire la création d'une compagnie Air Inter, c'est à mon sens une erreur de vouloir créer Air Inter sur le dos — je m'excuse du terme — des compagnies existantes et du chemin de fer.

Vouloir orienter, comme l'a dit très justement M. Labbé, la compagnie chargée du trafic intérieur sur les lignes Paris-province, que ce transport soit d'ordre touristique ou commercial, est une erreur.

Je crois que l'aviation intérieure ne peut être créée qu'à partir de lignes nouvelles et surtout de trafics nouveaux qu'il s'agit de susciter. Les études de marchés ou de trafics sont absolument illusoire dans ce domaine.

Par conséquent, c'est à partir de trois, quatre ou cinq sociétés régionales dotées d'appareils de petites dimensions, mais suffisamment sûrs, que pourront être créées les lignes régionales d'abord, puis des lignes reliant les villes n'ayant pas entre elles de bonnes relations et que pourra être mise sur pied dans le futur une société Air Inter et surtout une aviation intérieure solide.

Telles sont les trois remarques que je voulais vous présenter, monsieur le ministre. Elles n'appellent pas de réponse, étant plutôt d'ordre philosophique, mais je crois qu'il fallait que cela fût dit. (Applaudissements.)

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

M. Nestor Rombeaut. Mes chers collègues, j'ai lu et entendu avec un vif intérêt les rapports qu'ont présentés nos collègues MM. Anthonioz et Labbé. J'ai noté avec satisfaction le bien qui a été dit de Caravelle et, par ricochet, de ceux qui ont construit cet avion. Vous ne serez pas surpris que, député d'une circonscription qui compte plusieurs milliers de travailleurs ayant participé, au moins partiellement, à la réalisation de Caravelle, j'aie pris acte avec satisfaction de ces déclarations. Mais tel n'est pas l'objet de mon intervention.

J'ai noté aussi avec grand intérêt ce qu'ont déclaré nos rapporteurs touchant la création de lignes nouvelles, notamment de lignes transversales. Il est connu de tous que les relations dites transversales sont, dans notre pays, difficiles, lentes et inconfortables.

Il est également certain que si l'on veut réaliser de façon convenable l'aménagement du territoire, il faut créer un certain nombre de capitales régionales. Elles n'existeront que dans la mesure où elles seront reliées entre elles par des transports pratiques.

L'aménagement du territoire ne comprend pas seulement l'implantation d'usines. La difficulté essentielle que l'on rencontre est celle des liaisons entre ceux qui pourraient accepter de faire de nouvelles implantations et leurs sièges sociaux ou leurs autres entreprises. Pour l'industriel, l'homme d'affaires, pour tous ceux qui doivent gérer de grosses entreprises, le temps compte plus que la distance. Si nous pouvions doter le pays d'un réseau aérien reliant entre elles un certain nombre de villes importantes susceptibles de devenir des capitales régionales, nous aurions puissamment contribué à l'expansion régionale, nous aurions fait un effort considérable en faveur de l'aménagement du territoire.

Je sais que ces mesures entraîneront des frais, qu'il faudra aménager, améliorer ou créer un certain nombre d'aérodromes régionaux. Je sais également que les collectivités locales ou départementales, qui supportent des charges qu'elles ne peuvent alourdir par les frais d'entretien des aérodromes, vont se tourner vers l'Etat.

Or, s'il appartient au Parlement de légiférer et de contrôler, il lui incombe également de suggérer. Le Parlement suggère à M. le ministre des travaux publics et des transports, qui joue un rôle important dans tous les domaines relevant de l'aménagement du territoire, d'attacher, dans les années qui viennent, une grande importance à la création de ces capitales régionales et à leur liaison par des relations aériennes rapides qui supprimeront les inconvénients découlant de la grandeur des distances.

Créer ces capitales régionales et les relier entre elles suppose que, d'une façon délimitée, certaines lignes aériennes ne passent plus par Paris, sans quoi la tentation d'implanter à Paris restera encore grande et le but recherché ne sera pas atteint. (Applaudissements.)

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. Mesdames, messieurs, ma situation est quelque peu délicate, on l'avouera, puisque MM. les rapporteurs ont traité avec beaucoup de compétence les problèmes essentiels du budget de 1961. Les deux commissions ayant proposé que ce budget soit voté sans modification, mais non sans commentaires et sans quelques remarques utiles, que pourrais-je dire?

MM. les rapporteurs sont beaucoup mieux qualifiés que moi pour conseiller à l'Assemblée de voter le budget que j'ai proposé. Je ne peux donc qu'ajouter quelques mots à certains commentaires fort judicieux auxquels ils se sont livrés.

Il faut bien dire que, chaque année, le budget de l'aviation civile est examiné dans un climat particulier, à la fois de bonne humeur et de compétence. En effet, l'Assemblée nationale compte un certain nombre d'amis de l'aviation, d'anciens pilotes, d'hommes qui ont l'esprit de l'air, et M. le rapporteur de la commission des finances me permettra d'ajouter que, parmi ceux — ministres ou rapporteurs — qui ne sont pas d'origine « aérienne », le climat de sympathie qui lie le monde de l'aviation les pénètre à leur tour. C'est entre gens d'égale bonne volonté, quels que soient les partis auxquels ils appartiennent, et en même temps désireux de faire de la France une grande nation aérienne, que s'instaure notre débat traditionnel.

Le débat portait ce matin sur trois grandes directions : technique, sociale, organique. Je ne dirai que peu de chose du problème technique, les deux excellents rapports contenant plus de détails et de précisions que je ne pourrais en donner sous peine d'abuser des instants de l'Assemblée.

L'éloge a été fait de Caravelle et, si j'ai bien compris les craintes exprimées par M. Cermolacce, celui-ci souhaite que, renforçant notre coopération avec ses amis américains (*Sourires*), nous puissions assurer un développement plus poussé de nos ventes de cet appareil afin que, comme nous le souhaitons tous, le développement de la production des Caravelle accroisse les possibilités d'emploi de nos ouvriers. Il n'y a donc sur ce plan aucune difficulté d'un bout à l'autre de l'Assemblée.

Quant aux autres appareils, un certain nombre de problèmes ont été évoqués. Je désire, notamment, revenir sur celui qui doit servir dans le futur à l'exploitation d'Air-Inter.

Comme l'ont marqué MM. les rapporteurs, nous sommes, en effet, à la recherche de l'avion qui corresponde vraiment aux besoins des lignes intérieures. Cet avion n'existe pas encore et, comme M. Cermolacce, je souhaite qu'il puisse être un avion français.

L'autre problème que soulèvent les perspectives d'avenir, c'est celui du moyen courrier supersonique. Il est important et je dois dire que je me sens tenu à cet égard à beaucoup de prudence.

Des études sont en cours tant sur le plan technique que sur le plan économique. Nous en connaissons les résultats dans quelques semaines.

Des conversations que j'ai eues avec plusieurs de mes collègues étrangers, il faut retenir qu'au fur et à mesure que se développent la capacité et la vitesse de rotation des avions, le nombre des appareils à créer et à placer risque de se réduire. Il faut donc à la fois étudier attentivement les divers aspects du problème, notamment le coût de réalisation, et prendre tous les contacts nécessaires avec d'autres pays, car plus la capacité et la rapidité des avions s'accroissent, plus la coopération internationale est inévitable, sinon souhaitable.

Je ne veux pas, je le répète, entrer dans les détails techniques, si ce n'est pour dire un mot du problème des bases aériennes.

La France, nous pouvons le dire — qu'il s'agisse des membres du Parlement, du ministre et de ses prédécesseurs — a fait un effort considérable pour équiper l'Afrique en bases aériennes modernes capables de recevoir les avions à réaction de grand poids et de grande capacité. C'est toujours sur le budget de la République que jusqu'à cette année, et cette année encore, a été réalisé ce programme d'équipement qui couvre toutes les bases importantes d'Afrique.

Au moment où l'on parle tant d'aide aux pays sous-développés, de nécessité de développement de la technique et de modernisation, nous avons peut-être le droit de dire, sans forfanterie, mais parce que c'est notre devoir, que le contribuable français a participé depuis des années à la réalisation du plan d'équipement de cette grande et sympathique région qu'est l'Afrique, dans des conditions qui ne sont réalisées ni en Asie, ni en Amérique du Sud. (*Applaudissements.*)

Très légitimement, après MM. les rapporteurs, M. Nestor Rombeau a suggéré que ce devoir de générosité et de fraternité accompli, nous pensions aussi à nous-mêmes — ce qui est le devoir de sagesse — et que l'équipement des aérodromes régionaux soit réalisé dans de bonnes conditions raisonnables. Je lui répondrai que ce problème a été retenu par le IV^e plan. D'ailleurs, sans attendre sa réalisation, des efforts sont déjà consentis pour les bases de Nice, Lyon, Marseille, Bordeaux, et prévus pour un certain nombre d'autres aérodromes régionaux.

D'ici à deux ou trois ans, nous montrerons une diversité et une possibilité d'accueil d'avions qui répondront très largement au programme que vous souhaitez, afin de doter les capitales régionales des possibilités de liaisons et de communications nécessaires.

J'aurais volontiers insisté sur un autre point si j'en avais eu le temps. Après avoir traité des problèmes touchant les véhicules aériens, de ceux intéressant les pistes de réception et d'envol de ces véhicules, je dois mentionner les questions de navigation aérienne, notamment celles qui ont trait aux moyens de guidage et de contrôle de la circulation aérienne, qui imposent de lourdes charges et pour lesquelles nos obligations sont grandes.

Cela explique pourquoi le montant des dépenses affectées aux nouvelles installations passe de 288 millions de nouveaux francs en 1960 à 345 millions en 1961 et pourquoi d'autres dépenses du même ordre sont prévues dans le budget d'équipement.

Nous devons, en effet, assurer largement la sécurité de notre espace aérien. A ce sujet, il est peut-être mal connu que nos charges en ce domaine sont importantes, non seulement parce que nous voulons une qualité à laquelle il a été rendu hommage, mais aussi parce que la position géographique de la France fait que notre territoire est survolé par plus d'avions que nous n'en accueillons. Les avions qui vont des Etats-Unis vers l'Allemagne, vers la Scandinavie, parfois vers d'autres régions, les avions qui viennent d'Afrique pour aller dans les régions nordiques, passent dans l'espace aérien français. Il y a là un devoir international à remplir. Je regrette que M. Dreyfous-Ducas ait été appelé hors de cette enceinte ; je lui aurais dit, répondant philosophiquement à son intervention philosophique, que sur ce plan nous avions bâti une philosophie libérale de l'espace aérien (*sourires*) et que nous nous efforçons de la maintenir dans les meilleures conditions possibles, non seulement dans notre intérêt légitime, mais dans l'intérêt de tous ceux qui utilisent le transport aérien.

Touchant les autres problèmes techniques, je ne voudrais pas retenir davantage votre attention. Je ne puis — si vous me permettez cette expression traditionnelle — que vous renvoyer aux meilleurs auteurs, ceux dont a distribué les rapports ce matin.

Un deuxième point fort important a été évoqué par MM. les rapporteurs et par M. Cermolacce : c'est le problème social.

Les transformations de la technique ont naturellement des conséquences importantes sur le plan humain. M. le rapporteur de la commission des finances l'a souligné avec ampleur dans son rapport et dans ses commentaires à la tribune. En matière de navigation aérienne, le travail se transforme. Les efforts physiques et les tensions psychiques qui sont demandés au personnel sont évidemment fort différents de ce qu'ils pouvaient être il y a quelques années avec d'autres types d'avion et des fréquences moindres d'envol ou d'atterrissage.

Il est vrai que la réforme du statut des corps de la navigation aérienne et de la météorologie nationale, justifiée par cette transformation des techniques, est en discussion entre mes services et ceux du budget et de la fonction publique. M. Cermolacce m'a reproché de ne pas avoir tenu ma parole d'établir le projet au 31 juillet. Sur ce point, le désaccord s'explique facilement.

Ce que M. Cermolacce me reproche, ce n'est pas de ne pas avoir établi le projet — cela a été fait — c'est de ne pas l'avoir communiqué aux organisations syndicales. Sur ce point, il a raison, car ce qu'on prépare et ce qu'on communique n'est pas forcément la même chose, surtout lorsqu'une discussion est nécessaire avec deux autres services, ceux des finances et ceux de la fonction publique.

S'agissant d'un corps de fonctionnaires qui, si j'ai bien compris, désirent le rester, aucun membre de l'Assemblée n'ignore que ce n'est pas le ministère technique qui peut, dans l'intérêt d'une bonne gestion, décider seul sans prendre les contacts nécessaires avec ses collègues intéressés.

Ce projet, donc, est en cours de discussion. Il comporte des relèvements d'indices et des aménagements dans la pyramide des corps, la création d'un nouveau grade dans le corps des ingénieurs des travaux et de deux nouveaux grades dans le corps des adjoints techniques, de nouvelles facilités données à la promotion sociale.

Sans doute nous reprocherait-on la lenteur dans ce domaine où la rapidité est de règle. Encore est-il que la discussion se poursuit, à peine interrompue quelques semaines par les mouvements de grève auxquels a fait allusion M. Cermolacce.

Ce dernier me reproche une circulaire. Je concède qu'il a bien voulu reconnaître qu'elle reprenait les termes d'une circulaire du mois de mars 1956, signée par mon prédécesseur de l'époque et par M. Guy Mollet.

La différence entre les deux textes réside dans le fait que, la trouvant un peu étendue dans sa portée, je ne l'ai appliquée qu'à une partie des fonctionnaires visés en 1956.

M. Cermolacce a dit encore que la mesure que j'avais prise, notamment la condamnation, par cette circulaire, de la grève, était anticonstitutionnelle. Je ne sais pas si elle est contraire à la Constitution de la V^e République. Ce que je sais, c'est qu'elle n'est pas contraire à la Constitution de la IV^e République.

Le Conseil d'Etat, en effet, vient de répondre sur ce point par un arrêt du 26 octobre dernier. Cet arrêt dispose, à tort ou à raison...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous gardons toujours notre liberté de jugement !

Voici donc l'un des considérants de cet arrêt :

« Considérant que les dispositions ainsi attaquées concernent exclusivement, d'après leurs termes mêmes, les fonctionnaires ou agents concourant directement à la sécurité aérienne, qu'en raison de la nature de ces fonctions, ces fonctionnaires ou agents auraient pu se voir interdire totalement l'exercice du droit de grève ; que, dans ces conditions, le ministre a pu légalement, au lieu de prononcer cette interdiction, se borner, etc. ».

Je réponds donc à M. Cermolacce que la circulaire de mon prédécesseur — c'est celle-là que le Conseil d'Etat appréciait — et, a fortiori, celle que j'ai prise, n'est pas apparue à cette haute juridiction comme contraire à la Constitution de la IV^e République. Or, on sait que, sur ce point du droit de grève, la Constitution de la V^e République reprend la position de la IV^e, lui apporte même quelques améliorations.

Un important problème, du même ordre, se pose également touchant les navigants des véhicules de transport aérien. M. le rapporteur Anthonioz y a fait allusion.

Il est vrai que le pilotage d'un appareil quadriracteur comme le Boeing 707 ou le DC-8 comporte une tension psychique, des responsabilités morales. C'est pourquoi je viens de décider de modifier la réglementation antérieure, laquelle, évidemment, ne pouvait concerner ces avions.

S'agissant de cette réglementation modifiée, on discutera, bien entendu, sur les durées de vol. C'est ce que font les personnels navigants, qui estiment que les durées autorisées, notamment en période de pointe, sont trop élevées.

Ce que je voudrais, c'est que les parlementaires intéressés par la question considèrent, dans le décret qui vient de paraître, moins les temps de travail que — ce qui était insuffisamment précisé dans le passé — les temps de repos.

Si la nouvelle réglementation est, comme l'a dit M. Anthonioz, un peu compliquée et de lecture difficile, c'est que nous avons tenu à préciser dans le détail les obligations de repos. Ce que je reprochais à la réglementation précédente, ce n'était pas d'être un peu lâche — cela permet d'utiles assouplissements dans l'application — ce n'était pas, bien entendu, de n'avoir pas prévu le cas des quadriracteurs, c'était, en traitant de la durée des temps de travail, de négliger la question des repos obligatoires. En effet, ce que souhaitent les pilotes — et les passagers, qui, après tout, sont les plus intéressés — c'est que le personnel soit convenablement reposé lorsqu'il prend la responsabilité de ces grandes machines qui sont maintenant en service.

Parmi les problèmes sociaux figure aussi celui de la construction aéronautique. M. Cermolacce m'ayant adressé le même reproche que l'an dernier, il m'excusera si je lui réponds la même chose que l'an dernier, à savoir qu'en m'interpellant sur le programme militaire il s'adresse à un ministre non compétent. Je ne doute pas qu'il n'omettra pas de renouveler ses critiques lorsqu'il aura en face de lui le ministre compétent ; mais s'il préfère que je fasse moi-même la transmission de ses observations, bien entendu je n'y manquerai pas !

En ce qui concerne la formation des personnels navigants, j'ai été fort intéressé par les explications détaillées qu'ont fournies MM. les rapporteurs. Il y a là un problème important, qui nous confère de lourdes responsabilités. Former les navigants de demain est une tâche de plus en plus difficile étant donné les machines de plus en plus complexes qui sont en usage et celles que les deux rapporteurs — partisans convaincus du moyen-courrier supersonique — nous laissent entrevoir pour un avenir qui n'est guère lointain.

Outre les questions techniques et la très importante question sociale se posent des questions d'organisation.

Je remercie, bien sûr, les rapporteurs d'avoir bien voulu souligner. — j'en éprouve quelque fierté, pourquoi le dissimulerais-je ? — que les promesses que j'ai faites l'an dernier en matière d'organisation européenne, d'une part, et africaine, d'autre part, du contrôle de la navigation aérienne ont été tenues cette année. C'est là, au moins, l'avantage de la continuité : il arrive parfois qu'ayant semé on puisse récolter avec l'aide des surveillants vigilants et attifs, certes, mais bien dispensés que je retrouve aujourd'hui sur ces bancs.

En effet, l'A. S. E. C. N. A. — l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne — en Afrique et à Madagascar ayant réuni son conseil d'administration le 23 septembre dernier est entré en œuvre le 1^{er} octobre dernier. Ainsi : avons-nous réussi cette unité de la navigation, de la circulation et du contrôle aériens ainsi que de la météorologie, dans l'ensemble africain d'expression française. Et, comme le déclarait M. le rapporteur, d'autres Etats comme le Cameroun et le Togo ont déjà fait part de leur désir de se joindre aux autres Etats africains.

D'autres possibilités sont offertes pour un grand espace géré en commun. Comme le disait M. Labbé, c'est déjà là une réussite de l'assistance technique française.

Sur le plan européen, le 13 décembre prochain, les représentants de différents Etats européens : Grande-Bretagne, Allemagne fédérale, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et Italie, vont signer les conventions créant Eurocontrol et réalisant ainsi l'unité du contrôle de l'espace aérien supérieur. C'était, je crois, nécessaire et je suis heureux que cette réalisation se déroule normalement.

D'autres problèmes plus difficiles ont été évoqués : ils concernent les efforts de rapprochement en matière de transports aériens. Ce qu'il a été possible de réaliser entre les administrations, pour l'organisation du contrôle de la circulation aérienne est plus difficile à réaliser lorsqu'il s'agit de rapprocher les compagnies ayant des intérêts commerciaux beaucoup plus nets et, par conséquent, beaucoup plus légitimement facies à contraster.

Je remercie M. Labbé d'avoir dit tout à l'heure que nous avions réussi à temps à édifier l'instrument commun nous permettant d'offrir en Afrique le squelette d'une assistance technique valable sur lequel s'organisera le transport aérien africain.

Sur le plan européen, les questions posées par MM. Labbé et Dreyfous-Ducas soulignent la difficulté du problème.

Les questions posées par la commission de la production et des échanges sont très pertinentes. On m'a dit : vous allez dans le sens souhaité, mais si la réalisation est trop longue ne risquez-vous pas de perdre trop de temps durant cette attente ? Il faut aboutir vite ou ne pas aboutir.

M. Labbé me permettra de lui dire que c'est une question délicate à traiter, spécialement à cette tribune. Mon avis seul ne suffit pas. Il faut compter, dans le sens vertical, avec les présidents, les directeurs généraux et les chefs de service des différentes compagnies intéressées, et dans le sens horizontal, avec mes collègues.

Je crois, comme les rapporteurs, qu'il est indispensable en tout cas que la question s'éclaire et que le choix puisse être fait rapidement. La France est à une heure où les choix sont encore possibles, et l'année 1960 a montré que la mise en service des Jets ne s'était pas traduite du tout par l'augmentation des déficits. Chacune des compagnies aériennes intéressées pourrait donc être tentée de jouer la partie seule et d'attendre pour conclure des accords de coopération.

Je ne crois pas que ce soit la bonne solution. Si les Jets mis en service sur la ligne de l'Atlantique-Nord pour commencer — ce qui est le marché le plus susceptible de développement — ont donné de bons résultats, il n'en reste pas moins que les années à venir posent des problèmes et que le développement rapide — peut-être trop rapide — de la mise en service, par les grandes compagnies, des quadriracteurs va poser encore de nombreuses questions.

Le problème de l'organisation des marchés est si difficile que la sagesse veut qu'on recherche l'entente, car en ce qui concerne les perspectives à long terme, je doute qu'en matière d'aviation internationale ce soit dans la multiplication des compagnies que réside la solution ; elle réside, bien au contraire, dans des concentrations du type de celle que nous recherchons.

Après avoir évoqué la philosophie, les grandes perspectives techniques, les problèmes sociaux si importants et parfois douloureux, traités les questions d'organisation sur le plan international, européen, africain, vous avez, messieurs, comme il est bien naturel, évoqué l'organisation des transports aériens français.

Chaque année, le rapporteur de la commission des finances nous prévient qu'il faut nous attaquer au problème et que nous ne prenons pas la meilleure voie pour le résoudre. Avec sa courtoisie et son amitié habituelle, il déclare : « Je vous souhaite de réussir, mais je ne suis pas certain que vous y parveniez étant donné le chemin que vous suivez ».

Messieurs, parlons franc en ce qui concerne Air-Inter et les transports aériens intérieurs. La vérité, d'ailleurs — tous les orateurs et ceux qui sont au courant de la question le savent — est que nous n'avons pas encore de matériel vraiment adapté à la meilleure exploitation possible.

En second lieu, le jour où nous aurons ce matériel, si l'on veut qu'une compagnie quelle que soit sa composition, obtienne des résultats substantiels, il faudra, bien entendu, qu'elle passe de l'affrètement à l'exploitation directe.

Ces deux données sont réelles et évidentes. Alors, me dirait-on, qu'espérez-vous pour le moment ?

Tout d'abord, je souhaite ne pas laisser le terrain en jachères, comme l'a été trop longtemps. Si nous avons relancé Air-Inter, après l'expérience malheureuse, de 1958, c'est parce que nous ne voulions pas attendre d'avoir toutes les cartes en main pour le faire, car trop de demandes et trop de besoins se manifestaient. Il fallait habituer l'opinion et, comme l'a dit M. Labbé, non seulement quelques touristes, mais les hommes d'affaires à utiliser l'avion.

Ensuite, je tenais à répondre à la pression considérable des besoins régionaux que vous avez traduits les uns et les autres.

On peut alors me reprocher d'aller trop lentement, de ne pas consentir assez d'efforts et de laisser trop de charges aux régions. C'est vrai.

J'avais promis l'an dernier de faire redémarrer Air Inter, c'est fait. J'avais dit également que nous espérons servir quelques radiales et que nous préparions des transversales pour les années à venir.

En fait, depuis le 6 juin 1960, la ligne Paris-Toulouse est exploitée six fois par semaine ; Paris-Tarbes, six fois par semaine du 6 juin au 10 octobre ; Paris-la Baule, une fois par semaine, du 1^{er} juillet au 28 septembre ; Paris-Dinard-Quimper du 6 août au 12 septembre deux fois par semaine ; Paris-Biarritz deux fois par semaine du 28 juillet au 12 septembre ; Biarritz-Tarbes-Nice du 3 août au 30 septembre : il s'agit là d'une initiative très intéressante et je rends hommage à la municipalité de Biarritz qui a essayé de mettre en place cette transversale.

Autre transversale : Lille-Lyon-Nice, qui sera ouverte vraisemblablement le 12 décembre. Mais d'ici là la ligne Paris-Brest et Brest-Paris connaîtra son vol inaugural.

Les résultats sont-ils satisfaisants ? Financièrement, ils ne le sont pas évidemment, mais commercialement et sur le plan que je viens d'évoquer ils sont encourageants, puisque 13.000 passagers ont été transportés dont 3.700 sur Paris-Toulouse entre juin et septembre.

Nous devons donc habituer la clientèle à utiliser ce mode de transport de façon à lui donner satisfaction lorsque nous disposerons des appareils et de l'organisation convenables.

Pour 1961, c'est-à-dire pour le programme prévu au présent budget, la ligne Paris-Toulouse-Perpignan sera exploitée six fois par semaine avec des appareils D. C. 6 ; la ligne Brest-Paris-Strasbourg, cinq fois par semaine en D. C. 3 ; Paris-Pau, six fois par semaine en Vickers Viking et, d'autre part, commencera le fonctionnement d'un réseau articulé autour de Lyon-Paris-Lyon et Lyon-Nice six fois par semaine en Constellation ; Lille-Lyon, six fois par semaine et Nantes-Lyon-Mulhouse six fois par semaine en Viking. En 1962 d'autres lignes actuellement à l'étude pourront, je pense, être desservies.

Nous en sommes maintenant à la période difficile. C'est à la fois trop ou trop peu.

C'est trop si l'on n'y croit pas et cela risque de coûter cher. C'est trop peu à partir du moment où l'on y croit, parce que les spécialistes qui se passionnent pour le problème aérien désirent voir les dessertes se développer rapidement et trouvent que l'on va trop lentement.

Mais c'est le rôle des ministres responsables, que d'essayer de trouver la solution des problèmes posés. Ils ne l'appliquent qu'avec lenteur, ce qui est sagesse de leur part, et ce qui est parfois, de la vôtre, qualifié de prudence excessive ou d'immobilisme.

M. Michel Boscher. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

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

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

M. Michel Boscher. Monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les explications que vous venez de donner à l'Assemblée sur les lignes Air Inter quant à leur activité de 1960 et aux prévisions pour 1961.

En tant que profane en la matière mais en client éventuel de ces lignes, je crains que l'on n'ait pas fait à ces lignes la publicité suffisante. Je n'ai vu ni entendu, dans la presse écrite ou parlée, la moindre information au sujet de ces lignes. Pour répondre à l'observation que vous avez présentée, je dirai que, pour rendre ces lignes rentables, un effort d'information s'impose.

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous nous donniez quelques renseignements sur ce point.

M. le ministre des travaux publics et des transports. M. Boscher a parfaitement raison. Deux possibilités se présentent en ce domaine.

Nous avons eu la tentation de faire en 1958 beaucoup de publicité à Air Inter, afin d'avoir un solide support, mais c'est parfois très mauvais. C'est, à l'inverse, quand on possède un support suffisant qu'il faut faire de la publicité.

Nous avons passé des accords avec les municipalités et les chambres de commerce qui détectent sur place les meilleurs moyens de toucher la clientèle intéressée.

En 1961, dès que nous aurons suffisamment de moyens pour transférer des passagers d'une ligne à l'autre, nous nous efforcerons de contacter des profanes sympathiques comme M. Boscher qui s'intéressent à la question et à ce moment-là, pour en terminer, il sera possible de faire de la publicité en vue d'obtenir un bon rendement.

Si ce débat a été relativement bref, je suis néanmoins heureux de noter qu'il a marqué, en tout cas, la communauté de pensée de l'Assemblée tout entière qui désire approuver ce budget pour me permettre, dans le domaine qui est le mien, de faire en sorte que la France demeure une vraie nation aérienne, comme elle l'a été depuis l'origine. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Anthonioz, rapporteur spécial.

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. Je remercie M. le ministre de l'obligeance dont il fait preuve à notre égard.

Je reviendrai sur deux problèmes et, tout d'abord sur celui qui intéresse le personnel, singulièrement le personnel de la navigation et du contrôle.

M. le ministre a bien voulu nous donner à ce propos de longues explications, mais je crains que le tour donné à la discussion ne donne à penser qu'il s'agit, en l'occurrence, d'un problème d'aspect politique.

Je veux qu'il soit bien dit ici-même qu'il n'en est rien et que les membres du personnel dont nous nous préoccuons et dont nous avons dit tout à l'heure, M. Labbé et moi, la valeur, les préoccupations, le rôle, les charges, les soucis, sont animés par le seul désir de trouver la légitime rémunération de leur travail et sont, fort heureusement, assez peu préoccupés de manifestations à caractère politique.

J'ai eu récemment la chance de passer plus de deux heures à la tour de contrôle d'Orly et j'ai eu la très grande satisfaction d'apprécier la technicité et la conscience de ce personnel. Il me plaît d'en porter ici témoignage et de rappeler combien il est souhaitable qu'il soit répondu à l'essentiel de ses préoccupations dans le sens qu'avec M. Labbé j'ai indiqué tout à l'heure.

Mon désir était qu'au moment où sont discutés les deux projets en instance au ministère des finances et dont parlait M. le ministre des travaux publics et des transports, soient retenues les suggestions en vue d'une solution de nature à donner satisfaction à ce personnel.

Or dans le cadre de la fonction publique, il ne peut obtenir satisfaction. Par ailleurs, il ne souhaite pas la création d'un établissement de caractère public qui lui ferait perdre tous les avantages que certains ont acquis depuis dix ou quinze ans et qui sont attachés à la fonction publique.

Je voudrais savoir si nous pouvons espérer obtenir la création de ce corps parallèle rattaché à la fonction publique, dont l'accès serait ouvert aux agents plus particulièrement qualifiés — 40 p. 100 d'entre eux environ — et qui permettrait à ceux-ci, tout en participant à la création de ce corps d'élite, d'obtenir les indices leur assurant des rémunérations correspondant aux responsabilités et aux charges qu'ils assument.

Je tenais à présenter cette observation au nom de M. Labbé et en mon nom personnel au moment où le débat m'a paru s'orienter dans un sens politique que, fort heureusement, il n'a pas.

Il est un point sur lequel je voudrais également répondre à notre distingué et dynamique ministre de l'aviation à réaction (*Sourires*) : la desserte métropolitaine et le rôle d'Air-Inter.

Je ne voudrais lui causer nulle peine, fût-elle légère. Cependant, dans le moment même où il se faisait l'avocat de la desserte d'Air-Inter, il en faisait une critique systématique, tant, il est vrai, qu'il n'y aurait rien à attendre des formules en cours si ce n'est l'aggravation du déficit, sans aucun espoir d'atteindre l'objectif souhaité.

Il est indéniable qu'une desserte de cette nature doit être assurée par un transporteur ayant sa flotte, et il n'est pas concevable dans l'état financier d'Air-Inter que cette facilité lui soit accordée.

Vous avez parlé, monsieur le ministre, des lignes mises en services par Air-Inter au cours de l'année qui prend fin. Les résultats sont catastrophiques. Il n'est donc pas admissible qu'on continue à exiger des collectivités intéressées des participations aussi lourdes que celles qui leur sont demandées.

Vous avez parlé de la ligne Paris-Toulouse. L'exploitation se traduit au terme du septième mois par un déficit de 250.000 NF, la moitié a été prise en charge par Air-Inter et l'autre moitié, à parts égales, par la chambre de commerce, le conseil général et la municipalité. Ces collectivités ne peuvent continuer à assumer ces charges.

Il faut en venir nécessairement à une autre formule qu'Air Inter ne peut pas appliquer, car la sienne, dès le début, a vraiment connu le pire des échecs. Il serait donc malencontreux et dangereux de poursuivre une expérience de cette nature.

C'est la raison pour laquelle je me permets de reprendre les observations présentées au cours de la précédente législature et dans l'actuelle par la commission des finances et l'Assemblée unanimes. C'est d'ailleurs une singulière façon de prendre en considération l'avis du Parlement que de créer un service contrairement aux conclusions formulées à ce sujet, Air-Inter a vu le jour et s'est développé dans les conditions les plus désastreuses que nous avions laissé prévoir dès 1957.

Il faut arrêter là cette expérience, au moment même où doit être poursuivie celle qui tend à prouver qu'il est possible de développer en France une desserte aérienne métropolitaine. Mais cette preuve doit être apportée par les compagnies françaises existantes et avec leurs concours.

Chacune de nos quatre compagnies possède du matériel dont bientôt elle ne saura que faire. Qu'advient-il, en effet, de ce matériel conventionnel dont elles n'ont plus l'utilisation et dont la cession n'est pas commode ? S'il n'est pas toujours facile de vendre son ancienne voiture, il est encore plus délicat de vendre un Constellation, un D. C. 6 ou quelque appareil de cette nature. (Sourires.)

Il serait souhaitable, dans le moment même où les lignes internationales sont pourvues d'avions à réaction, que soient utilisés par ces mêmes compagnies, dans la métropole, des appareils qui trouveraient là une utilisation très opportune. Quant aux compagnies elles devraient réaliser tous les avantages que peut présenter, en faveur de la fréquentation des grandes relations, le développement sérieux d'un réseau métropolitain.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions que je voulais formuler sur les importantes questions que posent le problème des personnels, celui d'Air-Inter et celui de la desserte aérienne intérieure. (Applaudissements.)

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je répondrai en quelques mots à M. le rapporteur qui, lorsqu'il se dépouille de sa qualité officielle et abandonne la tribune, retrouve immédiatement son dynamisme percutant. (Sourires.)

Je veux présenter, tout d'abord, à l'Assemblée deux légères rectifications au sujet d'Air-Inter.

Certes, nous relevons un déficit sur la ligne de Toulouse. J'en ai dit un mot tout à l'heure. Mais un témoin peut ici affirmer que le déficit que nous demandons aux collectivités intéressées de combler n'est pas de 125 millions de francs mais, fort heureusement pour ces collectivités et pour l'Etat, très inférieur. C'est un déficit de première année, comme nous avons essayé d'en faire la démonstration.

Deuxième point : les appareils affrétés par Air-Inter ne sont pas ceux qui conviendraient le mieux sans doute, mais la raison en est que le matériel adéquat n'existe pas, ainsi que je l'ai indiqué déjà. Le matériel utilisé actuellement est affrété aux compagnies aériennes Air France et T. A. I. notamment.

M. Anthonioz a donc déjà, sur ce point, satisfaction. La solution qui permettra d'affréter davantage de matériel classique, ce sera le développement de la compagnie Air-Inter.

Si j'ai bien compris, la critique de M. Anthonioz porterait d'ailleurs plutôt sur la formule d'Air-Inter et, plus encore, sur un état d'esprit. M. le rapporteur craint, si j'ose dire, qu'un carrefour ne soit pas nécessairement une ligne très dynamique. (Sourires.)

Je comprends ce point de vue. On a fait allusion au désir bien légitime des chemins de fer qui souhaitent être protégés contre la concurrence aérienne qui leur enlève du trafic. Qu'il me soit permis de dire que, de toute façon, l'arbitrage doit se faire et se fera au niveau du ministre. Je prends donc acte de la déclaration de M. le rapporteur.

Sur les personnels de la navigation aérienne, je précise que le souci de la commission sur ce que M. Anthonioz a appelé « les corps parallèles » rejoint le mien. Quand je parle d'un nouveau grade d'ingénieur des travaux et de deux nouveaux grades d'adjoint technique dont j'envisage la création, j'aboutis, sur le plan des indices au moins, au résultat que l'on souhaite et c'est dans cet esprit que nous devons œuvrer les uns et les autres. (Applaudissements.)

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

Je mets aux voix l'abatement de crédit proposé pour le titre III de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports, II. Aviation civile et commerciale, au chiffre de 32.493.345 NF.

(L'abatement de crédit proposé pour le titre III de l'état G, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole sur le titre IV ?...

Je mets aux voix le titre IV de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports, II. Aviation civile et commerciale, au chiffre de 47.662.923 NF.

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

M. le président. Personne ne demande la parole sur le titre V ?...

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports, II. Aviation civile et commerciale, l'autorisation de programme au chiffre de 255.260.000 NF.

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

M. le président. Je mets maintenant aux voix, pour le titre V de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports, II. Aviation civile et commerciale, le crédit de paiement au chiffre de 113.760.000 NF.

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

M. le président. Personne ne demande la parole sur le titre VI ?...

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports, II. Aviation civile et commerciale, l'autorisation de programme au chiffre de 5.730.000 NF.

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

M. le président. Je mets maintenant aux voix, pour le titre VI de l'état H concernant le ministère des travaux publics et des transports, II. Aviation civile et commerciale, le crédit de paiement au chiffre de 5.180.000 NF.

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

M. le président. Nous en avons terminé avec le budget de l'aviation civile et commerciale.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961 (n° 866) (rapport n° 886 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) (deuxième partie) :

Affaires culturelles et article 50 :

Affaires culturelles (Annexe n° 1. — M. Taittinger, rapporteur spécial ; avis n° 915 et 930 de MM. Lebas et Philippe Vayron, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Cinéma (Annexe n° 2. — M. André Beauguitte, rapporteur spécial ; avis n° 914 de M. Boutard, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Services du Premier ministre :

Section II. — Information (Annexe n° 18. — M. Nungesser, rapporteur spécial ; avis n° 890 de M. Joël Le Tac, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Anciens combattants et victimes de guerre et articles 54, 55, 56, 57 et 58 (Annexe n° 7. — M. Chapalain, rapporteur spécial ; avis n° 905 de M. Hanin, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures trente-cinq minutes.)

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

(Le compte rendu intégral des 2^e et 3^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)