

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1961 - 1962COMPTE RENDU INTEGRAL — 44^e SEANCE2^e Séance du Mardi 7 Novembre 1961.

SOMMAIRE

1. — Election du président de la Haute Cour de justice. — Ouverture du scrutin (p. 3935).
2. — Souhaits de bienvenue à une délégation (p. 3936).
3. — Loi de finances pour 1962 (2^e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3936).
Art. 20 à 35 (suite).
Etats C et D (suite).
Travaux publics et transports (suite).
I. — **Travaux publics et transports (suite).**
MM. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports; Paul Reynaud, président de la commission des finances; Courant, Radius, Mondon, Frédéric-Dupont.
4. — Election du président de la Haute Cour de justice. — Proclamation du résultat du scrutin (p. 3943).
5. — Loi de finances pour 1962 (2^e partie). — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 3944).
Art. 20 à 35 (suite).
Etats C et D (suite).
Travaux publics et transports (suite).
I. — **Travaux publics et transports (suite).**
Etat C.
Titre III.
M. Comte-Offenbach.
Amendement n° 57 de la commission de la production et des échanges: MM. Laurin, rapporteur pour avis; Ebrard, rapporteur spécial pour le tourisme; Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. — Retrait.
Adoption des crédits du titre III afférents aux travaux publics et aux transports.
Titre IV.
Amendement n° 107 de M. Catalifaud et plusieurs de ses collègues: M. Catalifaud.
Rappels au règlement: MM. Claudius Petit, Marc Jacquet, rapporteur général; Darchicourt, Comte-Offenbach, Catalifaud, Schmitt, le président.
L'amendement n° 107 est déclaré irrecevable.
Rejet des crédits du titre IV afférents aux travaux publics et aux transports.

*

Etat D.

Titre V.

MM. Schmitt, le ministre des travaux publics et des transports, Dreyfous-Ducas.

Adoption des crédits du titre V afférents aux travaux publics et aux transports.

Titre VI. — Adoption des crédits.

Art. 20 à 35 (suite).

Etats C et D (suite).

Travaux publics et transports (suite).II. — **Aviation civile et commerciale (suite).**

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

MM. Davoust, Lecocq, Cermolacce.

Renvoi de la suite du débat.

6. — Ordre du jour (p. 3956).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,

vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

ELECTION DU PRESIDENT DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

Ouverture du scrutin.

M. le président. L'ordre du jour appelle le scrutin, dans les salles voisines de la salle des séances, pour l'élection, par suite de vacance, du président de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944, modifiée.

Les candidatures ont été affichées le 6 novembre et publiées à la suite du compte rendu de la séance du même jour et au *Journal officiel* du 7 novembre.

Le scrutin est secret. La majorité absolue des suffrages est requise aux deux premiers tours de scrutin; au troisième tour, la majorité relative suffit et, en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Les bulletins devront être mis dans l'urne sous enveloppe.

Je prie MM. les secrétaires de bien vouloir désigner deux d'entre eux pour présider les bureaux de vote installés dans les salles voisines.

Il va être procédé au tirage au sort de quatre de nos collègues qui procéderont à l'émargement des listes de votants. (Il est procédé au tirage au sort des scrutateurs.)

M. le président. Sont désignés :

MM. Juskiewski, Jacson, Lauriol et Wagner.

Le scrutin va être annoncé dans le palais et sera ouvert dans cinq minutes.

Il sera clos à seize heures cinquante minutes.

Le dépouillement du scrutin aura lieu au quatrième bureau.

— 2 —

SOUHAITS DE BIENVENUE A UNE DELEGATION

M. le président. Avant d'aborder la suite de l'ordre du jour, je me permets de signaler à l'Assemblée la présence dans les tribunes de la délégation parlementaire d'Israël qui accomplit en France un voyage d'études et d'amitié. En votre nom à tous, j'adresse à nos amis d'Israël un message d'amitié et je leur souhaite la bienvenue. (Applaudissements.)

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1962 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1962 (n^{os} 1436, 1445).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :
Gouvernement et commissions, 17 heures 10 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 4 heures 20 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 40 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 25 minutes ;

Groupe socialiste, 30 minutes ;

Groupe du regroupement national pour l'unité de la République, 2 heures 40 minutes ;

Le groupe de l'entente démocratique et les isolés ont épuisé leur temps de parole.

[Article 20 à 35 (suite).]

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a continué l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports.

Je rappelle les chiffres des états C et D :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

ETAT C

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils. (Mesures nouvelles.)

« Titre III. — + 40.786.508 NF ;

« Titre IV. — + 23.416.039 NF. »

ETAT D

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, 328.600.000 NF ;

« Crédit de paiement, 86.052.000 NF. »

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

« Autorisation de programme, 21.600.000 NF ;

« Crédit de paiement, 4.320.000 NF. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports. (Applaudissements à gauche et au centre.)

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, si je voulais, comme j'en serais tenté, répondre à toutes les questions du plus haut intérêt qui m'ont été posées pendant les sept heures et demie où nous avons entendu les rapporteurs et écouté les observations présentées par quarante et un parlementaires, j'encourrais évidemment les foudres et du président de séance et du président de la commission des finances, qui est présent à son banc pour rappeler tout le monde à la bonne règle.

Je sollicite donc l'indulgence des parlementaires qui estimeraient que je n'ai pas donné toutes précisions utiles sur des sujets pourtant très intéressants, et, dans la mesure où je commettrais quelque oubli, je m'engage volontiers auprès d'eux à compléter plus longuement par écrit les réponses que, nécessairement — et je demande qu'on m'en excuse — je ferai un peu schématiquement à la tribune.

A la fois pour rester dans les sujets que les rapporteurs, avec beaucoup de compétence, ont développés, tant à la tribune que dans leurs rapports imprimés, et pour répondre aux questions souvent un peu plus précises et d'intérêt plus régional qui m'ont été posées, je grouperai mes réponses sous quatre rubriques.

Je traiterai d'abord du problème des infrastructures en général, puis rapidement de la question de la réforme du ministère, qui a été soulevée par plusieurs parlementaires, et j'exposerai enfin la politique que nous avons poursuivie, sur le plan social, d'une part, sur le plan économique et administratif, de l'autre.

En ce qui concerne les infrastructures, la position du ministre « dépensier » est toujours délicate. Il serait tenté d'applaudir ceux qui le critiquent mais, ce faisant, il critiquerait ceux dont il est solidaire. C'est pourquoi il s'en garde bien. Il ne peut donc que répondre qu'il doit parfois, avec un certain désagrément, rejeter des crédits qui lui sont proposés en séance et qu'il souhaiterait voir à son budget.

Sans doute, M. le ministre des finances et des affaires économiques et M. le secrétaire d'Etat aux finances estimeraient avec moi, du point de vue de l'intérêt national, que les dotations devraient être plus importantes.

Je dois cependant souligner qu'en ce qui concerne l'entretien des routes nationales, les crédits qui s'élevaient à 18 milliards d'anciens francs il y a trois ans, atteignent, dans le projet de budget 1962, 27 milliards d'anciens francs. Si ce chiffre est encore inférieur à ce que j'avais annoncé il y a deux ans comme un chiffre optimum, il traduit malgré tout un accroissement de 50 p. 100, qu'il convient de souligner.

Les dotations d'entretien des voies navigables étaient de 4,8 milliards d'anciens francs en 1958. Elles seront de 6,3 milliards en 1962. Les crédits d'entretien destinés aux ports, qui étaient de 2,9 milliards s'élèveront à 3,8 milliards.

En matière d'équipement, si l'expression « axe Nord-Sud » que citait ce matin M. Claudius Pejet, existait déjà en 1958, une liaison mer du Nord-Méditerranée n'occupait pas une grande place dans le budget. En réalité, la dotation pour l'équipement des voies navigables était de 5,8 milliards d'anciens francs en 1958. Or elle est portée en 1962 au chiffre — que je suis tout prêt à considérer encore comme insuffisant — de 14,1 milliards d'anciens francs.

Pour les ports de commerce — M. Courant et d'autres orateurs l'ont souligné, et en premier lieu les rapporteurs — la progression est moins forte, puisque la dotation a été portée de 9 milliards à 12,3 milliards d'anciens francs.

Ainsi, en matière d'infrastructure, les efforts accomplis — et je remercie les rapporteurs de l'avoir souligné — sont insuffisants. Malgré tout, qu'il s'agisse du gros entretien ou de l'équipement, les augmentations vont de 25 à 50 p. 100, davantage encore pour les crédits affectés aux routes. Cela est tout de même loin d'être négligeable et il convient de le souligner dès l'abord.

Je voudrais maintenant répondre rapidement aux questions qui m'ont été posées sur le plan routier.

Les rapporteurs, M. Catalifaud en particulier, ont insisté sur l'insuffisance des crédits d'entretien que, par augmentations successives de 2 milliards d'anciens francs, M. le ministre des finances, M. le secrétaire d'Etat aux finances et moi-même nous efforçons de porter au chiffre optimum de 30 milliards d'anciens francs.

M. Catalifaud s'est plaint — non sans raison apparente — que le crédit affecté au strict entretien, c'est-à-dire le crédit inscrit à l'un des articles du chapitre 35-21, n'augmente que de 5 p. 100, tandis que la dotation du chapitre augmente de 8,5 p. 100.

Il a raison. Qu'il me permette cependant de lui faire observer que la répartition entre articles correspond à une

nécessité comptable. Je ne perds pas de vue sa question. En définitive, l'augmentation des crédits d'entretien dans leur ensemble est de 8,5 p. 100, et le strict entretien en profitera presque autant que l'entretien exceptionnel.

Au sujet de la reconstruction des ponts détruits ou endommagés par faits de guerre, M. Dumortier a demandé — la question avait déjà été posée il y a plusieurs années — pourquoi les crédits utilisés pour cette reconstruction proviennent du fonds routier et non du budget de la reconstruction et des dommages de guerre.

En réalité, la décision est prise depuis longtemps et l'Etat a estimé qu'il fallait régler le problème dans son ensemble.

Si je comprends bien, d'ailleurs, la question posée par le distingué rapporteur pour avis et un certain nombre d'orateurs qui sont intervenus hier et ce matin, elle concerne beaucoup plus la dotation de la tranche départementale du fonds routier que le principe de la fusion des dépenses de reconstruction avec les dépenses d'équipement neuf des routes. Le problème est là, et le rapporteur avait deviné par avance quelle réponse le ministre des travaux publics, responsable seulement de la tranche nationale, lui ferait.

Je voudrais, par contre, sur ce plan routier et autoroutier, répondre à de nombreuses questions qui m'ont été posées par le rapporteur, ainsi que par M. Mariotte et par plusieurs autres de leurs collègues. Je tiens à préciser ce que nous avons fait et ce que nous avons l'intention de faire pour accélérer la construction des autoroutes.

Tout d'abord, nous avons accéléré sensiblement la définition des tracés et les déclarations d'utilité publique. Tant de chiffres ont été cités, que je dois rappeler ceux qui sont certains : 1.200 kilomètres de tracés seront déclarés d'utilité publique avant la fin de l'année et l'on pourra, par conséquent, engager très rapidement, sur tous les secteurs à la fois, les études de détail et les opérations foncières nécessaires en vue de la réalisation rapide du programme.

Pour gagner du temps, et comme l'a très bien dit M. Catalifaud et d'autres rapporteurs, nous nous sommes efforcés, en profitant du caractère linéaire des autoroutes, d'utiliser toutes les possibilités de normalisation. Nous avons fait étudier de nombreux projets d'ouvrages types. L'usage du calculateur électronique pour les travaux de terrassement et de ponts nous fera certainement gagner du temps.

Cela, je pense, rassurera ceux qui s'inquiétaient de savoir si le rythme, déjà insuffisant, à leur avis, de l'avancement des travaux pourrait être maintenu.

Mais nous avons deux importantes questions à traiter : celle des opérations foncières et celle du financement.

Pour accélérer les opérations foncières, un texte de loi va être prochainement soumis au Gouvernement d'abord, et au Parlement ensuite, qui, tout en confirmant les garanties que confère aux propriétaires l'expropriation pour cause d'utilité publique, permettra une prise de possession anticipée, avec indemnisation provisoire immédiate sur une base forfaitaire, ce qui facilitera aussi le remembrement rural, s'il y a lieu d'y procéder.

Quant à la question financière, je voudrais en quelques mots m'expliquer sur le problème des emprunts.

J'ai déclaré que la formule des emprunts garantis sur les ressources du fonds routier présentait peut-être quelque danger, voulant dire par là que si les ressources du fonds routier affectées aux autres routes étaient mobilisées pour la garantie d'emprunts, on mobiliserait, certes, des crédits importants immédiatement, mais on stériliserait ces ressources pour les années futures. Il y aurait là un danger réel.

On en a déduit parfois que j'étais adversaire des emprunts.

Je le suis d'autant moins que M. le secrétaire d'Etat aux finances et moi-même avons prévu la possibilité de recourir à un emprunt dès cette année 1961, pour accélérer certains travaux. Je pense à la section Vienne-Valence de l'autoroute Lyon-Marseille en particulier.

Pour l'année prochaine, nous envisageons plusieurs opérations, celle d'Auxerre-Avallon, notamment, pour lesquelles on pourra recourir à l'emprunt.

Selon les possibilités, techniques de ma part, financières de la part de mes collègues, ni eux ni moi ne sommes adversaires d'un recours à l'emprunt pour accélérer les travaux qui peuvent être réalisés plus rapidement, à condition, bien sûr, que l'emprunt ne trouble pas l'équilibre et les possibilités d'ensemble du marché.

Par conséquent, soyons nets : il n'est nullement question d'écartier l'emprunt et de recourir aux seuls crédits budgétaires.

Vous êtes appelés à voter aujourd'hui des crédits budgétaires, mais nous sommes prêts à accepter, pour les années à venir, le recours à l'emprunt pour certaines opérations déterminées.

Naturellement, le programme a pu être contesté. M. Claudius Petit nous disait ce matin qu'il pensait que les enquêtes de circulation devraient ne pas se limiter à compter les véhicules, mais porter aussi sur les poids lourds sans distinction. Il a raison ; au demeurant, nous en tenons compte. Mais il a tort de penser que la circulation des véhicules légers soit uniquement celle des promeneurs. Elle a aussi une valeur économique indiscutable.

En fait, les lignes de force de notre plan directeur tiennent compte non seulement du trafic actuel, mais des courants de circulation nouveaux que nous espérons voir créer. Il s'agit uniquement — j'y reviendrai pour d'autres investissements — d'une question de mesure.

M. Peytel a posé une question sur les autoroutes voisines de Paris et les autoroutes de dégagement qui, effectivement, traversent des terrains frappés de servitudes plus nombreuses, ne serait-ce que par le fait des logements qui existent, que les autoroutes de liaison qui traversent la campagne.

Pour une autoroute normale, les travaux sont lancés environ dix-huit mois après la déclaration d'utilité publique. Les difficultés sont presque aussi nombreuses en ce qui concerne les autoroutes de dégagement. Nous poursuivons l'élaboration d'un texte qui, sans toucher à la législation sur l'expropriation, doit permettre d'accélérer la prise de possession des terrains. Ainsi pourrions-nous résoudre ce problème.

M. Alliot a insisté sur l'insuffisance des crédits dont bénéficie le département de l'Aisne. Cependant, il a remarqué lui-même qu'ils ont été augmentés de 20 p. 100 en deux ans. Des crédits spéciaux de réparation atteignant 630.000 nouveaux francs ont été alloués en 1961. C'est là un effort exceptionnel. M. Alliot souhaite que cet effort exceptionnel soit renouvelé le plus souvent possible. Je prends note de son désir.

M. Crucis a posé la question de l'autoroute Chartres-le Mans. Il s'est inquiété de savoir à quoi correspondait la supériorité que, dans des déclarations faites à la presse, le Gouvernement lui aurait reconnue.

On peut craindre que nous entendions par là que l'exécution d'autres projets soit arrêté. En fait, il ne s'agit que de ceci : l'autoroute le Mans-Chartres doit être exécutée selon le rang qui lui était assigné, mais un certain retard étant survenu ici par rapport à d'autres projets déjà prévus et déjà entrepris, un effort particulier est fait pour rattraper ce retard.

Un délai de deux ans est nécessaire pour les études et les opérations foncières. Ce que j'espère, c'est pouvoir avancer les travaux prévus. Si nous n'avions pas pris des mesures exceptionnelles il y a quelques mois, cela eût été tout à fait impossible.

M. Godonèche a posé un certain nombre de problèmes touchant les départements montagnards souvent défavorisés. Il a signalé en particulier que, dans le département qu'il représente, le conseil général, en vue d'accélérer l'équipement des routes nationales, avait voté un crédit, sous forme de fonds de concours, égal à la participation prévue de l'Etat.

Je peux lui garantir que l'Etat tiendra l'engagement de verser sa participation. Il n'est pas question qu'il se dérobe. Je rassure donc M. Godonèche et le conseiller général dont il nous parlait tout à l'heure en indiquant que d'autres départements avaient voté des participations de ce genre. Nous sommes reconnaissants au Puy-de-Dôme de l'effort qu'il a consenti. Nous en tenons compte dans la répartition des crédits budgétaires. De toute façon, je peux assurer que les travaux relatifs au pont de Parentignat seront inscrits de façon ferme au programme du fonds routier.

M. Delachenal s'est préoccupé du tunnel de l'Epine, sur l'autoroute Lyon-Chambéry. Le projet de tracé est en cours de mise au point. L'enquête d'utilité publique s'ouvrira au début de l'année prochaine. Les travaux de ce genre sont longtemps souhaités par les populations avant d'être entrepris. Mais M. Delachenal peut être rassuré : l'affaire suit son cours normal.

M. Regaudie a évoqué certaines difficultés propres au Massif central et, comme M. Catalifaud l'avait fait avant lui, il a posé la question des autoroutes. Il m'a cherché querelle sur le fait que je lui avais répondu, l'an dernier, qu'il valait mieux réaliser plusieurs routes couvrant un parcours plus long pour aller de la Rochelle ou de Bordeaux à Genève plutôt que de construire une seule autoroute. Je le crois encore après avoir, ce matin, consulté le tracé des routes qui sillonnent le Massif central. Mais je prends acte du désir de M. Regaudie de voir améliorer la traversée essentielle, qui est difficile.

M. Roux a traité, dans une intervention aimable, le problème des routes secondaires. Il nous a dit à ce propos qu'il ne

savait plus s'il fallait se réjouir qu'elles lui fussent « réservées » ou souhaiter qu'elles fussent mieux utilisées par les véhicules qui encombrèrent quel que peu les routes nationales.

Je peux lui dire que sur la route nationale n° 86, celle qui passe sur la rive droite du Rhône, on compte mille véhicules par jour; la densité de circulation y est égale à 40 p. 100 de celle que l'on enregistre sur la rive gauche. Je l'assure que, eu égard au tracé, au profil et à la longueur des routes, il est déjà fait un large usage des routes secondaires. Peut-être est-il possible de faire mieux ici, mais il ne faut pas croire à la possibilité de dégagements exceptionnellement importants en ce domaine.

M. Rousseau a évoqué la question de l'élargissement du pont de la Cité, à Périgueux. Ce projet sera inscrit au troisième programme du fonds d'investissement routier. De même, des crédits importants sont prévus pour l'élargissement de la route nationale n° 89.

Monsieur le président de la commission des finances, j'aurais dû, dans mes réponses, vous donner la priorité, ceci au moins pour deux raisons. D'abord, parce que c'était vous qui me posiez une question: celle des garde-fous du pont de Saint-Cloud; ensuite parce que — comme vous l'avez marqué hier avec courtoisie, mais aussi avec fermeté — cette question qui tient à cœur au touriste et à l'amateur d'art que vous êtes est une question posée depuis longtemps.

Je dois vous rappeler, monsieur le président, que le pont de Saint-Cloud, que vous avez jugé hier fort sévèrement, n'est pas un pont ordinaire; c'est une création artistique, du moins quant à son « habillage ». On peut le juger avec sympathie ou non. Celui qui l'a réalisé porte un nom connu. Doit-on blâmer les ingénieurs des ponts et chaussees d'avoir voulu bien faire et s'assurer le concours d'un artiste? A partir de ce moment, ils s'exposaient à la critique d'avoir échoué.

Lorsque M. Raymond Subes a conçu l'habillage du pont de Saint-Cloud il a cherché à faire en sorte que cette œuvre fût regardée avec satisfaction aussi bien par ceux qui empruntent le fleuve que par ceux qui en longent ses bords. Il a méconnu — peut-être — le sentiment de ceux qui passent sur le pont.

Il faut reconnaître d'ailleurs — mon collègue chargé de la tutelle de l'industrie automobile ne verra aucune malice dans mon propos — qu'il fut un temps où l'on voyait circuler au-dessus des garde-fous des ponts de l'intérieur des voitures automobiles à « style vertical ». Mais aujourd'hui — ce n'est pas une critique — où la mode des voitures est au style surbaissé, il n'est plus possible de voir au-dessus des garde-fous de nombreux ponts.

La question que vous m'avez posée, monsieur le président, revient donc à ceci: est-ce que pour l'amour d'un paysage — très beau, vous avez raison de le dire — et dans l'intérêt des touristes qui passent sur le pont de Saint-Cloud, il faut dépenser cinquante millions?

Vous m'avez si souvent entretenu de ce problème, monsieur le président, qu'à votre demande je vais prendre contact avec la commission des sites. J'examinerai avec elle si, sur le plan de l'esthétique du pont et des sites, on peut tenir compte de votre demande. Dans l'affirmative, je m'inclinerai avec bonne grâce.

M. Paul Reynaud, président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre?

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

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, avec l'autorisation de M. le ministre des travaux publics.

M. le président de la commission des finances. Je me réjouis de l'heureuse issue d'une longue lutte, car j'imagine que la commission des sites qui a la charge de défendre les paysages de France s'apercevra, un peu tard il est vrai, de l'erreur commise.

J'aimerais aussi vous entendre dire, monsieur le ministre, et sans doute l'Assemblée avec moi, que cette erreur ne se renouvelera plus car elle est très générale depuis la Rance en Bretagne jusqu'à la Durance en Provence en passant par la Loire. Sur presque tous les ponts vous pourriez inscrire: il est défendu aux touristes — ou simplement aux Français qui aiment et admirent les paysages de leur pays — de regarder ce que j'appellais hier l'âme du paysage.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je pensais, monsieur le président, l'avoir dit l'an dernier, mais peut-être me suis-je mal fait comprendre: des instructions

ont été données pour qu'à l'avenir compte soit tenu de votre légitime préoccupation.

M. Christian Bonnet a posé une question délicate et d'un intérêt certain concernant les zones d'action rurale en Bretagne. Il demande quels investissements sont envisagés ici à titre prioritaire.

La désignation du département du Morbihan comme zone d'action rurale a été connue avant que ne soit arrêtée la dotation du fonds routier. Compte a été tenu de ce fait dans l'établissement du troisième programme routier.

Les travaux relatifs à la route nationale n° 168, en particulier, ont été inscrits au programme du fonds routier. Cela dit, je souligne que la question des zones d'action rurale, ainsi qu'on a pu le constater au cours de nombreuses réunions qui groupaient les représentants des services compétents, concerne davantage le génie rural, l'éducation nationale et les services de l'électrification.

Votre grand désir, mesdames, messieurs, est incontestablement de voir accélérer la réalisation du programme autoroutier et améliorer l'entretien des routes. Tous, MM. les rapporteurs en particulier, vous pensez avec raison qu'il faut assurer un entretien suffisant de cette partie de notre patrimoine afin d'éviter plus tard des investissements considérables. J'entends cet appel qui honore le Parlement.

En matière de ports maritimes, il est exact que la présentation financière peut surprendre cette année. Je rappellerai qu'en 1961, en vue d'accélérer l'application de la loi de programme, nous avons obtenu dans le collectif l'inscription d'un certain volume de crédits qui devaient figurer au budget de 1962. C'est pourquoi on me reproche que les crédits actuellement prévus au budget de 1962 soient inférieurs à ceux qui figurent au budget de 1961 majorés du montant de ceux qui figuraient au collectif.

Ce raisonnement est exact; mais je me trouverais dans la situation inverse si le présent budget ne comportait que le crédit de 119 millions de nouveaux francs inscrit l'an dernier et si aucun crédit n'avait figuré au collectif.

En fait, selon les chiffres prévus au IV^e plan et sur lesquels nous reviendrons au cours de la discussion, il existe ici une progression régulière. Il me serait agréable de donner satisfaction à MM. les rapporteurs et aux divers orateurs qui sont intervenus sur cette question, mais je ne peux laisser dire que nous avons de gaieté de cœur accepté une réduction. Je le répète, l'accélération de l'an dernier a été assurée grâce à un transfert sur l'exercice 1961 d'une petite partie des crédits prévus au plan au titre de 1962.

Cela dit, la dotation budgétaire de 1962 accuse un certain retard sur le III^e plan. Nous disons actuellement — le problème sera évoqué au moment de la présentation du IV^e plan — de la progression des crédits accordés, de façon que les dotations prévues pour les quatre années à venir correspondent aux besoins que vous avez tous soulignés.

M. Courant a indiqué que les crédits prévus pour le port du Havre ne représentaient cette année que 8 p. 100 de la dotation globale. Sur ce point, la situation est la même que celle que je viens d'indiquer.

Le budget de 1962 comprend, d'une part les crédits relatifs à l'achèvement des travaux prévus par la loi de programme, d'autre part une partie des crédits nouveaux. Le port du Havre reçoit 25 p. 100 de la part concernant la loi de programme.

Comme je l'ai dit ce matin, afin de maintenir l'espoir et de permettre le développement du port selon le désir de tous, nous avons accepté le transfert interne qui a été proposé. M. Courant peut donc être rassuré sur ce point précis, en attendant que nous examinions à fond le programme de développement futur qu'il nous a exposé.

Plusieurs orateurs sont intervenus sur le régime même des ports. Je soulignerai à ce sujet deux points importants.

En premier lieu, il est vrai que dans les ports français les taxes sont plus élevées que dans la plupart des ports étrangers. Mais comment s'opère le financement dans les grands ports étrangers, notamment à Rotterdam, Anvers et Hambourg?

Les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne ont l'avantage géographique de disposer d'un front de mer étroit et d'un hinterland riche en possibilités démographiques et économiques, alors que la France a des fronts de mer étendus et des hinterlands très diffus. Il est vrai qu'à Rotterdam les tarifs sont beaucoup moins élevés que dans nos ports, mais les industriels y paient très cher les terrains qui leur sont concédés par le port. Chez nous, au contraire, en raison de leur nombre, sur lequel j'ai si souvent appelé l'attention de l'Assemblée, chaque port offre les terrains au plus bas prix possible en vue de les attirer.

En définitive, à Rotterdam dans une large mesure, dans les deux autres ports à moindre degré, on taxe relativement peu le passage de la marchandise, mais on fait payer cher l'industriel qui veut bénéficier de l'avantage d'une installation sur l'emprise du port. En France, les ports offrent aux industriels des conditions favorables pour leur installation; ils ne peuvent trouver les ressources complémentaires qu'en faisant payer aux marchandises des taxes relativement élevées.

M. Pierre Courant. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

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

M. le président. La parole est à M. Pierre Courant, avec l'autorisation de M. le ministre des travaux publics.

M. Pierre Courant. Je veux seulement marquer que si les ports de Rotterdam et d'Anvers ont pu pratiquer cette politique et féconder une large zone industrielle, c'est parce que les gouvernements belge et hollandais ont entrepris des travaux d'infrastructure qui n'ont pas été réalisés en France.

C'est donc par la faute des gouvernements français que la France est aujourd'hui complètement distancée.

M. Félix Kir. Cela ne vaut pas Cotonou !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne suis pas certain, monsieur Courant, que l'explication que vous donnez, exacte en elle-même, suffise à rendre compte du fait.

Il faut toujours en revenir à ce point que les ports des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne ne se livrent pas, dans chacun de ces pays, à une concurrence aiguë, alors que les ports français luttent entre eux d'une façon vive. J'en connais où les terrains sont offerts à un prix dérisoire, ce qui ne permet pas de valoriser les zones industrielles, alors que Rotterdam le fait largement. Le fait d'être installé sur l'emprise du port de Rotterdam représente un avantage considérable étant donné le réseau de canaux et de fleuves qui dessert l'hinterland.

M. Albert Denvers. En définitive, c'est le trafic qui paie.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous voulons essayer de nous rapprocher de ce point de vue. C'est pourquoi l'Assemblée devra prendre position, lors de sa prochaine session, sur le projet de réforme du statut des ports que nous avons élaboré et que MM. les rapporteurs ont bien voulu évoquer.

Plusieurs questions m'ont été posées à ce sujet; en particulier M. Cerneau m'a interrogé à propos du port de la Pointe-des-Galets.

En 1950, la chambre de commerce de la Réunion avait demandé que les travaux d'approfondissement fussent entrepris par l'Etat, mais elle avait accepté de prendre en charge les frais de dragage d'entretien. Onze ans après, M. Cerneau — je le comprends — considère que la charge est trop lourde pour le port et demande à l'Etat de supporter les frais de dragage que la chambre de commerce avait accepté d'assumer. Encore une fois, je comprends parfaitement son désir. Qu'il me permette cependant de lui dire que certains ports métropolitains — tels Dunkerque et Caen — consentent à l'Etat une participation aux frais des dragages entrepris. En tout cas, nous nous efforcerons de résoudre ce problème.

J'aurais dû, évoquant le chapitre du tourisme, traiter le problème des ports de plaisance, sur lequel plusieurs orateurs sont intervenus. Je remercie notamment M. Nungesser de la façon si sympathique dont il en a parlé ce matin.

Certes, les crédits destinés à l'aménagement des ports de plaisance sont bien faibles. Mais, il y a deux ans, il n'y en avait pas du tout. Le principe de la participation de l'Etat aux dépenses, à raison de 30 p. 100, est posé.

Nous avons déjà amorcé quelques réalisations cette année. Les programmes prévus pour 1962 sont importants. La demande est très forte, mais je dirai à M. Ripert comme à M. Laurin, que, s'il est vrai que le crédit d'un montant de 120 millions d'anciens francs cette année, contre 70 millions l'année dernière, correspondant à la participation de 30 p. 100 de l'Etat à l'amélioration des ports de plaisance est faible, nous rendons, en réalité, plus de services à la navigation de plaisance en améliorant l'aménagement des ports de commerce et de pêche, car une partie des améliorations ainsi obtenues grâce aux crédits dont nous pouvons disposer à cet effet profitent à la navigation de plaisance, comme il est facile de le constater dans un grand nombre de ports :

Les bateaux de plaisance y trouvent un très large accueil et même certains grands ports offrent à cet égard autant de facilités que les ports de plaisance proprement dits. Et c'est fort bien,

car le but, à vrai dire, est d'offrir aux amateurs de la navigation de plaisance une diversité d'accueils qui contribue à rendre ce sport attrayant.

M. Laurin m'a posé un certain nombre de questions se rapportant à la fois au domaine maritime et au tourisme, notamment au sujet des communes qui souhaitent obtenir des baux de plusieurs années.

L'administration des domaines m'a fait connaître qu'elle était très disposée à accorder, dans le cadre de la réglementation actuelle, des locations de longue durée aux communes. Celles-ci se plaignent des taxes qui leur paraissent trop élevées.

Je ne verrais pour ma part que des avantages à la création, comme il le propose, d'une commission interministérielle chargée d'étudier ces problèmes d'une manière permanente. M. le haut-commissaire au tourisme et la direction des ports sont d'accord, ce qui me permet de dire qu'au total et malgré les apparences, le fait que le même ministère gère les crédits des ports et propose les dépenses concernant les ports de plaisance, s'il n'est pas satisfaisant dans son principe, est malgré tout avantageux pour les ports de plaisance dans l'immédiat, ce qui est l'essentiel.

Venons-en aux voies navigables. Des questions m'ont été posées au sujet du port de Paris. M. Roux et M. Claudius Petit demandent la suppression de ports fluviaux à l'intérieur de Paris.

Mais observons que, si ces ports fluviaux constituent effectivement un gêne à l'intérieur de Paris, les camionnages qui deviendraient nécessaires si ces ports étaient supprimés causeraient d'autres inconvénients non négligeables.

Je comprends le désir de M. Roux et de M. Claudius Petit. Il faut revoir la question. Je ne garantis pas que la solution nécessaire et valable soit la suppression pure et simple. Il faudra supprimer les plus gênants et, dans l'intérêt commun, maintenir les plus indispensables.

La question du barrage de la Marne a été posée ce matin. A l'heure actuelle, le département de Paris, la Seine n'a encore effectué que des dépenses d'études. La construction du barrage de la Marne a été retenue au programme triennal d'équipement de la région parisienne. Le ministère des travaux publics examinera, au cours de l'année 1962, la possibilité, si l'état d'avancement de l'affaire l'exige, d'engager une partie de la subvention sur les crédits qui seront ouverts au titre de la défense contre les eaux. C'est le choix de l'implantation, comme l'a dit très bien un orateur ce matin, qui commande le problème.

La plupart des orateurs qui ont traité des voies navigables, après avoir, comme moi-même, souhaité leur développement et l'augmentation des crédits qui leur sont affectés, ont évoqué un point particulier. M. Pflimlin a fait remarquer que la discussion s'engagera plus utilement lors de l'examen du plan qu'à l'occasion de l'examen du budget de 1962. Mais comme M. Mondon, M. Pflimlin, M. Leemhardt et d'autres encore, ce matin, l'ont dit, la question est si importante qu'on ne pouvait laisser passer l'occasion du budget sans l'évoquer.

Je suis très conscient des deux aspects du problème. Il est certain — tous les experts, qu'ils soient favorables ou hostiles au projet, sont d'accord sur ce point — que si l'on capitalise l'aide qu'il faudrait accorder à la S. N. C. F. pour qu'elle pratique entre le Rhin et la Moselle et Marseille les tarifs supposés de la voie d'eau, on constate que le montant total de la différence en capital est très inférieur aux dépenses qu'exigerait l'aménagement de la voie d'eau.

Cette première constatation pratique peut incliner à la prudence, mais, comme l'ont dit les différents orateurs, s'il est vrai que les dépenses d'investissement sont supérieures, au moins apportent-elles une certitude qu'aucune garantie de politique tarifaire ne peut donner au même degré. Cela est également très clair.

Il est aussi très difficile, comme on l'a fait observer ce matin, de faire en matière de trafic des hypothèses absolument sûres, non seulement pour cinq ou dix ans, mais même pour quinze, vingt ou vingt-cinq ans, et bien entendu des hypothèses s'affrontent.

La troisième question posée est de savoir si cette voie d'eau n'est pas, de surcroît, elle-même créatrice de possibilités nouvelles d'expansion qui justifiaient l'investissement. C'est vrai, mais alors je rappelle l'observation de M. Claudius Petit selon laquelle pour qu'une telle réalisation soit vraiment féconde, il faut qu'elle soit complétée par une série d'ouvrages secondaires de transport et peut-être même par des actions agricoles et industrielles.

Nous nous trouverions alors devant un second projet qui nécessiterait certainement de très importantes réalisations, mais qui nécessiterait aussi, non plus les 300 milliards d'anciens francs dont on a parlé ce matin, mais peut-être le double ou même le

triple. Si bien que le Gouvernement, s'il est vrai que son rôle est d'ordre politique au sens très large du mot, comme on l'a dit hier et ce matin, est confronté avec des hypothèses très complexes et de vaste portée comme l'ont souligné avec beaucoup d'éloquence les orateurs qui sont intervenus.

Il y a une question d'opportunité et de choix à faire, compte tenu du fait que cette réalisation aurait un incontestable intérêt pour les régions traversées, qu'elle constituerait, dans le cadre du Marché commun, un élément de valeur et que, par ailleurs, elle concentrerait sur un ensemble d'ouvrages du plus haut intérêt, des ressources extrêmement importantes, même si, bien entendu, les dépenses doivent être étalées sur de nombreuses années.

Le Gouvernement a maintenant à tracer les projets du quatrième plan qui contient l'idée de cette réalisation. Il estime qu'il faudrait poursuivre les travaux en accélérant la navigation sur le Rhône, car, c'est en partant du Sud, semble-t-il, que l'on pourrait obtenir, malgré tout, le développement le plus rapide tout en accélérant certaines opérations de liaison de la Moselle en direction du Sud.

Dans le quatrième plan, il se propose, dans un premier temps, d'accélérer ces opérations et de voir par la suite.

Le Gouvernement a envoyé ce projet, avec les réserves d'usage au Conseil économique. Lorsque les représentants des différents intérêts au sein du Conseil économique auront, comme il convient, donné leur avis, le Gouvernement donnera la dernière main au projet et prendra sa décision avant de le soumettre à cette Assemblée.

C'est pourquoi j'ai écouté avec un intérêt très particulier les exposés des rapporteurs et les interventions des différents orateurs, car c'est à la lumière de ces interventions et compte tenu de l'avis du Conseil économique que le Gouvernement prendra sa décision définitive au moment de déposer le projet sur le bureau de l'Assemblée.

Ce qu'ont demandé les orateurs c'est que le principe soit retenu, c'est notamment — je l'ai suggéré moi-même — que tout l'effort soit fait pour prévenir toute spéculation foncière et qu'ainsi le projet soit inscrit sur le terrain.

M. René RADIUS. 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. Radius avec l'autorisation de M. le ministre des travaux publics.

M. René Radius. Vous nous avez dit, monsieur le ministre qu'il fallait, d'abord, pousser les travaux du Sud, de Marseille vers le Nord. J'en suis d'accord. Mais, vous avez parlé aussi de certains travaux à effectuer de la Moselle vers le Sud. J'en suis également d'accord car il n'y a aucune concurrence entre les deux régions. Mais vous n'avez pas parlé du Rhin et le Rhin m'inquiète.

Et je répète que nous voulons, les représentants de la Moselle comme ceux d'Alsace...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous maintiendrons ici le parallélisme ; soyez-en certain. C'est la donnée de base du projet.

D'ailleurs j'ai constaté un tel « parallélisme » entre la Lorraine et l'Alsace en ce domaine que j'oublie maintenant qu'il pourrait y avoir deux hypothèses.

M. Albert DENVERS. Il y en a d'autres, monsieur le ministre !

M. Raymond MONDON. Très bien !

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. Mondon avec la permission de M. le ministre des travaux publics.

M. Raymond Mondon. Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'autoriser à vous interrompre.

Vous venez de dire qu'il convenait d'éviter la spéculation foncière. C'est pourquoi M. le président Pflimlin et moi avons demandé au Gouvernement d'envisager l'achat rapide des terrains nécessaires, de façon que, déjà dans le IV^e plan, cet achat de terrain coïncide avec la décision de principe.

M. René Radius. Là encore, nous sommes d'accord.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Tout le monde est d'accord, tout au moins sur ce point.

Mesdames, messieurs, en voulant répondre à chacun, j'ai un peu le sentiment que je vais mériter les critiques, auxquelles j'ai essayé d'échapper, de M. le président de la commission des finances. Je répondrai donc un peu plus vite aux questions qui m'ont été posées et je m'en excuse.

MM. les rapporteurs ont traité de la modernisation de la flotte fluviale et des avantages qui étaient réservés à la Société de reconstruction du parc fluvial. La loi de 1946 a défini un régime de financement pour la reconstruction du parc fluvial détruit par faits de guerre et pour son renouvellement.

Il s'agit de savoir — un certain nombre d'opérations extrêmement intéressantes ayant été faites dans le passé — comment les opérations de modernisation et de reconversion pourront être facilitées.

Ce que nous demandons c'est, à la fois, que soit permise l'intervention de l'office national de la navigation lui-même qui est indispensable pour favoriser le financement auprès du F. D. E. S. ou de la caisse des dépôts et consignations, étant entendu que j'ai noté les observations des rapporteurs, de M. Nungesser et des autres orateurs sur l'utilité de la formule qui a fait ses preuves dans le passé. Nous cherchons, de toute façon, les meilleures méthodes pour faciliter la modernisation de la flotte artisanale, ce qui est évidemment conforme aux buts de la politique que nous suivons en ce domaine, politique que, sans distinction de partis ou de tendances, les différents rapporteurs ont approuvés et nous aident à réaliser.

Mesdames, messieurs, je voudrais dire un mot seulement en ce qui concerne les problèmes d'investissements de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

En ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens, les volumes d'investissements sont encore très faibles, bien sûr. Cependant — plusieurs orateurs l'ont souligné — la Régie procède de nouveau à quelques investissements, ce que, pratiquement, elle avait cessé de faire depuis près de trente ans.

Il y a les problèmes de l'Ouest de Paris, les problèmes qu'a soulignés M. Nungesser de l'électrification de la ligne partant de Vincennes et de la liaison avec la banlieue Est.

Il y a beaucoup à faire ; nous n'avons peut-être qu'à pas trop lent. Je veux espérer que, comme dans les autres domaines, l'action que nous reprenons est le point de départ d'une véritable relance absolument indispensable.

Pour la S. N. C. F., je ferai deux observations.

En ce qui concerne la fermeture de lignes qui a été évoquée par l'un des rapporteurs, il est vrai que, de 1934 à 1954, 12.000 kilomètres de lignes ont été fermées aux voyageurs et 3.683 aux marchandises ; mais je souligne que, depuis quelques années, le nombre des fermetures a été extrêmement limité si quelquefois celles-ci ont pu être gênantes. En 1960, en tout cas, 120 kilomètres de lignes ont été fermés au trafic des marchandises et aucune au trafic des voyageurs. Quant aux lignes affluentes, le Gouvernement y attache l'importance qu'elles méritent.

M. Courant m'a demandé ce qui était prévu pour l'électrification Paris-Le Havre, projet retenu depuis longtemps. Comme il le sait, les difficultés ne sont pas venues de la région qui lui est chère, mais de la banlieue parisienne. C'est pourquoi d'ailleurs cette année il est prévu au programme du F. D. E. S. le financement des premiers travaux préparatoires de la banlieue parisienne qui permettront l'achèvement à la date utile, de l'électrification de la ligne Paris-Le Havre. Les grands travaux commenceront en 1963, mais un certain nombre de milliards sont déjà dépensés cette année pour les travaux préparatoires à la réalisation que souhaite M. Courant.

Mesdames, messieurs, un problème qui présente le plus haut intérêt a été posé ce matin à propos des aménagements de la gare d'Orsay et de la liaison Orsay-Orly.

Périodiquement et régulièrement, M. Frédéric-Dupont me demande où en sont les choses, et il a raison de suivre l'affaire. En mai dernier, je lui avais dit qu'il me paraissait essentiel de maintenir le principe de la liaison, sans pouvoir fixer de date. Depuis le mois de mai, nos travaux ont progressé dans ce domaine.

Nous sommes d'accord pour réaliser la liaison Orly-Paris, mais le problème essentiel qui me préoccupe est de savoir si, en réalité, du point de vue de la circulation dans Paris, la gare d'Orsay est le meilleur point d'aboutissement. Trois possibilités étaient déjà envisagées au mois de mai : Orly-Austerlitz, Orly-Orsay et Orly-Invalides.

Le grand inconvénient d'Orsay — l'expérience d'Orly le montre clairement aujourd'hui — est celui de la desserte automobile du point d'arrivée. Il faut constater l'encombrement qui existe déjà à Orly, en dépit de l'aménagement de très vastes parkings ! Même s'il ne vient à la gare d'Orsay qu'une partie relativement faible de ces automobiles, le quartier sera engorgé et la circulation parisienne présentera de grandes difficultés.

C'est pourquoi nous nous orientons de plus en plus — c'est d'ailleurs une des possibilités qui avaient déjà été retenues — vers la réalisation de la liaison Orly-Invalides, par le prolongement d'Orsay aux Invalides, les Invalides permettant malgré tout, du point de vue de la circulation parisienne, un dégage-ment très supérieur à celui que permet la gare d'Orsay.

M. Claude Roux. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il est un second point que je veux souligner.

Je comprends parfaitement M. Frédéric-Dupont. En bon père spirituel, il me donne un très bon conseil. Il me dit en effet : « Si vous vendez la gare d'Orsay maintenant — et cette vente, comme le dit très justement M. Frédéric-Dupont, devait fournir, selon le plan de financement, une partie des ressources — êtes-vous bien sûr que la ressource sera conservée jusqu'au moment de la réalisation ? ».

M. Frédéric-Dupont a peut-être raison, me semble-t-il, que les capitaux réalisés ne disparaissent aussitôt.

M. Félix Kir. Cela s'est déjà vu. (Sourires.)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cela s'est déjà vu en effet, monsieur le chanoine.

Le besoin d'hôtels à Paris est considérable. Mais plus encore — et, monsieur Frédéric-Dupont, vous en conviendrez avec moi, en amoureux de Paris que vous êtes — nous avons besoin de grandes salles de réunions, qui n'existent plus nulle part.

L'hôtel d'Orly ne comprend que deux cent cinquante à trois cents chambres réservées à la clientèle qui transite d'Amérique en Asie, ne passe dans notre capitale que quelques heures, la nuit, mais qui veut être convenablement logée durant ces quelques heures. Cet hôtel ne résout en rien le problème. Si nous tardons trop à implanter un hôtel au centre de Paris, à l'actuelle gare d'Orsay, nous risquons alors de nous trouver privés de ressources hôtelières pour longtemps encore.

Dans les projets de 1958, selon l'arbitrage de M. Pflimlin, la vente de la gare d'Orsay paraissait un élément important et la liaison Orsay-Orly attirait, semble-t-il, ceux qui offrent de concourir. Mais aujourd'hui la question se pose un peu différemment. Les projets, pour répondre aux normes d'esthétique évoquées par M. Claudius Petit, mais aussi aux normes imposées à un grand ensemble susceptible d'abriter les congrès se réunissant à Paris, font que la rentabilité de l'ensemble n'est peut-être pas telle que l'on puisse en tirer tout le profit que vous avez vous-même signalé, monsieur Frédéric-Dupont.

Cependant une opération hôtelière de cet ordre à Paris n'est pas seulement un placement direct pour la Société nationale des chemins de fer français, c'est aussi un placement indirect pour l'ensemble du pays.

M. Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

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

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont avec la permission de M. le ministre.

M. Frédéric-Dupont. Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que si vous établissez la liaison Orly-Invalides, les terrains de la gare d'Orsay bénéficieront d'une plus-value certaine ?

En effet, si des millions de voyageurs arrivent à la gare des Invalides, toute proche de la gare d'Orsay, la vente des terrains de cette dernière à une société hôtelière ne pourra qu'en être facilitée à un prix plus élevé.

C'est pourquoi il vaut mieux d'abord décider que la liaison d'Orly sera effectuée soit par Orsay, soit par les Invalides et ensuite vendre les terrains de la gare d'Orsay, qui seront alors réévalués du fait de votre décision.

L'argument que je vous ai apporté ce matin garde toute sa valeur, même dans l'hypothèse d'une liaison Orly-Invalides.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'entends bien mais je vous signale, monsieur Frédéric-Dupont, que depuis trois ou quatre ans j'ai l'impression que ceux-là mêmes qui s'étaient manifestés — car j'ai hérité du dossier dont vous parliez ce matin — attachent maintenant moins d'importance au problème.

Il s'agit de la rentabilité d'un ensemble répondant à des impératifs d'esthétique et s'intégrant au développement touristique de Paris. Le prix de revient d'un tel ensemble est de l'ordre de 15 à 20 milliards d'anciens francs. Le prix du terrain joue donc en l'affaire un rôle considérable, peut-être plus important encore que ce n'était le cas lors des premiers travaux que vous avez signalés ce matin lorsqu'on procédait à une évaluation générale.

Voilà ce que je voulais dire, mesdames, messieurs, sur la politique des infrastructures que nous avons suivie.

J'en viens maintenant très brièvement, à la réforme de l'instrument, réforme dont ont parlé les rapporteurs, je veux parler de l'adaptation du ministère même des travaux publics.

Il s'agit-là d'une responsabilité capitale.

Une chose est la réalisation de huit kilomètres d'autoroutes par an, comme nous l'avons fait dans les dernières années, une autre chose est la construction de 135 kilomètres et la déclaration d'utilité publique de 1.200 kilomètres. Une chose est la construction de 8 kilomètres de travaux autoroutiers, une autre chose est l'engagement de 200 kilomètres de travaux et la réalisation de 135 kilomètres.

En matière de voies navigables, les chiffres que j'ai fournis sur le nouveau départ du canal du Nord et sa réalisation qui est maintenant bien avancée, sur l'approfondissement du canal Dunkerque-Valenciennes, problème essentiel, sans même parler de la question qui a été soulevée tout à l'heure, ces chiffres, dis-je, démontrent que les responsabilités des services sont déjà multipliées par quatre ou par cinq.

Il est donc clair que la réforme même du ministère était essentielle.

Je me réjouis d'avoir pu vous annoncer, l'an dernier, la création d'un service des affaires économiques et internationales. Lorsqu'il s'agit de problèmes aussi importants que la liaison mer du Nord-Méditerranée dont nous avons parlé, ou d'initiatives privées en matière de traversée de la Manche, par exemple, ou de liaisons d'autre nature, l'existence d'un outil économique est indispensable au ministre et aux services techniques, qui, bien que de vieille tradition, savent évoluer avec le temps pour remplir leur tâche.

Vous m'avez posé, messieurs les rapporteurs, des questions sur la réforme même du corps des ponts et chaussées et des travaux publics.

J'ai noté ce qui a été dit sur les agents de travaux mais, maintenant que la réforme est en cours, le recrutement des agents de travaux va reprendre dans la plupart des départements.

Je peux donc répondre à M. Fourmond que les candidats qui ont passé le concours en 1959 vont, sauf dans les départements où il y a surnombre, et qui sont en petite minorité, pouvoir trouver leur emploi dans les semaines ou les mois qui viennent.

Je connais bien les revendications des ouvriers des parcs.

M. Fourmond a déclaré que ces ouvriers préféreraient que leur salaire soit rattaché au salaire de Paris ou à un salaire national plutôt que d'accepter l'offre du ministère des finances consistant en une sorte d'échelle mobile dont les garanties s'inspireraient de la convention collective du bâtiment.

Les textes vont paraître et, cette année, l'augmentation des salaires aura été de 5 p. 100. Evidemment, avec l'autre solution, dans de nombreux départements, l'augmentation aurait pu être plus élevée, mais une position ayant été prise, ainsi que l'a expliqué M. Fourmond, bien entendu, je la respecte.

Je profiterai de cette occasion pour me joindre aux rapporteurs qui ont fait l'éloge de notre personnel.

Hier, à cette heure, je venais tout juste de quitter Alger et j'ai pu rencontrer, non seulement dans cette ville, mais aussi dans les petites circonscriptions éloignées où travaillent nos agents, nos ingénieurs des ponts et chaussées et des travaux publics, ainsi que les conducteurs de travaux, qu'ils soient d'origine européenne, nés de parents installés dans ce pays depuis des générations, ou musulmans recrutés sur place, j'ai rencontré de jeunes dactylos, des commis d'ordre et des comptables qui travaillent dans les conditions que vous savez, avec des pertes élevées. Partout, on m'a dit que c'est le ministère des travaux publics qui répond le premier aux demandes de personnel qui lui sont adressées et est partout présent. L'hommage ne va pas à moi — c'est évident — ou à l'administration dont j'ai la charge, mais à ceux qui prennent des risques et qui sont l'honneur de la nation, c'est-à-dire au personnel des corps du ministère des travaux publics et des transports. (Applaudissements.)

M. Félix Kir. C'est très juste !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cet hommage est mérité parce que, en même temps que nous fournissons du personnel en Algérie, nous répondons, en Afrique noire et à Madagascar, aux appels qui nous sont faits.

Une des raisons qui ont justifié la réforme, je l'ai dit, est la suivante : nous étions obligés d'éviter dans notre administration le moindre gaspillage, le moindre double emploi. Au moment où je parle, l'ingénieur des ponts et chaussées, l'ingénieur des travaux publics, l'adjoint technique sont des valeurs humaines

que nous ne pouvons pas nous permettre de gaspiller alors que la demande est si forte dans tant de pays à travers le monde et que les besoins sont si grands dans notre propre pays.

Voilà ce que je voulais dire sur la réforme de l'instrument.

J'en viens maintenant à la politique suivie à l'égard des personnels qui sont indirectement sous ma responsabilité et qui posent un problème social important. Je pense aux cheminots dont ont parlé à la fois M. Dumortier, M. Cermolacce, M. Baudis, M. Mayer et quelques autres.

Bien sûr, le mécontentement qui nous a été signalé ici et là est visible et clair.

Bien sûr, les cheminots ont la conviction que, par rapport au secteur privé, le retard qui devait être rattrapé à la suite de l'arbitrage Ribière est loin de l'avoir été.

Pourtant je voudrais vous fournir quelques chiffres sur la masse salariale globale distribuée d'année en année, puisque aussi bien c'est la seule mesure sûre du phénomène et que le nombre des cheminots actifs diminue légèrement chaque année.

La masse globale salariale a augmenté chaque année au point qu'aujourd'hui l'augmentation est de 24 p. 100 par rapport au 1^{er} janvier 1958. (*Mouvements divers.*)

Sans doute la hausse du coût de la vie explique, pour une part, ce pourcentage, mais le « rattrapage Ribière », fixé à 11 p. 100, comme on le rappelait hier, l'explique pour une autre part. J'entends bien aussi que plusieurs des orateurs qui sont intervenus considèrent également que les primes de productivité ne doivent pas entrer dans le calcul.

En ce qui concerne les avantages familiaux, on a contesté que la situation des cheminots se soit améliorée.

Cette contestation est sans fondement.

En effet, alors que les parts familiales A et B de la fonction publique, système en vigueur à Electricité et Gaz de France, n'existaient pas, je les ai, en deux étapes successives, fait entrer dans les salaires des cheminots.

Le facteur que je viens d'évoquer, la hausse du coût de la vie, étant mis à part, il subsiste, malgré tout, un rattrapage réel. Certes, il est insuffisant, mais il n'est pas négligeable alors que le programme de mise en ordre des salaires n'est pas encore terminé.

Bien sûr, on me l'a signalé, si la mise en ordre des salaires se traduit globalement dans les chiffres que j'indique, elle n'a pas pour tous le même effet, dans la mesure où elle a été hiérarchisée et où l'éventail hiérarchique a été élargi.

M. Félix Kir. Il faut relever les bas salaires !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie tous ceux qui ont évoqué ce problème. Il est, en effet, extrêmement difficile dans une administration qui compte 360.000 cheminots actifs et plus de 400.000 cheminots retraités, sur lesquels M. Mayer a attiré mon attention ce matin. Le poids des charges dans ce secteur est tel qu'une augmentation de salaires de 1 p. 100 représente une dépense de 4.800 millions d'anciens francs.

C'est dire l'ampleur des responsabilités pour celui qui exerce la tutelle de la S. N. C. F.

Je dirai simplement, à ce point du débat et au moment où les conversations vont reprendre avec les cheminots et leurs organisations représentatives, que j'ai autant conscience du problème que ceux qui, avec un sens de l'humain auquel je rends hommage, sont intervenus dans la discussion.

Une question extrêmement difficile a été soulevée par de nombreux orateurs. Il s'agit des bonifications de retraite pour les cheminots anciens combattants. Puisque nous aurons l'occasion d'en discuter au fond tout à l'heure lors de l'examen d'un amendement je réserve cette question pour ce moment-là.

Nous éviterons ainsi les répétitions inutiles.

J'aurais voulu également m'expliquer plus à l'aise sur la façon dont l'envisage, du point de vue humain et social, le problème de la sécurité routière. Mais mieux vaut que j'ajourne ma réponse jusqu'à ce qu'on me pose une question orale, peut-être avec débat, sur un sujet qui mérite tellement qu'on le traite au fond.

Je dirai en terminant qu'en dehors du développement des infrastructures, en dehors de la réforme du ministère proprement dite, il y a eu une continuité de la politique. Je remercie M. Ruais qui, sans être toujours approuvé, a fort bien montré quel était l'esprit de la réforme de la coordination du rail, de la route et de la voie d'eau que je poursuis.

A ce point du débat, je rappellerai que les principes de la coordination des transports ont été posés en 1949.

Malheureusement, ils n'ont reçu longtemps qu'une application très partielle.

Dès l'origine a été prévu à côté du système du contingentement et de la coordination fiscale toujours difficile à appliquer une autre forme de la coordination, la coordination tarifaire, les chemins de fer étant pourvus d'un tarif propre conforme à leur nature, la route devant également être dotée d'un tarif

particulier conforme à sa nature. De telle façon que ce soit l'usager qui arbitre.

Tels sont les principes qui ont été retenus en 1949, en 1954 et en 1956 par tous les textes relatifs à la coordination. Ce sont ces principes mêmes que je m'efforce d'appliquer, non sans mal, croyez-le bien.

Au cours d'une nuit du mois de décembre de l'année dernière, nous avons discuté fort tard de ces principes. Vers quatre heures du matin, l'Assemblée a bien voulu approuver mon effort en vue de rendre effective la tarification routière — tarification qui a vu le jour le 1^{er} juillet — tarification dont la mise en application se heurte à des difficultés, comme certains rapporteurs l'ont souligné, mais tarification qui existe et qui, dans son principe, est, je crois, acceptée par tout le monde.

S'il y a aujourd'hui un tarif routier proche du prix de revient routier, il doit y avoir un tarif ferroviaire proche du prix de revient ferroviaire.

A droite. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est alors que se posent des problèmes qui inquiètent un certain nombre d'entre vous. A leur avis, deux principes s'opposent.

Ces deux principes sont les suivants : celui qui est prévu précisément dans les premiers articles du décret de 1949, à savoir que « les prix des transports doivent être fixés conformément aux prix de revient », celui qui dispose que l'on doit tenir compte de la nécessité d'un aménagement du territoire et de l'expansion régionale.

Avant de répondre aux intervenants, je veux préciser ce qu'a déclaré M. Ruais.

Si on se propose d'établir effectivement un tarif S. N. C. F. plus proche de la réalité des prix de revient S. N. C. F., c'est pour permettre à la coordination tarifaire d'exister.

Le Gouvernement ne fait pas de la coordination tarifaire pour le plaisir d'en faire.

Le problème qui se pose à lui se pose dans tous les pays. Il s'agit d'assurer l'équilibre d'un service public d'intérêt national, géré par l'Etat, et la vie normale d'entreprises privées qui sont nécessairement, pour les besoins de la coordination, soumises à une discipline tarifaire.

Pour que l'usager soit l'arbitre, comme disait M. Ruais, la seule formule pratique qu'on ait trouvée est celle de la coordination tarifaire. Si je devais y renoncer pour les raisons excellentes que j'ai entendues donner ce matin, alors il n'y aurait plus de coordination possible en dehors d'une coordination réglementaire autoritaire ou de formules beaucoup plus dirigistes encore en matière d'organisation des transports routiers. C'est de cela qu'il faut bien se rendre compte.

On ne peut pas dire à la fois que la S. N. C. F. est un service public qui doit assurer à un prix totalement péréqué, toutes les tâches et que les transporteurs routiers ont droit au maximum de liberté en matière de prix. Car alors cela signifierait que les transporteurs routiers écrémeraient le bon trafic, la S. N. C. F. tout le mauvais trafic ; la situation financière de cette société serait catastrophique sans qu'on puisse lui faire le moindre grief.

Telle est la première observation que j'avais à formuler.

La seconde concerne l'organisation des transports sur le plan européen.

A l'heure actuelle, les pays du Marché commun sont en discussion pour savoir comment se fera la coordination des transports à l'échelle européenne. Nos amis hollandais se montrent très partisans d'un libéralisme peut-être même plus développé que celui qu'ils pratiquent chez eux. (*Sourires.*) Nos voisins allemands aimeraient s'en tenir au régime contingentaire très strict qui est encore le leur. Sur le plan du Marché commun la solution française de coordination tarifaire est de loin celle qui paraît comme la plus capable de concilier les thèses en présence et de permettre la définition progressive d'une politique commune.

Or il m'est impossible de la proposer sur le plan européen si notre pays ne l'applique pas effectivement sur le plan national. C'est la seconde raison qui tend à établir un tarif de chemins de fer tenant compte du prix de revient ferroviaire.

La vérité, d'ailleurs, est que ce tarif n'a pas tous les vices qu'on lui prête sur le plan même de l'aménagement du territoire.

L'un des orateurs qui sont intervenus ce matin déclarait qu'il y avait deux façons de considérer la tarification ferroviaire : l'une, tendant à créer de petites métropoles et d'essayer de les faire rayonner ; l'autre, tendant à créer des infrastructures à partir desquelles on irrigue l'ensemble du pays, à créer des axes de transport.

Tel qu'il est établi, le projet de tarif de la S. N. C. F. fait l'objet, de la part des divers départements ministériels intéressés, d'un examen qui n'est pas achevé. Il repose sur trois idées.

Première idée : celle d'un certain basculement des tarifs tenant compte du prix de revient et tendant à remonter les tarifs sur

les petites distances et à les réduire sur les grandes distances. Les frais généraux ne sont pas les mêmes pour 700 kilomètres et pour 150 kilomètres. Du point de vue des intérêts de l'agriculture ou de certaines régions éloignées des grandes villes, l'application de ce principe est un élément favorable et non pas défavorable.

Deuxième idée : on calcule le prix en tenant compte des réalités techniques, c'est-à-dire du profil de la voie, de la possibilité ou non pour la ligne de supporter des trains lourds complets. La question qui se pose n'est pas une question de trafic actuel, mais de potentiel technique qui est retenu pour ce qu'on appelle improprement la déperdition.

Là encore, les résultats à attendre sont très variables. En discutant récemment de ceux-ci au Conseil économique et social avec des présidents de chambre d'agriculture, j'ai pu démontrer à certains de mes auditeurs que leurs régions, loin de se trouver défavorisées par la réforme, y trouveraient un allègement.

Troisième idée : l'opération de réforme tarifaire doit être strictement blanche — du point de vue de la S. N. C. F. — c'est-à-dire que ce qui sera augmentation pour certains sera compensé par une diminution pour d'autres et réciproquement.

Je ne saurais, à cette heure, à l'issue d'un long débat, entrer dans un exposé technique détaillé. C'est pourquoi je suis prêt à déférer aux vœux formulés hier, et à me rendre soit devant la commission des finances, soit devant la commission de la production et des échanges avant que le nouveau tarif ne soit mis en application.

Il faut d'abord achever les études en cours sur le plan administratif, mais ce que je tiens à dire en concluant sur ce point, c'est que ce n'est pas à une idée circonstancielle que répond la coordination tarifaire, idée circonstancielle s'opposant aux déclarations du Gouvernement sur l'aménagement du territoire, mais à une idée ancienne, datant de douze ans, la seule qui permette une coordination d'inspiration libérale. Faute de coordination tarifaire, il n'est pas d'autre moyen d'assurer dans un esprit libéral de bonnes relations entre la route et le rail.

Un mot de la voie d'eau. Je ne l'oublie pas.

L'office national de la navigation a été largement transformé. Je crois que nous pouvons, là encore, enregistrer un progrès, progrès de la coordination de la voie d'eau avec la route et le rail.

Trop brièvement je consacrerai quelques remarques aux problèmes du tourisme, objet de solutions peut-être timides et insuffisantes, mais objet de solutions réussies. Je remercie les différents orateurs d'être intervenus à ce sujet et d'avoir souligné que des intentions certaines se manifestaient suivies de réalisations.

Qu'il s'agisse de la mise en liberté partielle des prix des chambres d'hôtel, liberté qui sera étendue, qu'il s'agisse des possibilités d'action du Crédit hôtelier, des décisions ont été prises, dès le mois de mars dernier et il a été décidé de prolonger la durée maximum des prêts et d'augmenter la part des travaux qui peuvent être financés par ceux-ci ; il a été décidé aussi d'octroyer des prêts pour l'accession à la propriété de l'immeuble où est assurée l'exploitation de l'hôtel. Les avantages consentis sont certains tant du point de vue des crédits mis à disposition qu'en ce concerne les possibilités d'utilisation de ces crédits.

Si le crédit hôtelier prête au taux de 5 p. 100 pour les hôtels, comme divers orateurs l'ont dit, il prête aussi à 3 p. 100 pour les hôtels de tourisme internationaux et pour les hôtels groupés sous l'égide des « Logis de France ».

Le tourisme plus simple dont a parlé M. Coudray ainsi qu'un certain nombre d'autres orateurs n'est donc pas oublié puisque les « Logis » répondent à cet objectif.

Pour les équipements collectifs, là encore, des résultats ont été enregistrés. Nous avons pu — M. Laurin l'a reconnu — augmenter les crédits et obtenir qu'un plan préalable soit établi. Je signale cependant à M. Laurin que nous ne présentons au F. D. E. S. aucune demande pour des camps de haute montagne en ce qui concerne les fédérations de sports d'hiver.

Le grand problème de l'hôtellerie est celui de sa rentabilité compte tenu de la fiscalité. J'aurais aimé que M. le secrétaire d'Etat aux finances fût encore là pour dire devant lui ce qui a été fait en grande partie grâce à sa compréhension. Je suis fort heureux que les rapporteurs l'aient dit avant moi. Après l'assouplissement de la patente des établissements saisonniers en 1960 et l'application à l'hôtellerie d'un régime d'amortissement dégressif avantageux, en 1961, est prévu le remboursement forfaitaire de 10 p. 100 de la T. V. A. grevant les investissements hôteliers au profit des hôtels classés.

Il faudra, comme l'ont dit ceux qui sont intervenus, que la liste des investissements pour laquelle la notion de rembour-

sement sera retenue soit large et compréhensive, que la franchise retenue soit modeste. La décision prise va représenter l'équivalent d'une subvention attribuée à l'hôtellerie voisine de 20 millions de nouveaux francs, 2 milliards d'anciens francs.

Le Gouvernement envisage également une réforme du prêt-à-venir sur les jeux dans les casinos de façon à favoriser les investissements hôteliers. Dans les régions intéressées, cette mesure s'ajoutera aux précédentes.

L'ensemble de ces mesures est assorti d'une création que j'ai sans doute mal présentée — que l'on m'en excuse. Le seul objectif est de favoriser l'application de dispositions favorables. Il s'exprime par la création de 6 postes « d'inspecteurs » dont le nom inquitte certains qui ont pensé qu'il s'agissait de faire renaitre des tracasseries administratives fâcheuses.

En réalité, j'ai eu l'occasion de m'en expliquer devant la commission des finances.

M. Paul Reynaud, président de la commission des finances. Il y a un amendement à ce sujet, monsieur le ministre !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Alors, je parlerai sur l'amendement, monsieur le président. Vous avez raison de le rappeler.

J'aurais voulu — mais là aussi peut-être une question orale me permettrait-elle de le faire plus longuement — parler davantage du tourisme social que les deux rapporteurs ont évoqué.

À côté du tourisme qui nous apporte des devises étrangères, il y a, dans le monde difficile où nous vivons le tourisme dit « social », répondant à un désir toujours plus grand d'évasion de toutes les classes de la société.

Un effort considérable est fait, mais la coordination des initiatives est difficile et les moyens que nous avons sont faibles. Malgré tout, en matière de villages de vacances, de camping, d'auberges de jeunesse, d'auberges rurales, de maisons familiales de vacances, de gîtes de vacances ou de logis de France, des progrès sensibles ont été marqués dès cette année, que traduit l'évolution des prêts consentis et demandés.

Dès que l'occasion m'en sera donnée, j'aimerais préciser devant vous la direction des voies que nous suivons et vous demander votre appui pour développer notre action dans ce domaine.

Je m'excuse d'avoir dépassé le temps que je m'étais imparti. Il est vrai que je n'ai pas dépassé le temps consacré à l'exposé des questions qui m'ont été posées. (Sourires.) Je m'excuse aussi du relatif découps de mon exposé. Il est évident qu'étant donnée l'importance des problèmes traités, il n'est pas facile au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme de faire un exposé d'ensemble. Je prie Mmes et MM. les parlementaires de m'en excuser. Je voudrais seulement qu'ils soient conscients que le Gouvernement et le ministre des travaux publics ressentent profondément la nécessité du développement des infrastructures transports, de la mise au point d'une politique de coordination des transports et de l'expansion des activités qui en dépendent, celles du tourisme en particulier.

Avec votre appui — et la façon dont vous avez interrogé le ministre montre l'intérêt que vous attachez à ces questions de premier ordre — je pense que nous pourrions promouvoir et développer une politique d'équipement et d'organisation du transport et du tourisme. (Applaudissements.)

— 4 —

ELECTION DU PRESIDENT DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

Proclamation du résultat du scrutin.

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour le siège vacant de président de la Haute Cour de justice institué par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée :

Nombre de votants.....	347
Bulletins blancs ou nuls.....	53
Suffrages exprimés.....	294
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	148

Ont obtenu :

MM.	
Mignot.....	218
Moynet.....	48
Ballanger.....	25
Divers.....	3

M. Mignot ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame président de la Haute Cour de justice institué par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée. (Applaudissements à droite et sur divers bancs.)

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1962 (DEUXIÈME PARTIE)

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436, 1445).

[Articles 20 à 35 (suite).]

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

M. le président. Nous reprenons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports. (Section I. — Travaux publics et transports.)

Sur le titre III, la parole est à M. Comte-Offenbach.

M. Pierre Comte-Offenbach. Monsieur le ministre, j'ai dû attendre le terme de votre propos pour entendre le mot « tourisme ». Vous l'avez évoqué avec tant de rapidité que je n'ose pas dire que vous l'avez fait avec le brio qui vous est coutumier. Ce très léger reproche que je vous adresse s'évanouit dans la mesure même où vous avez pris vis-à-vis de l'Assemblée, si je vous ai bien entendu, l'engagement de revenir devant nous pour vous en expliquer plus largement, car nombreuses pourraient être les observations à vous faire et les invitations également pressantes à vous adresser en matière de tourisme.

L'absence de M. le commissaire général a peut-être contribué à la brièveté de votre propos ; il n'en demeure pas moins que je me dois de vous signaler une situation qui intéresse nombre de nos collègues qui entendent bien que les secteurs dont ils ont la responsabilité législative puissent bénéficier de l'apport que représente un tourisme efficient.

Il s'agit notamment de la publicité touristique. J'ai constaté durant l'année en cours une défaillance très grave de l'avenue de l'Opéra, incapable de fournir des affiches, notamment en ce qui concerne certains grands monuments historiques, comme les châteaux de Blois, de Chambord ou de Cheverny.

Je me permets de souligner très brièvement — car l'attention de mes collègues m'est précieuse, et je sens qu'ayant l'extrême bonheur de la retenir quelques secondes, cela ne me serait sans doute plus permis au-delà — combien il est surprenant que l'on pénalise les régions qui, comme le val de Loire, possèdent d'admirables monuments historiques en nombre considérable, en faisant valoir que le fait même de les posséder leur fait obligation de participer à concurrence de 50 p. 100 au montant des dépenses publicitaires engagées, notamment par voie d'affiches et de dépliants.

J'ai fait valoir à M. le commissaire général combien il serait curieux qu'un département qui aurait sur son territoire à la fois la tour Eiffel, Versailles, Notre-Dame et Chambord fût obligé de faire face aux énormes dépenses publicitaires qui en résulteraient.

Entendez-moi, monsieur le ministre. C'est un appel que je vous lance, au nom de certains départements, et en particulier du Loir-et-Cher, qui, ayant le bénéfice historique de détenir plusieurs grands monuments historiques, n'entendent pas être pénalisés parce qu'ils sont les dépositaires de quelques-uns des plus beaux fleurons de la couronne artistique nationale.

Il faut les aider au titre national.

Enfin, d'une manière générale, il est hors de doute que vous avez, à nos yeux, l'obligation impérieuse de définir une politique du tourisme, non point en faisant face à des situations occasionnelles et au jour le jour, mais bien en fixant une sorte de loi de programme du développement touristique français, suivant les axes qu'on connaît bien parce qu'ils sont traditionnels. A partir du moment où vous nous aurez proposé un ensemble de mesures, monsieur le ministre, nous serons heureux de l'étudier et, j'en suis sûr, de l'accueillir favorablement. (Applaudissements.)

M. le président. M. Laurin, rapporteur pour avis, a déposé, au nom de la commission de la production et des échanges, un amendement n° 57 tendant à réduire de 116.635 NF le crédit de 40.786.508 NF du titre III.

La parole est à M. Laurin, rapporteur pour avis.

M. René Laurin, rapporteur pour avis. Mes chers collègues, avant de soutenir l'amendement n° 57, je désire revenir brièvement sur un des aspects de l'exposé que vient de nous faire M. le ministre.

Je n'ai pas voulu vous interrompre, monsieur le ministre, mais je tiens à vous dire que, si le ministère des finances

et si votre propre département sont si bien disposés pour étudier le cas des communes qui voudraient avoir vocation légale à l'occupation des plages, il suffit que le Gouvernement, dans l'ordre du jour prioritaire, accepte d'inscrire la discussion d'une proposition de loi déposée par plusieurs membres de l'Assemblée qui traite de ce problème.

Cette discussion sera probablement plus efficace que la convocation d'un comité interministériel.

Je dirai aussi à notre collègue M. Comte-Offenbach que M. Sainteny était présent hier soir — je le dis au nom des rapporteurs — qu'il a écouté tous les rapports présentés au nom des diverses commissions intéressées en ce qui concerne les problèmes dont il est responsable et qu'il n'a pas dépendu de lui qu'il fût présent aujourd'hui, puisqu'il accompagne le chef de l'État dans son voyage en Corse et qu'il a quitté Paris ce matin à six heures.

Mes chers collègues, si la commission de la production et des échanges prend la liberté de vous proposer l'amendement n° 57 qui vous est soumis, c'est parce que nous n'avons cessé dans le passé, au sein de cette commission, de déplorer que le commissariat au tourisme n'ait pas les moyens d'intervenir directement par des subventions et des décisions en ce qui concerne l'équipement touristique.

La commission n'en est que plus à l'aise pour regretter l'initiative gouvernementale portant création de six postes d'inspecteurs de l'hôtellerie. A l'unanimité, la commission a prié son rapporteur de faire connaître au Gouvernement qu'elle considère que les questions du prix des hôtels et des classements sont essentiellement du ressort des organisations professionnelles, d'une part, et des hôteliers, d'autre part.

Quant au classement proprement dit des hôtels, pratiquement suivant le nombre des « étoiles », la commission pense qu'il ne pourra être valablement opéré par ces fonctionnaires et ne voit pas l'intérêt que pourrait avoir pour le bon fonctionnement de l'hôtellerie française, la création de ce nouveau corps d'inspecteurs dont le nombre, d'ailleurs restreint, rendra très aléatoires toutes possibilités de réussite.

Par ailleurs, la commission attire l'attention de l'Assemblée sur le désastre que constituerait la création d'un corps de contrôle du type « polyvalent » qui, n'ayant aucune compétence ni technicité, ne pourrait que se borner à adresser des rapports au commissariat général au tourisme, rapports dont l'exploitation ne permettrait de résoudre aucun des problèmes hôteliers.

Dans ces conditions, la commission m'a chargé de vous demander, mes chers collègues, la suppression du chapitre 31-01, article 5 h.

Depuis cette réunion de la commission de la production et des échanges, M. le ministre des travaux publics a apporté un certain nombre de précisions au cours de son audition devant la commission des finances, précisions dont M. Ebrard vous rendra compte.

En ce qui concerne la commission de la production et des échanges, monsieur le ministre, nous nous en tenons à la position que je viens de rappeler. Nous ne pourrions éventuellement la reviser que dans la mesure où nous aurions de votre part des assurances absolument formelles quant au choix de ces hommes, leurs fonctions exactes, le rôle précis que vous leur attribuez et qui, dans notre esprit, ne peut être que celui d'adjoints aux délégués régionaux et surtout sur le fait que, d'une part, ils ne constitueront pas entre l'hôtellerie française, et le commissariat au tourisme un écran, que, d'autre part, cette création ne servira pas — cela a également été dit dans d'autres commissions — à caser quelques rescapés de certaines branches de la fonction publique qui trouveraient dans ces nouvelles fonctions un moyen de renaitre.

Nous ne voulons pas que dans le tourisme et l'hôtellerie, qui sont des activités majeures, les hommes qui seront chargés d'appliquer la nouvelle politique du Gouvernement en matière de tourisme n'aient pas la vocation pour le faire.

Nous attirons donc votre attention sur ce problème et nous attendons avant de nous prononcer des informations directes de votre part.

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

M. Guy Ebrard, rapporteur spécial. Mes chers collègues, le problème soulevé par M. Laurin n'avait pas échappé à la commission des finances de l'Assemblée. Cette commission a eu la faveur d'entendre M. le ministre des travaux publics et du tourisme et d'obtenir de lui un certain nombre d'assurances que nous serions heureux de l'entendre réitérer en séance publique.

Nous avons en particulier obtenu de sa part l'assurance — qu'il nous a d'ailleurs confirmée tout à l'heure — que la dénomination d'inspecteurs de l'hôtellerie serait définitivement

abandonnée car elle constituait sans doute une erreur psychologique.

En second lieu, nous avons obtenu l'assurance que les six postes créés pourraient être considérés comme des postes d'adjoints aux délégués régionaux au tourisme et que leurs titulaires seraient plus spécialement chargés des problèmes d'équipement touristique en général.

Troisièmement, il nous a été assuré que les normes de classement des hôtels ne seraient révisées que lorsque la liberté des prix serait acquise.

M. le ministre des travaux publics, chargé du tourisme, ayant bien voulu nous donner ces assurances, votre rapporteur n'a pas manqué cependant de mentionner les réserves que M. Anthonioz et M. Jaillon avaient formulées après avoir pris connaissance de cette mesure. Mais, dans de telles conditions, votre rapporteur a finalement soumis à l'approbation de ses collègues le budget du tourisme tel qu'il était présenté, comportant la création de ces six postes, mais aussi les modifications que M. le ministre chargé du tourisme avait bien voulu nous accorder.

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. Si, comme l'a souligné M. Comte-Offenbach, j'ai manqué de brio dans la défense de la politique gouvernementale du tourisme, c'est parce que les rapporteurs ont bien voulu indiquer au cours de la séance d'hier l'accord qu'ils donnaient aux initiatives prises par le Gouvernement, en souhaitant qu'elles se développent dans l'avenir. J'ai voulu éviter, un long rapport... celui-ci est prêt, il ne comporte pas moins de 18 pages et pourrait être commenté en telle ou telle occasion au cours d'une séance réservée aux problèmes du tourisme proprement dits.

Que M. Comte-Offenbach soit rassuré, en tous cas, sur le sort de toutes les richesses touristiques d'une région qu'il connaît bien et qui est l'honneur de la France. Parmi les dernières publications du commissariat général au tourisme figurent un document « Châteaux » et une publication « Parcs et jardins ». Ces seuls titres donnent à M. Comte-Offenbach l'assurance que la région qui l'intéresse est au premier rang des préoccupations officielles. D'ailleurs, lorsque le commissariat général du tourisme a reçu récemment 2.500 dirigeants des agences de voyage américaines, une des tournées essentielles à leur intention a eu pour cadre la région qui l'intéresse. J'ajoute que nous nous efforçons de multiplier au départ de Paris des circuits vers cette région.

Cela étant, je dirai un mot de la création de six postes d'inspecteurs de l'hôtellerie. Des inquiétudes se sont manifestées sur ce point. L'utilité de cette création, je crois que tout le monde la reconnaît maintenant. Un parlementaire a fait remarquer ce matin que le guide Michelin avait, pour le classement actuel des hôtels, meilleure réputation que celui de l'Etat lui-même. De toute évidence, le classement officiel doit être revu périodiquement et sérieusement. Il est nécessaire que nous mesurions la responsabilité que nous assumons à l'égard des touristes étrangers compte tenu de la propagande effectuée par les services officiels du tourisme. Les normes actuelles de classement sont anciennes, vagues. Qu'est-ce qu'une « robinetterie de qualité », par exemple ? Il est indispensable qu'un contrôle, non pas au sens de contrôle fiscal exercé par un polyvalant, comme le craignait M. Laurin, mais au sens de contrôle de l'équipement, soit entrepris, si l'on veut que le classement joue son rôle. Le contrôle est nécessaire pour que soient efficaces les mesures prises, sur le plan du crédit notamment, en faveur des hôteliers de qualité.

Je comprends certaines craintes des deux rapporteurs. J'indique, pour y répondre, que la révision des normes de classement sera faite avec l'accord de la profession. Les normes nouvelles, qui seront plus sévères que les normes anciennes, comme d'ailleurs le demande la profession elle-même, M. Roux l'a dit, les normes nouvelles ne seront appliquées que le jour où les prix seront libérés. L'évolution souhaitable en ce sens a déjà été amorcée pour un certain nombre de chambres ; elles se poursuivra.

Jusqu'à la date de la libération des prix, on appliquera les normes anciennes pour les chambres dont les prix ne seront pas encore libérés.

Par contre, il est nécessaire que le classement puisse être révisé.

Qui interviendra dans ce classement ? Qui le proposera ? Ceux que j'ai appelés, à tort, dans le texte déposé, les inspecteurs de l'hôtellerie. Cette expression prête à confusion. Ces fonctionnaires ne seront pas des inspecteurs des prix ; ce ne seront pas des redresseurs de torts. Leur rôle essentiel sera de vérifier la

conformité des installations visitées avec les normes, d'opérer des constatations de fait ; leurs rapports seront d'ailleurs communiqués aux hôteliers.

Ils auront donc un rôle à la fois de vérification et de conseil en matière d'équipement. On les recrutera par conséquent parmi des personnes ayant l'expérience des questions d'équipement d'immeubles à usage collectif — hôtels, colonies de vacances, hôpitaux, etc.

Je rassure M. Laurin. Il faudra que les inspecteurs soient compétents en matière d'équipement, de canalisations et d'installations sanitaires par exemple. Donc, ils ne seront pas recrutés parmi les catégories qu'il citait avec inquiétude.

Pour bien montrer le désir du Gouvernement, dans les dispositions réglementaires à intervenir pour définir le statut des agents intéressés, je me propose d'utiliser dorénavant l'expression « contrôleur de l'équipement hôtelier » faisant ainsi disparaître le nom « d'inspecteur » de l'hôtellerie qui pouvait prêter à confusion.

C'est dans cet esprit que je demande à M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. La parole est à M. Laurin, rapporteur pour avis.

M. René Laurin, rapporteur pour avis. Excusez-moi, monsieur le ministre, mais je voudrais que nous soyons bien d'accord sur cet élément nouveau...

M. Marcel Anthonioz. Cela me paraît bien difficile. Mieux vaut ne pas en parler !

M. René Laurin, rapporteur pour avis. ... et la réflexion de M. Anthonioz me rend encore plus circonspect.

Vous venez de modifier le nom du corps que vous allez créer, mais en réalité vous nous avez lu une note que vos services vous avaient préparée pour justifier la création du corps d'inspecteurs et non de contrôleurs.

Nous ne mettons certes pas en doute votre bonne foi ni celle du commissaire au tourisme, mais nous considérons que seuls des moyens législatifs nous permettent d'intervenir dans la politique gouvernementale et de provoquer de la part du ministre des engagements qui, entre nous, doivent être des engagements d'honneur.

Il est bien entendu, n'est-ce pas, que les hommes que vous allez choisir, que vous appelez hier des inspecteurs, que vous appellerez demain des contrôleurs, que nous aurions voulu appeler des adjoints à l'équipement, seront chargés d'informer le délégué régional sur l'état d'équipement des hôtels, afin de permettre l'intervention ultérieure du commissariat au tourisme, dès que la libération des prix pour une certaine catégorie d'hôtels sera intervenue. Si c'est bien là votre conception et si la commission de la production et des échanges avait pu en être informée, elle aurait dans doute modifié sa position.

Mais si, par contre, vous entendez créer un corps d'inspecteurs, devenus contrôleurs, chargés de contrôler les robinets d'hôtels et de juger s'il est utile ou non — je sais que vous avez ajouté que cela se ferait avec l'accord de la profession — de classer les établissements dans telle catégorie et de leur attribuer tant d'étoiles, alors je vous dis, monsieur le ministre, qu'il y a désaccord. Il ne doit y avoir sur le plan fiscal dérivé sur celui de l'équipement la moindre polyvalence. Vous connaissez les difficultés auxquelles se heurtent les hôteliers, et je ne reviendrai pas sur ce problème connu de toute l'Assemblée.

S'il s'agit de faire en sorte que certains hommes, en qualité d'adjoints aux délégués régionaux au tourisme, apportent leur contribution au développement de l'équipement par les conseils, par exemple en matière d'utilisation de l'arsenal législatif ou réglementaire, par des prêts, par l'établissement de la liste dont on a tant parlé et dans laquelle il serait indispensable d'inclure tous les éléments immeubles, aussi bien les immeubles par définition que les immeubles par destination, au sens juridique du terme, alors oui, nous vous apportons notre accord et sommes prêts à retirer notre amendement.

Mais si, par contre, vous voulez créer un corps de six hommes que vous ne pouvez qualifier faute de critères, si ce n'est, avez-vous dit, leurs connaissances en matière de robinetterie, ce qui me paraît assez insuffisant compte tenu de la mission qui va leur être dévolue, et si vous ne leur confiez qu'une tâche de contrôle et de tracasserie — au risque de donner très vite le tracassin aux hôteliers (Rires) — alors nous ne pourrions pas vous suivre. Mais je crois que tel n'est pas votre désir, non plus que celui du haut commissaire au tourisme et de ses services. C'est pourquoi je voudrais, avant de retirer mon amendement —

je prie l'Assemblée de m'en excuser, mais la commission de la production et des échanges a été très précise à cet égard — obtenir de votre part, monsieur le ministre, toutes les assurances que nous souhaitons.

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

M. Guy Ebrard, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, il ne faut pas jouer sur les mots. La commission des finances s'est montrée très compréhensive; mais tout de même, nous dire aujourd'hui que vous appelez contrôleurs ceux que, hier, vous nommiez inspecteurs est assez peu sérieux.

Si je me réfère à votre déclaration devant la commission des finances, qui est différente de la note que vous avez lue tout à l'heure, laquelle, M. Laurin avait raison de le souligner, concernait les inspecteurs de l'hôtellerie, vous avez pris l'engagement de créer des délégués adjoints au tourisme. Pour moi, cela signifiait que cette création s'inscrirait à la suite de la réforme approuvée par le Parlement l'an dernier lorsque furent créés les postes de délégués chargés en particulier de la vérification de l'équipement collectif.

Je vous demande donc de bien vouloir renouveller à la lettre les engagements que vous avez pris devant la commission des finances; je suis persuadé qu'ainsi nous pourrions alors vous suivre.

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. Mon état de fatigue doit être bien grand, puisque après avoir été constaté tout à l'heure par un excellent ami, il vient d'être à nouveau relevé d'une façon très nette par les deux rapporteurs. Ceux-ci m'ont reproché d'avoir lu un rapport qui concernait effectivement ceux dont ils voulaient modifier la fonction. Je l'ai fait précisément pour bien leur montrer ma bonne foi, pour bien marquer que, même dans la formule initialement envisagée par moi, les contrôleurs intéressés n'avaient pas les tâches ni les missions qui ont soulevé vos craintes. En rappelant le rôle qui avait été prévu pour eux dès l'origine, je croyais montrer par là même la bonne foi des services du commissariat général au tourisme.

N'oubliez pas, monsieur le rapporteur de la commission des finances, que le point essentiel de cette affaire c'est le point de départ. Vous dites ici: ce qu'il faut, c'est que les fonctionnaires intéressés complètent le rôle des douze délégués régionaux. Le point de départ de leur intervention est pourtant la nécessité d'une révision du classement des hôtels. L'Assemblée tout entière n'a-t-elle pas à plusieurs reprises montré qu'elle comprenait les critiques faites à propos de ce classement?

Le classement des hôtels doit être révisé, mais qui s'en chargera? Sont-ce des représentants des syndicats hôteliers seuls? Ce serait un bien mauvais cadeau à leur faire. Il faut qu'ici l'administration intervienne, tienne compte de tous les facteurs objectifs définis en liaison avec la profession.

L'intervention de l'administration est d'autant plus nécessaire que des avantages de crédit et des avantages fiscaux sont consentis aux hôtels classés. Le point de vue du ministre des finances est ici le suivant: il ne l'a pas caché: des avantages sont consentis aux hôtels classés faisant un effort de modernisation. Il faut par conséquent un minimum d'intervention de l'administration pour bien s'assurer que tel hôtel correspond à la définition donnée et que les investissements qu'il a faits ont bien été de la nature jugée nécessaire.

Sur la demande de M. Ebrard, j'avais précisé à la commission des finances que, dans un premier temps, le rôle d'inspecteurs à créer devait être un rôle de conseiller. J'avais même parlé de rôle d'assistants techniques, pour bien montrer l'idée qui est la mienne.

M. René Laurin, rapporteur pour avis. Très bien!

M. le ministre des travaux publics et des transports. L'idée est donc la suivante: recruter six hommes qualifiés pour une tâche d'information nécessaire. Si je ne les appelle pas « délégués adjoints », c'est pour ne pas accumuler les difficultés puisqu'il y a douze délégués régionaux — et seulement six contrôleurs. Il va de soi que les délégués prendront place auprès des délégués régionaux et seront spécialisés dans une tâche de constatation et de conseil. C'est dans ce sens que la formule « d'assistant technique » peut être retenue.

Je prends donc l'engagement, étant précisé de nouveau que l'intervention du fonctionnaire à créer ne se manifestera en matière de classement qu'à partir de la libération des prix, de désigner les agents « assistants techniques à l'équipement hôtelier ».

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

M. René Laurin, rapporteur pour avis. Après l'engagement sans équivoque que M. le ministre vient de prendre, considérant qu'il s'agit d'assistants techniques des délégués régionaux et compte tenu que cette assistance ne s'exercera qu'après la libération des prix, la commission retire son amendement.

M. le président. L'amendement n° 57 présenté par M. Laurin, rapporteur pour avis, est retiré.

Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le titre III de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), au chiffre de 40.786.508 nouveaux francs.

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

M. le président. MM. Catalifaud, Jouault, Rieunaud, Duvillard, Jouhanneau, Perrin et Chapalain ont présenté un amendement n° 107 qui tend à réduire de 2.100.000 nouveaux francs les crédits du titre IV.

La parole est à M. Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. Cet amendement aurait pu aussi bien être signé par 400 de nos collègues étant donné que depuis l'ouverture de cette discussion nous n'avons cessé d'entendre des interventions en faveur de l'objet visé.

Cet objet est de dégager les crédits nécessaires pour faire bénéficier les anciens combattants cheminots des campagnes simples et des campagnes doubles.

La délégation parlementaire qui s'est intéressée à la question et qui a tenté d'établir un colloque direct avec le ministère des finances a éprouvé de l'amertume devant la légèreté avec laquelle le ministère des finances l'a, d'une part, reçue, et a interprété la question et, d'autre, n'a pas répondu à plusieurs de ses lettres.

M. Eugène-Claudius Petit. L'amendement n'est pas recevable.

M. Albert Catalifaud. Monsieur Claudius Petit, vous êtes vice-président de l'Assemblée et vous connaissez donc bien notre règlement. Si cet amendement vient en discussion c'est qu'il a été reçu et s'il a été reçu c'est qu'il était recevable. Par conséquent, laissez-moi défendre mon amendement. Je m'étonne vraiment de votre réflexion.

M. Eugène-Claudius Petit. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Je vous la donnerai quand M. Catalifaud aura achevé.

Veuillez poursuivre, monsieur Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. L'objet de mon amendement est de supprimer un crédit de 2.100.000 nouveaux francs au chapitre 45-42, article 2 de l'annexe II des travaux publics et des transports.

Cette somme ne correspond pas à la totalité des crédits nécessaires pour faire bénéficier les anciens combattants cheminots de la mesure dont il est question, elle en représente à peu près le tiers. Mais nous ne sommes donc pas tellement gourmands, nous demandons seulement l'amorce d'une réalisation qui serait étalée sur trois ans.

M. Fernand Darchirourt. Très bien!

M. Albert Catalifaud. Voilà quelques jours, M. le ministre des anciens combattants s'est déclaré favorable à cette mesure, la souhaitant même. M. le ministre des travaux publics a également annoncé publiquement qu'il n'y était pas défavorable — pour ne pas dire qu'il y était favorable.

Dans ces conditions, nous ne comprenons pas qu'elle ne soit pas appliquée d'autant que, périodiquement, cette demande est renouvelée. Je suis un jeune parlementaire puisque je ne siège sur ces bancs que depuis deux ans et demi. Si je me préoccupe de cette affaire, ce n'est pas seulement parce que les anciens combattants cheminots le demandent, mais afin de supprimer une iniquité. Or mes collègues plus anciens affirment que la même question est posée en vain depuis déjà dix ou quinze ans. Cela est inadmissible.

Or, du fait des décès, le nombre des anciens combattants cheminots ne cesse de diminuer, et si, dans dix ou quinze ans encore, nous n'avons pas obtenu satisfaction, la dette de l'Etat vis-à-vis d'eux sera éteinte. Si c'est le but qu'on cherche à atteindre, il faut le déclarer officiellement.

La réduction demandée de 2.100.000 nouveaux francs de la subvention à la S. N. C. F. est destinée à amorcer cette mesure. Je demande à l'Assemblée de l'adopter. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. La parole est à M. Claudius Petit pour un rappel au règlement.

M. Eugène-Claudius Petit. Tout à l'heure, en entendant l'énoncé de l'amendement présenté par M. Catalifaud, j'ai prononcé en aparté les mots : « Cet amendement n'est pas recevable ».

A mon avis, il y a deux raisons à cela.

Comme l'a excellemment rappelé notre collègue, nous en avons déjà discuté deux fois ces jours derniers. C'est donc la troisième fois que le même sujet est abordé au cours d'un même débat. Je ne crois pas que ce soit de bonne méthode parlementaire. Je ne crois même pas que ce soit autorisé par le règlement.

La deuxième raison est que cet amendement a une incidence financière.

M. Raoul Bayou. Ce n'est pas sérieux !

M. Fernand Darchicourt. Ce n'est pas à vous de le dire, monsieur Claudius Petit !

M. Eugène-Claudius Petit. Nous pouvons, les uns et les autres, présenter bien des demandes par le biais de la discussion budgétaire...

M. François Var. Laissez le Gouvernement prendre ses responsabilités !

M. Eugène-Claudius Petit. ...mais alors nous n'en sortirons jamais.

Cela dit, je ne juge pas le bien-fondé de la demande présentée en faveur des cheminots anciens combattants. Je ne veux même pas porter un jugement sur le fond. Je m'en tiens à la forme.

S'il est possible de réintroduire par le biais de chaque discussion budgétaire des amendements qui ont déjà été écartés une ou plusieurs fois, il est à craindre que la discussion budgétaire s'éternise sans jamais se conclure. (*Mouvements divers sur plusieurs bancs.*)

M. Fernand Darchicourt. Ce n'est pas à vous à le dire !

M. René Schmitt. C'est la seule arme dont nous disposions.

M. le président. En vertu de l'article 92 du règlement « les dispositions de l'article 40 de la Constitution peuvent être opposées à tout moment aux propositions, rapports et amendements par le Gouvernement ou par tout député ».

M. Claudius Petit a donc le droit d'opposer l'article 40 de la Constitution.

Dans ces conditions, je vais consulter la commission des finances.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je ne pense pas, monsieur le président, qu'il m'appartienne d'opposer l'article 40 de la Constitution ou l'article 42 de la loi organique. Mais si le Gouvernement le fait, je déclarerai que son opposition est parfaitement recevable.

M. le président. Effectivement, monsieur le rapporteur général, il ne vous appartient pas d'opposer l'article 40 de la Constitution, mais c'est notre collègue M. Claudius Petit qui le fait. Je dois, en conséquence, consulter la commission des finances.

M. le rapporteur général. Il est certain que l'article 40 de la Constitution est applicable à l'amendement n° 107 présenté par M. Catalifaud et plusieurs de ses collègues. (*Interruptions sur divers bancs.*)

M. Fernand Darchicourt. Je demande la parole pour répondre à la commission.

M. le président. Monsieur Darchicourt, je ne peux pas vous donner la parole pour répondre à la commission, mais je puis vous la donner pour un rappel au règlement, si vous le désirez.

M. Fernand Darchicourt. Je demande donc la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Vous avez la parole.

M. Fernand Darchicourt. Peu importe la forme, contrairement à ce que pense notre collègue M. Claudius Petit, pourvu que soit abordé le problème de fond...

M. le rapporteur général. Non justement ! C'est essentiellement une question de forme.

M. le président. Monsieur Darchicourt, à partir du moment où la commission des finances déclare que l'article 40 de la Constitution est applicable, il n'est plus possible de poursuivre la discussion sur le fond.

M. Fernand Darchicourt. Sans être juriste ni spécialiste du règlement je ne crois pas que l'article 40 de la Constitution soit applicable...

M. le rapporteur général. Ce n'est pourtant pas discutable.

M. Fernand Darchicourt. ... puisqu'il ne s'agit pas d'augmentation de dépense mais de réduction de dépense.

M. René Regaudie. Et de l'application de mesures déjà prises.

M. le président. Il appartient à la commission des finances seule de se prononcer sur la recevabilité de l'opposition. C'est ce qu'elle a fait par la voix de son rapporteur général.

M. Pierre Comte-Offenbach. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Comte-Offenbach, pour un rappel au règlement.

M. Pierre Comte-Offenbach. J'ai écouté avec toute l'attention souhaitable l'argumentation de M. Claudius Petit et je dois dire que je n'en ai peut-être pas entendu de plus précieuse depuis que j'ai l'honneur de participer aux débats de cette Assemblée !

M. Alain de Lacoste Lareymondie. On dirait que vous n'avez jamais écouté M. Debré !

M. Pierre Comte-Offenbach. Ce sont deux choses bien différentes que de solliciter de cette Assemblée une réduction de crédit indicative afin de faire au Gouvernement l'invitation hautement souhaitable de dégager les crédits sollicités par M. Catalifaud au profit des cheminots anciens combattants et de déposer un amendement qui serait justiciable de l'article 40 de la Constitution. Ce sont deux choses clairement distinctes.

Je ne vois absolument pas pour quelle raison juridique M. Claudius Petit peut déclarer de son banc et en aparté que l'amendement de M. Catalifaud, déjà reçu par la commission, est justiciable de l'article 40 de la Constitution.

M. Eugène-Claudius Petit. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Eugène-Claudius Petit. Monsieur le président, au début de la présente législature, plusieurs incidents ont surgi à propos, précisément, d'amendements tendant à diminuer les dépenses à titre indicatif et il a été décidé que ceux-ci n'étaient pas recevables car ils équivalaient à une proposition de résolution.

M. André Fanton. C'est exact.

M. Eugène-Claudius Petit. Je n'entends pas m'opposer à ce que satisfaction soit donnée à telle ou telle catégorie sociale.

M. Eugène Montel. Alors, nous ne comprenons plus !

M. Eugène-Claudius Petit. Je veux simplement marquer que si nous commençons à intervenir dans le débat budgétaire par des amendements indicatifs de diminution de dépenses, nous n'en finirons jamais, car chacun d'entre nous pourra toujours en présenter. Or il est inadmissible de laisser à un parlementaire, sous le couvert d'un amendement de diminution indicative, le privilège de se donner l'illusion de défendre une certaine catégorie de fonctionnaires alors que de tels amendements sont irrecevables. (*Exclamations à l'extrême-gauche.*)

M. le président. Monsieur Claudius Petit, il n'y a plus lieu de discuter ce problème ; l'affaire est réglée depuis que la commission des finances a déclaré l'amendement irrecevable.

Ma mission est d'appliquer le règlement. Je déclare donc que cet incident est clos.

M. Albert Catalifaud. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

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

M. Albert Catalifaud. Monsieur le président, je regrette profondément la prise de position du Gouvernement...

M. le président. Il n'a encore rien dit !

M. Albert Catalifaud. Il a tout de même demandé l'application de l'article 40 de la Constitution.

M. le président. Ce n'est pas le Gouvernement, c'est M. Claudius Petit qui a invoqué cet article. Il en avait le droit, comme tout député.

M. Albert Catalifaud. Je m'étonne qu'un vice-président de l'Assemblée nationale ait pris une position aussi ferme sur un sujet qui préoccupe beaucoup de nos collègues puisque 400 d'entre eux se sont déjà prononcés.

M. le président. Il ne s'agit pas là d'un rappel au règlement.

M. Albert Catalifaud. Je ne pense pas que l'article 40 de la Constitution soit opposable à l'amendement, celui-ci tendant non à une augmentation, mais à une diminution des crédits...

M. le président. Monsieur Catalifaud, je vous prie de m'excuser de vous interrompre, mais, la commission des finances ayant déclaré l'amendement irrecevable, vous ne pouvez plus y revenir. Si vous continuez sur ce point, j'aurai le regret de vous retirer la parole.

M. Albert Catalifaud. Me permettez-vous une seule réflexion ?

M. le président. Une seule !

M. Albert Catalifaud. Je me demande ce que nous faisons ici (Applaudissements à l'extrême gauche, sur certains bancs au centre, et à droite) puisque nous ne pouvons même pas défendre de tels amendements !

M. le président. Vous vous demandez ce que vous faites. En ce qui me concerne, j'applique le règlement.

La parole est à M. Schmitt pour un rappel au règlement.

Ensuite, cette controverse sera close car l'Assemblée est suffisamment éclairée.

M. René Schmitt. Mes chers collègues, j'éprouve le plus grand respect pour la commission des finances et généralement pour ses décisions, mais la discussion que nous amorçons au sujet de l'application de l'article 40 de la Constitution à l'amendement n° 107 risque de faire jurisprudence. C'est la raison pour laquelle je me permets de prendre la parole.

Si nous suivons l'interprétation de la commission des finances, tous les amendements tendant à réduire des crédits devront être purement et simplement écartés.

M. André Fanton. On peut supprimer des crédits !

M. René Schmitt. C'est bien mon avis ! Mais je ne suivrai pas l'interprétation de M. Claudius Petit qui donne à l'amendement n° 107 une valeur indicative.

M. Eugène-Claudius Petit. Cette interprétation n'est pas de moi ; elle est de celui qui a défendu l'amendement !

M. René Schmitt. C'est insoutenable ! Un abattement de 210 millions d'anciens francs constitue, à nos yeux, une importante réduction de crédits, qui n'a rien de symbolique, ni d'indicatif. C'est le dégagement d'une ressource pour financer une autre dépense.

M. André Fanton. C'est interdit.

M. René Schmitt. J'affirme ici que nous avons le droit de le faire.

S'il n'en est pas ainsi, après-demain, lorsque viendra en discussion le budget des armées à propos duquel seront déposés des amendements d'une importance infiniment plus grande, par exemple pour la revalorisation de la condition militaire, nous serons privés de tout moyen d'action parce qu'il se trouvera toujours quelqu'un pour dire : Attention, il s'agit d'une réduction indicative de crédits : l'article 40 de la Constitution est opposable !

Je regrette que la commission des finances ne se souvienne pas très exactement de la rédaction de l'article 40 : « Les propositions et amendements formulés par les membres du Parlement ne sont pas recevables lorsque leur adoption aurait pour conséquence soit une diminution des ressources publiques, soit la création ou l'aggravation d'une charge publique ».

Ce n'est pas le cas de l'amendement de M. Catalifaud ni d'un côté ni de l'autre et l'Assemblée est parfaitement fondée en droit à le recevoir. (Applaudissements à l'extrême gauche, sur quelques bancs à gauche et au centre et sur de nombreux bancs à droite.)

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

M. Marc Jacquet, rapporteur général. Je suis dans la même position que le président de l'Assemblée nationale : j'applique le règlement.

Or il est évident, monsieur Schmitt, qu'il s'agit en l'espèce d'une réduction indicative de crédits. Mais, même s'il ne s'agissait pas de cela, l'adoption de l'amendement impliquerait la création de charges nouvelles pour l'Etat, ce que l'article 42 de la loi organique interdit formellement. Par conséquent, dans l'une ou l'autre hypothèse l'article 40 de la Constitution ou l'article 42 de la loi organique est applicable.

M. Pierre Comte-Offenbach. Je demande la parole.

M. le président. Je ne puis vous l'accorder.

D'ailleurs, M. le rapporteur général n'a pas terminé son propos.

M. le rapporteur général. J'ajoute, monsieur le président, que les virements de crédits — M. Schmitt le sait bien — ne sont pas admis.

Je saisis cette occasion pour signaler à la présidence que cette discussion n'aurait pas eu lieu si elle avait préalablement consulté la commission des finances.

Pour deux budgets qui seront appelés demain, j'ai relevé le même problème : deux amendements tendant à des réductions indicatives de crédits seront, à mon sens, traités exactement par l'Assemblée de la même façon que celui de M. Catalifaud.

Je souhaite donc, pour éviter tout précédent fâcheux et pour fixer définitivement et avec précision la doctrine sur ce point, que la présidence veuille bien soumettre ces amendements à l'examen de la commission des finances préalablement à la séance publique.

M. le président. Je ferai part de vos observations à la présidence. Dorénavant tous les amendements sans exception seront renvoyés à la commission des finances qui prendra alors position.

M. le rapporteur général. Les amendements financiers seulement.

Il ne faudrait pas que la présidence se décharge de ses responsabilités.

M. le président. Nous sommes d'accord.

M. le président. Je vais mettre aux voix le titre IV...

M. Pierre Comte-Offenbach. Que devient l'amendement ?

M. le président. Il a été déclaré irrecevable, sa disjonction est de droit. La discussion est close.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), au chiffre de 23.416.039 NF.

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

M. René Schmitt. Voilà ce que vous avez gagné !

M. le président. Sur le titre V, la parole est à M. Schmitt.

M. René Schmitt. Je n'ai pas voulu intervenir dans la discussion de ce budget, me réservant d'évoquer, à propos du titre V, un problème local : la reconstruction du quai de Normandie, dans le port de Cherbourg.

Vous connaissez cette affaire, monsieur le ministre. A la Libération, les Allemands, avant leur reddition, firent sauter systématiquement le quai de Normandie, qui fut remis provisoirement en état par les troupes américaines. Puis le taret s'attaqua aux appointements en bois, qui firent l'objet d'une nouvelle réfection provisoire par le génie français.

Aujourd'hui, l'état de choses est à peu près le même qu'au lendemain de la Libération. Je vous demande donc, monsieur le ministre : en premier lieu, si le financement de la reconstruction du quai de Normandie est assuré ; en deuxième lieu, quand pourront commencer les travaux ; en troisième lieu, si la continuité des travaux est garantie.

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 brièvement à la question posée par M. Schmitt sur le titre V.

Je lui confirme que l'opération dite du quai de Normandie, à Cherbourg, est inscrite au quatrième plan, ainsi que je le lui avais promis. Le problème consiste maintenant à fixer, à l'intérieur de ce plan, une date de mise en œuvre et des délais d'exécution. C'est sur ces points que quelques difficultés de détail subsistent encore dans le choix à opérer entre différentes opérations.

Mais l'assurance que j'ai donnée à M. Schmitt lors de ma visite à Cherbourg demeure.

L'opération est bien inscrite au quatrième plan ; nous nous efforcerons de la commencer et de la terminer le plus vite possible.

M. René Schmitt. Néanmoins, je resterai en contact avec vous, monsieur le ministre, pour les deux questions qui restent encore dans l'ombre.

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

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Je me suis également abstenu de prendre part à la discussion mais, afin d'expliquer ma position, je dirai pourquoi, après n'avoir pas voté le titre IV, je ne peux pas non plus voter le titre V du présent budget.

M. le ministre des travaux publics et des transports connaît mes raisons. Je ne suis pas d'accord sur sa politique de coordination des transports. Je l'en avais averti l'année dernière. Je lui avais signalé que l'application de la coordination tarifaire, que le système de péréquation dans les chemins de fer ne pouvaient conduire qu'à une nationalisation générale des transports et à des difficultés de décentralisation industrielle. Je suis tout à fait hostile à cette politique, de même qu'à la politique d'investissement qui est suivie.

Telles sont les raisons pour lesquelles je ne voterai pas le titre V.

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

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 328.600.000 nouveaux francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 86.052.000 nouveaux francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 21.600.000 nouveaux francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 4.320.000 nouveaux francs.

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

M. le président. Nous abordons l'examen du budget des travaux publics et des transports (Section II : Aviation civile et commerciale).

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile et commerciale.

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

- « Titre III. — Plus 10.024.502 nouveaux francs ;
- « Titre IV. — Plus 6.528.555 nouveaux francs. »

ETAT D

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, 243.270.000 nouveaux francs ;
- « Crédit de paiement, 118.931.000 nouveaux francs. »

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

- « Autorisation de programme, 34.730.000 nouveaux francs ;
- « Crédit de paiement, 20.310.000 nouveaux francs. »

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. Mesdames, messieurs, pour la première fois depuis plusieurs années, le budget de l'aviation civile connaît une stabilisation relative qui contraste avec le dynamisme du secteur dont nous avons à traiter.

Ceci résulte du fait que l'accroissement des dépenses avait été particulièrement rapide au cours des derniers exercices, puisqu'elles étaient passées de 370 millions de nouveaux francs en 1958 à 627 millions de nouveaux francs en 1961.

La physionomie générale du budget de 1962 présente, par rapport à celui de 1961, une augmentation de 43 millions au titre des dépenses de fonctionnement et de 2.584.000 nouveaux francs en dépenses en capital, portant ainsi le total du budget à 672.725.797 nouveaux francs.

Diverses modifications de présentation viennent changer cette année la contenance du budget du S. G. A. C. C.

Il s'agit, tout d'abord, du transfert au budget de l'aviation civile des crédits relatifs au dégrèvement des carburants utilisés par l'aviation civile, inscrits auparavant au budget des charges communes. Pour 1962, les crédits correspondants s'élèvent à 18.500.000 nouveaux francs.

Il s'agit, par ailleurs, de l'ouverture d'un nouveau chapitre d'équipement, le chapitre 68-90 intitulé « Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar », doté de 28.600.000 nouveaux francs en autorisations de programme et de 15.730.000 nouveaux francs en crédits de paiement.

A ce chapitre seront inscrits, à partir de 1962, les crédits utilisés pour l'équipement des aéroports et des routes aériennes dans les Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. Ces crédits étaient, en fait, jusqu'en 1961, inscrits au chapitre 58-90 : « Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole ». La modification de présentation qui nous est proposée ne fait que traduire les changements intervenus dans la structure politique d'outre-mer. Elle n'entraîne pas de dépenses nouvelles.

Enfin, trois chapitres seront transférés, en 1962, du budget de l'aviation civile et commerciale au budget des affaires étrangères. Il s'agit là de la participation de la France aux frais de fonctionnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour 160.000 nouveaux francs, des dépenses correspondant à l'entretien d'une station météorologique au Groënland et en Islande pour 717.400 nouveaux francs, et enfin de la participation de la France à Euro-control pour 2.366.814 nouveaux francs.

Nous aurons l'occasion de reprendre nos réflexions à l'encontre de ces transferts, tellement il nous paraît peu indiqué que des opérations de caractère technique, si justifiée que soit la concentration sur le plan pratique international, soient transférées du budget de l'aviation civile, partant du budget des travaux publics, au budget des affaires étrangères.

Bornant là ces considérations générales, je limiterai mon exposé à l'examen de certains points essentiels de ce budget en me faisant l'interprète des souhaits et des préoccupations exprimés par la commission des finances.

Le chapitre 31-22 concerne les personnels. Le problème des personnels demeure préoccupant. Le sort des agents de la navigation aérienne et de la météorologie réclame toute notre attention compte tenu des responsabilités qui leur incombent et des insuffisances de leur situation malgré les aménagements intervenus.

Le problème des contractuels se pose également avec insistance. Sur les 800 que compte le S. G. A. C. C., certains occupent leur poste depuis huit et même douze ans ; leur présence n'a donc plus un caractère occasionnel et leur titularisation est souhaitable. Peut-être ne convient-il pas d'envisager celle-ci dans les corps des titulaires, ce qui n'est pas très facile, mais de rechercher la titularisation à titre personnel, et d'établir à cette fin un plan permettant, dans un délai de cinq ans au plus, de normaliser chaque cas.

En ce qui concerne le personnel navigant, les difficultés de l'an dernier, les grèves lourdes de conséquences tant sur le plan social que financier, ont reçu une solution, et l'accord intervenu à l'initiative d'Air-France, repris par l'ensemble des compagnies de navigation aérienne, apporte aux intéressés, notamment aux pilotes et aux équipages des quadriréacteurs, l'essentiel des apaisements qu'ils désiraient.

Un mot sur le chapitre 34-23 concernant le sauvetage à terre et en mer. Les crédits passent de 2.326.090 nouveaux francs à 3.726.090 nouveaux francs, augmentation nécessitée par l'utilisation et l'exploitation des six Constellation achetés par le ministère à Air-France.

Le chapitre 45-61 concerne les aéroports. Il nous permet de nous féliciter de la mise en service d'Orly, aéroport aux dimen-

sions du trafic considérable en augmentation constante que connaît la capitale. Il en coûtera cette année au budget 26.500.000 nouveaux francs pour Orly et le Bourget, par suite des aménagements qui s'imposent et de la mise en construction d'une deuxième piste pour quadricopteurs, tellement il est peu normal qu'un aéroport de cette importance ne possède qu'une seule piste de ce genre.

Cette piste mesurera 3.500 mètres. Au budget de la présente année, 5 millions de nouveaux francs sont prévus à cet effet.

Je ferai deux remarques sur les subventions aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Tanger. Pour le premier de ces aéroports, qui reçoit une subvention de 160.000 nouveaux francs, comme je l'indiquais tout à l'heure dans mon préambule, je demande la réintégration de ce poste au titre du budget des travaux publics.

En ce qui concerne l'aéroport de Tanger, je signale combien il est opportun que ce soit la dernière année que le budget supporte cette charge de 800.000 nouveaux francs, ce problème étant en instance de règlement avec le Maroc qui prendra cet aéroport à sa charge.

En abordant les dépenses en capital, il convient de noter la place importante qui est faite à la construction aéronautique. Les chapitres 53-22 et 53-24 prévoient des crédits en faveur du matériel aéronautique et des dépenses d'études et de prototypes.

Les autorisations de programme s'élèvent à 125 millions de nouveaux francs sur lesquels 100 millions de nouveaux francs sont réservés à *Caravelle*. Sur ce total, 40 millions de nouveaux francs sont affectés à sa modernisation, 60 millions de nouveaux francs à l'étude de la nouvelle *Caravelle X A*.

Douze millions de nouveaux francs sont réservés au *Super-Broussard* de Max Holste. Rien n'est prévu pour *Breguet*. Il faut le regretter car le *Breguet 941* et le *Breguet 942* sont des appareils qui affirmeront bien vite leurs possibilités.

Il n'y a pas de crédit affecté à l'étude d'un appareil supersonique, alors qu'en 1961 10 millions de nouveaux francs figuraient à ce sujet, ce qui était d'ailleurs bien insuffisant. Cela est d'autant plus regrettable que la compétition est ouverte sur le plan international et qu'en France la société Sud-Aviation a déjà proposé au Gouvernement un modèle de moyen-courrier supersonique. Etudes et réalisations du prototype représentent 150 milliards d'anciens francs environ. La société Sud-Aviation est virtuellement chargée des études qui s'imposent. Elle les poursuit en collaboration avec Dassault et en accord avec la British Aircraft Corporation.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que toutes assurances nous soient données sur ce point, afin d'avoir la certitude que la France ne demeurera pas en dehors de la compétition.

De *Caravelle*, je voudrais redire ici toute la réussite et exprimer à ceux qui en sont les auteurs et responsables notre reconnaissance et notre vive satisfaction. (*Applaudissements.*)

Cet appareil que maintenant chacun connaît et dont tant d'usagers ont déjà pu apprécier les exceptionnelles qualités, reçoit le large agrément des compagnies les plus importantes du monde. Après l'United Air Lines qui, dès l'an dernier, a acquis vingt *Caravelle* et pris une option sur quinze, c'est, cette année la T. W. A. qui récemment a passé un marché pour vingt appareils et pour quinze en option.

Il s'agit de *Caravelle 10 A*, ancienne VII rééquipées de deux réacteurs General Electric. Cette opération constitue le marché le plus important traité avec l'Amérique puisqu'elle représente près de soixante-dix milliards d'anciens francs.

Le fait que deux des compagnies américaines de transports aériens les plus importantes aient choisi *Caravelle* de préférence au *Boeing 727* qui bientôt sera prêt, témoigne de la valeur et des qualités de *Caravelle*. Les études actuellement poursuivies permettront de sortir rapidement la *Caravelle-Horizon* qui, non seulement procède d'une profonde évolution technique, mais répond tout particulièrement aux exigences du marché américain et aux normes fixées pour le moyen-courrier type de l'avenir.

La gamme *Horizon* comprendra les trois modèles I, II et III, aux performances nettement supérieures à *Caravelle 10 A* et répondant à des missions plus particulières.

A ce jour, Sud-Aviation a vendu 146 *Caravelle* et a reçu des options pour 43 appareils. Sur ces 189 appareils, 85 sont livrés. Cette série, avec les nouveaux modèles, peut se prolonger et atteindre — qui sait ? et nous le souhaitons — 250 appareils, autorisant ainsi un bilan terminal des plus confortants, en évitant, dans le même moment, le ralentissement du travail et, partant, de trop sensibles licenciements parmi les ouvriers de Sud-Aviation.

Il convient de se féliciter du succès de *Caravelle*, qui est celui de Sud-Aviation et de tous ceux qui, aux divers échelons, animent

cette société, avec compétence et dynamisme, et dont la conscience et le travail ont permis une réussite qui honore notre pays et participe si valablement à sa promotion économique et sociale. (*Applaudissements.*)

En ce qui concerne le chapitre 53-90, toujours dans les dépenses en capital, je veux brièvement souligner les efforts entrepris ou poursuivis en faveur de l'infrastructure en métropole. La liste des interventions, sans être aussi complète que nous l'aurions souhaité, confirme l'action consentie pour l'équipement de la métropole en aéroports répondant aux besoins du transport moderne.

Un effort semblable, de moindre importance mais de même caractère, a été réalisé dans les départements d'outre-mer. Nous trouvons, au chapitre 58-90, 31 millions de nouveaux francs en autorisations de programme et 61 millions de nouveaux francs en crédits de paiement.

Je vous demande de réserver à l'aviation légère une mention particulière. L'aviation légère et sportive occupe une large place dans la vocation aéronautique française. L'effort accompli au cours de ces dernières années et les prévisions de l'actuel budget en faveur de l'aviation légère et sportive témoignent du souci manifesté par l'Etat à l'égard d'une activité qui est plus qu'un sport, qui constitue un élément profondément valable sur le plan humain et sur le plan social.

Il apparaît toutefois, monsieur le ministre, qu'un effort tout particulier doit être fait en faveur du vol à voile. C'est la meilleure initiation à l'aviation, c'est la voie la plus séduisante qui s'offre aux jeunes aviateurs et qu'il faut favoriser. Actuellement, le vol à voile rencontre de réelles difficultés. Les planeurs cédés par l'Etat sont pour la plupart hors d'usage. Sur 1.200 planeurs que nous avions en 1949, il en demeure 600 environ, dont un tiers en mauvais état. Pour l'acquisition d'un planeur — qui représente environ 30.000 NF — une prime de 60 p. 100 est accordée aux associations agréées et une prime de 30 p. 100 aux autres bénéficiaires. Il serait souhaitable que pour l'acquisition de planeurs biplans permettant l'instruction et la formation des jeunes pilotes, la prime soit portée de 60 p. 100 à 90 p. 100.

En 1970, les jeunes seront près de 7 millions. Il faut songer à fixer leurs aspirations, leurs besoins d'action et de détente. L'aviation leur lance un appel séduisant. Encore faut-il tout faire pour leur permettre d'y répondre !

L'aviation légère et sportive bénéficie de la détaxe sur l'essence. Mais les modalités de remboursement sont peu pratiques et sont souvent à l'origine de difficultés pour les intéressés. Ceux-ci attendent fréquemment une année le remboursement auquel ils peuvent prétendre. Deux cent cinquante millions d'anciens francs sont ainsi laissés à la disposition de l'Etat — véritable avance — alors que les aéro-clubs connaissent des trésoreries difficiles. Il serait peut-être souhaitable — je ne sais ce que vaut cette suggestion, monsieur le ministre — que l'essence soit détaxée à l'aébat afin d'éviter ces longs retards dans le remboursement du dégrèvement des droits sur le carburant, remboursement qui s'effectue, je le rappelle, au taux de 60 p. 100.

Dans la seconde partie de mon exposé, je rappellerai brièvement les problèmes concernant Air-France, la desserte intérieure Air-Inter, Eurocontrol, Air-Union et l'A. S. E. C. N. A.

Les chapitres 34-81 et 45-81 correspondent aux contrats réglant l'essentiel des rapports de l'Etat avec Air-France. C'est ainsi qu'au chapitre 34-81, 9.800.000 nouveaux francs — 2 millions de nouveaux francs de plus que l'an dernier — sont prévus pour la formation du personnel navigant. Dans ce domaine le régime demeure tel qu'il fut prévu par l'arrêté du 13 octobre 1959.

Par contre, la participation de l'Etat aux frais de stage a été précisée par un nouveau contrat signé le 15 septembre 1961 entre le ministre des travaux publics et la compagnie Air-France. Ce contrat limite la participation de l'Etat à 80 p. 100 des frais des stages B, C et T, à 75 p. 100 des frais des stages A et à 35 p. 100 des frais des stages D. Les stages ultérieurs de perfectionnement seront intégralement à la charge des compagnies. Il est bon de noter à titre d'information qu'en 1959, il a été formé 74 pilotes et 68 en 1960.

Au chapitre 45-81 figure, comme l'an dernier, un crédit de 60 millions de nouveaux francs qui correspond à l'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation des lignes internationales d'Air-France. Ce déficit s'établit déduction faite du bénéfice que la compagnie Air-France réalise traditionnellement sur ses lignes hors contrat. L'application de cette procédure à l'exercice 1960 a conduit l'Etat à accorder une contribution financière de 55 millions de nouveaux francs.

En ce qui concerne les dispositions à prendre pour 1961 et 1962, des pourparlers sont en cours pour modifier ces contrats mais on peut penser que, quelle que soit la décision, les principes de base du contrat actuel demeureront inchangés.

C'est ce qui justifie, compte tenu des prévisions actuelles, l'intervention au titre de 1962, d'un crédit de 60 millions de nouveaux francs égal à celui de 1961.

Le chiffre d'affaires de la compagnie Air-France pour l'exercice 1960 avait été de 1.254.217.369 nouveaux francs, soit une augmentation de 18,6 p. 100 par rapport à l'année 1959.

L'année en cours, après un excellent départ, s'est révélée difficile surtout sur l'Atlantique Nord. Les remplissages ont été moins importants que prévus pour plusieurs raisons : campagne américaine en faveur de la production nationale, crise économique, tension politique.

Les prévisions de novembre 1960 fixant à 24,6 millions de nouveaux francs le déficit global et à 27,7 millions de nouveaux francs le déficit sur le secteur international, seront dépassées et on peut estimer que l'année 1961 se traduira pour Air-France par un déficit sensiblement équivalent à celui de l'an dernier. Phénomène important, Air-France a enregistré une augmentation du nombre de passagers de 14 p. 100, c'est-à-dire un pourcentage très inférieur à l'accroissement du nombre des sièges offerts, soit 38 p. 100, ainsi que le signalait M. Courant. Pour 1962, il est possible d'être plus optimiste ; la croissance normale du trafic doit permettre une majoration de 21 p. 100 du chiffre d'affaires par rapport à celui de 1961.

Les dépenses augmentant de façon moins rapide, il ne devrait en coûter pour l'année prochaine que 40 millions de nouveaux francs à l'État. C'est hélas ! la situation de la quasi-totalité des compagnies de transport aérien, ce qui rappelle la nécessité d'une politique d'accords afin d'éviter les surcapacités.

L'importance du programme d'équipement pour 1962 va poser, pour la compagnie, des problèmes de financement difficiles. Jusqu'à maintenant, malgré ses efforts d'autofinancement, limités par la nécessité de maintenir un fonds de roulement minimum, Air-France a dû recourir surtout à l'emprunt pour financer ses programmes d'investissements. Fin 1961, 1.485 millions de nouveaux francs auront été empruntés, sur lesquels 304 millions de nouveaux francs ont été remboursés. Il restera une dette de 1.180 millions de nouveaux francs, soit près de douze fois le montant du capital social.

Cette situation a deux conséquences principales. Premièrement, l'amortissement des emprunts grève de plus en plus lourdement les possibilités d'autofinancement et pèse sur la trésorerie.

Deuxièmement, les charges d'intérêt deviennent très élevées : 59 millions de nouveaux francs en 1961 et 65.400.000 nouveaux francs en 1962. A vrai dire, va se poser tôt ou tard le problème de l'augmentation du capital social des compagnies. C'est le seul moyen pour celles-ci — moyen normal d'ailleurs — de se procurer une partie des ressources dont elles ont besoin. Cette augmentation de capital pourrait prendre la forme d'une incorporation d'une partie de la dette à l'égard du fonds de développement économique et social. Cette procédure reviendrait en somme à étendre à Air France la procédure de la dotation en capital, qui a été retenue déjà pour d'autres entreprises nationales.

Il importe qu'une solution intervienne dans un proche avenir, permettant à Air France de plus grandes facilités d'exploitation. 1962 marquera un nouveau durcissement de la compétition internationale, les compagnies étant toutes actuellement dotées d'avions à réaction. Ces perspectives de concurrence redoublée sont inséparables de l'idée d'une surcapacité qui, sans apporter au public des avantages concrets, serait lourdement onéreuse pour les compagnies. Il faut souhaiter que celles-ci 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 pour un meilleur emploi des moyens dont elles disposent.

C'est la voie choisie par Air France qui a conclu, ces dernières années, différents accords avec des compagnies étrangères ou françaises. Ces accords prévoient l'exploitation en participation des lignes long courrier en vue d'éviter toute déperdition de force 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 du pays.

Le problème de la desserte intérieure actuellement assurée par Air Inter préoccupe beaucoup les usagers, certes, et un très grand nombre de nos collègues.

C'est ainsi que nos collègues du Sud-Ouest, nos collègues de Lyon et ceux du Nord sont longuement intervenus auprès des différents rapporteurs pour leur faire part de leurs préoccupations et de leurs souhaits en faveur d'Air Inter.

Votre rapporteur s'est permis de consacrer en son rapport une large place à Air Inter et à sa mission. Dans ce développement, je veux retenir, certes, les différents aspects de l'exploitation de la compagnie Air Inter, mais surtout le problème que pose depuis bien longtemps déjà la desserte aérienne intérieure.

Les résultats acquis, si ce n'est sur le plan du profit direct mais au regard de l'expansion économique des régions desservies, justifient le maintien des liaisons effectuées et, dans certains cas, permettent de souhaiter l'augmentation des services en même temps que la possibilité d'entrevoir l'ouverture de nouvelles relations.

Sur ce dernier point il apparaît qu'un effort tout particulier doit être fait sur les transversales aux liaisons difficiles, ainsi qu'au titre des lignes saisonnières, répondant ainsi aux besoins des touristes étrangers et français qui souhaitent fréquenter nos nombreuses stations.

C'est ce que la compagnie Air Inter s'est efforcée de réaliser en 1961 et ce qu'elle souhaite intensifier en 1962. Cela pose le problème de l'équilibre financier de la société Air Inter et du choix des modalités servant de base aux exploitations en cause.

Air-Inter n'est pas riche et vit curieusement, je dirai même de façon peu orthodoxe. Cette compagnie vit sur son capital, qu'elle grignote à belles dents. Il était de 400 millions d'anciens francs en 1958 ; bien que porté à 550 millions en 1960, il sera, au terme de l'exercice 1961, réduit à une centaine de millions d'anciens francs. Le compte d'exploitation de 1961 se soldera par un déficit de 260 millions d'anciens francs, dont 50 millions seulement à la charge d'Air-Inter, 210 millions étant supportés par les municipalités, les conseils municipaux et les chambres de commerce intéressées.

Cette situation ne peut durer. Air-Inter doit normalement assurer son fonctionnement et son mécanisme financier. Quant aux collectivités, elles ne peuvent continuer à participer dans une telle proportion au déficit des lignes ainsi créées.

Il convient donc, monsieur le ministre, que vous informiez l'Assemblée des mesures que vous comptez prendre en vue de permettre à Air-Inter de poursuivre sa mission dans des conditions qui libèrent les collectivités intéressées de l'essentiel des charges par trop excessives qui, en ce domaine, leur incombent.

Il est une question annexe que le rapporteur formule avec une certaine réserve, mais qui traduit le sentiment de la commission des finances. N'estimez-vous pas, monsieur le ministre, compte tenu des conditions d'affrètement particulièrement avantageuses dont bénéficie actuellement Air-Inter auprès d'Air France, de T. A. I. et d'Air-Nautic, qu'il serait souhaitable pour elle, et, partant, heureux pour les finances publiques, de surseoir à l'acquisition d'appareils et aux charges très lourdes qu'entraîneront, pour cette compagnie, la constitution d'une flotte et la formation de ses propres équipages.

Je sais que vous aviez prévu en faveur d'Air-Inter une somme de 2 millions de nouveaux francs. Mais M. le ministre des finances n'a pas cru devoir vous suivre.

Je souhaite qu'il vous aide en vue de rechercher une formule répondant au désir unanimement exprimé par les membres de la commission des finances afin que, soit par ce mécanisme, soit par l'utilisation des crédits dégagés par une détaxation intégrale du prix de l'essence, les collectivités intéressées puissent connaître les allègements unanimement souhaités.

En plusieurs circonstances, ici même, nous avons défini les raisons et la nécessité d'une internationalisation de l'infrastructure aérienne concernant les moyens de contrôle et de navigation. Cet aménagement est particulièrement nécessaire dans le cas de l'Europe, où la densité du trafic est élevée en même temps que faibles sont les distances par rapport aux performances des appareils modernes.

C'est ainsi que naquit Eurocontrol au début de 1959.

Le 12 décembre 1960, une convention signée à Bruxelles a matérialisé cette entreprise, à laquelle participent l'Allemagne fédérale, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Dès ratification par les parlements des six pays, l'organisation prendra corps.

Pour 1961, le budget de cette organisation fut de 2.250.000 nouveaux francs ; la contribution française s'est élevée à 610.000 nouveaux francs. Pour 1962, il s'élèvera à 8.464.820 nouveaux francs ; la participation de la France sera de 2.366.814 nouveaux francs, dont 600.000 nouveaux francs seulement sont inscrits à ce budget, pour une raison que j'ai indiquée tout à l'heure, à savoir qu'Eurocontrol a été rattaché au ministère des Affaires étrangères.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, une telle disposition paraît très inopportune car, s'agissant d'une activité purement technique, je ne vois pas comment le ministère des affaires étrangères, qui n'est pas du tout préparé à cette mission, pourra y répondre, et je souhaite que, comme pour le Bâle-Mulhouse, Eurocontrol rejoigne votre ministère.

« L'aviation constitue l'un de nos meilleurs liens sur le plan de l'amitié et de la coopération avec les nations amies d'Afrique ».

Aussi devons-nous nous féliciter de la constitution de la société Air Afrique.

Coopération avec les compagnies françaises Air France, T. A. I., U. A. T., association multinationale sont les fondements de cette réalisation, confirmée à Yaoundé le 28 mars dernier. Onze nations y participent, chacune étant intervenue pour 6 p. 100 dans le capital social, la France — trois compagnies réunies — ayant en charge 34 p. 100.

Air Afrique exploite avec douze D. C. 4 les lignes intra-africaines. Elle interviendra aussi sur des liaisons extérieures à l'Afrique noire.

Avant la constitution d'Air Afrique, Madagascar avait créé la M. A. D. A. E. R. A.

Il faut se féliciter de la réalisation d'Air Afrique qui constitue ainsi un seul pavillon pour les onze pays participants, évitant une fragmentation des efforts qui eût été aussi antiéconomique que regrettable sur le plan politique.

En ce qui concerne Air Union, il y a peu de choses à dire.

L'une des préoccupations dominantes du transport aérien demeure la concentration des moyens, la coordination de l'exploitation. Eurocontrol, A. S. E. C. N. A., Air Afrique, sur des plans et avec des objectifs différents, tendent vers le même but, permettant la rationalisation de l'exploitation que réclament la sécurité, l'efficacité, l'économie ainsi que l'équilibre financier du transport aérien.

C'est dans cet esprit que, sur le plan européen, a été conçue Air Union.

Les idées les plus séduisantes, les réalisations les plus souhaitables, sont parfois longues à se matérialiser. C'est ainsi qu'Air Union a quelque peine à se concrétiser et se heurte à certaines difficultés. La transformation de la situation africaine n'est pas étrangère à ce retard. Elle modifie de façon sensible les bases de l'accord envisagé, je le rappelle, entre Sabena, Lufthansa, Alitalia et Air France.

Nous devons formuler le souhait que se réalise Air Union dans les meilleurs délais, mais surtout dans le respect des intérêts nationaux et compte tenu de la situation de chacune des compagnies aériennes françaises.

Depuis un an l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique, à Madagascar, l'A. S. E. C. N. A., est entrée en fonction conformément aux dispositions de la convention de Saint-Louis du 12 décembre 1959.

Cette initiative répond au souci de préserver l'unité d'exploitation des services de sécurité aérienne assurés par la France sur une base territoriale plus large que celle des Etats aujourd'hui indépendants.

Douze Etats ont signé la convention. Le dernier en date est le Cameroun, qui adhéra le 5 janvier dernier. Le Mali, pour des raisons politiques, n'adhère pas, mais fait néanmoins largement appel à l'Agence. La convention le permet.

Sa mission essentielle, l'organisation de la sécurité par les longs courriers dans l'unité de l'espace aérien, est déterminée par l'article 2.

L'article 10 permet, par convention annexe, l'organisation par l'Agence de la sécurité à l'échelon du territoire considéré. Dans ce cas, la France intervient pour 50 p. 100 dans le montant des dépenses.

Quant à l'article 12, il autorise les plus larges accords sur le plan intérieur de chacun des pays de l'ex-Communauté.

Sa mission ainsi définie, l'A. S. E. C. N. A. s'efforce de la poursuivre avec la double préoccupation d'une réalisation technique de premier ordre, mais aussi d'un climat social et psychologique si souhaitable aux rapports entre la France et chacun de ces territoires.

L'A. S. E. C. N. A. compte actuellement près de 6.000 agents ; 5.000, c'est-à-dire tous ceux allant jusqu'au niveau d'adjoint technique, sont Africains ; 750 occupant les postes supérieurs sont Européens.

L'A. S. E. C. N. A. poursuit cette nécessaire africanisation.

En sept ans, on estime devoir former un nombre d'agents et de techniciens africains équivalant au nombre de postes actuellement occupés par des Européens.

Le détail du budget de l'A. S. E. C. N. A. figure au rapport écrit.

Un chapitre nouveau 68-90 doté, en autorisations de programme, de 28.600.000 nouveaux francs, et, en crédits de paiement, de 15.730.000 nouveaux francs pour 1962, et 12.870.000 nouveaux francs pour 1963, est prévu, afin de poursuivre le programme d'équipement que réclame la sécurité du transport aérien.

Nous devons nous féliciter du rôle de l'A. S. E. C. N. A. Sur le plan technique, son rôle est essentiel ; sur le plan politique, il est heureux de souligner l'intérêt qu'il représente par les contacts étroits qu'il entretient avec chacun des territoires.

Il permettra le transfert aux Etats de l'ex-Communauté des activités et responsabilités qu'assumait la France, ceci sans heurts, sans risques pour les usagers.

Année après année, la relève africaine s'effectue, allégeant les frais de la France.

Il subsistera le sentiment attachant de cette collaboration qui ne peut qu'être un élément complémentaire en faveur d'une action se poursuivant en commun.

En conclusion, quelles sont les perspectives du transport aérien ? Elles sont à la fois réjouissantes et inquiétantes.

Réjouissantes, parce qu'il est certain que l'on va vers une vulgarisation et une utilisation de plus en plus développée du transport aérien. Les chiffres de passagers, chaque année, l'attestent.

Inquiétantes, parce que l'évolution des techniques est telle qu'elle pose à la fois des problèmes d'exploitation et des problèmes financiers délicats et lourds d'incidences.

Les capacités offertes atteignent des proportions telles qu'il convient de repenser le problème du transport aérien.

Les avions qui bientôt relieront New-York à Paris en trois heures à peine, avec 250 personnes à bord, risquent de connaître souvent des remplissages insuffisants, ceci dans le moment où la généralisation du supersonique fera obligation aux compagnies de procéder à des investissements considérables.

Il est urgent de convenir d'une véritable concentration des moyens, d'une harmonisation des efforts et de l'action de l'ensemble du transport aérien, si l'on veut éviter d'en compromettre la pleine expansion.

Telles sont, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les considérations que je devais exprimer au nom de la commission des finances qui, sous le bénéfice des remarques présentes, propose l'adoption de ce budget. (Applaudissements.)

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. Dans la préface de son rapport, notre rapporteur général a placé ce budget de 1962 sous le signe de la dynamique de l'équilibre.

Vous-même récemment, monsieur le ministre — c'était, je crois, devant une assemblée de journalistes — vous avez fait allusion à la bicyclette qui va d'autant plus droit qu'on roule plus vite.

De cette philosophie de l'accélération, je ne retrouve pas la marque dans l'évolution des crédits consacrés à l'aviation civile et commerciale.

Equilibré, certes, mais sans imagination, ce budget fait plutôt penser au planeur, et vous savez ce qui arrive quand les courants ne portent plus.

Nous ne devons pas nous reposer sur les lauriers de la *Caravelle* ni vivre sur la lancée d'un heureux essor de notre construction aéronautique.

Dans cinq ans au plus tard, que nous le souhaitions ou non, l'ère du transport aérien supersonique s'ouvrira. Il s'agit d'être prêts.

C'est précisément aujourd'hui l'heure du choix. Et dans le cadre du plan d'équipement, il faut prévoir l'intervention de l'Etat, d'abord pour le financement de nos prototypes, et notamment de la *Super-Caravelle* de Sud-Aviation qui doit être notre réalisation de pointe.

Choix aussi de la formule. Il semble que l'on doive s'arrêter à celle d'un moyen courrier volant aux environs de mach 2 et résultat d'un mariage de *Caravelle* et de *Mystère IV*.

Encore est-il fort important de fixer dans le projet les possibilités souhaitées de cet appareil, qui peut être soit un long moyen courrier, soit un court moyen courrier, ce qui est très différent.

L'industrie américaine s'orientera vraisemblablement exclusivement vers la réalisation d'un long courrier intercontinental volant aux environs de mach 3. Il paraît sage de ne pas essayer de s'aligner sur cette formule pour trois raisons au moins : le risque de concurrence trop directe et disproportionnée avec les Etats-Unis ; la nécessité de continuer à satisfaire notre clientèle de *Caravelle*, qui est celle d'un moyen-courrier bien placé sur le marché international ; enfin si les performances de vol à mach 2 ne supposent guère de bouleversements dans l'industrie, les problèmes de mach 3 et au-delà soulèvent notamment des problèmes thermiques qui apparaissent difficiles même à l'époque du cosmos.

Nous souhaitons que cette *Super-Caravelle* possède un rayon d'action suffisant pour couvrir les escales d'Europe, d'Algérie, de la Communauté. Il serait paradoxal de voler à mach 2 sans pour autant pouvoir dépasser Alger ou Rome.

Cette réalisation séduisante, ce prototype, ne doit pas nous faire oublier les autres firmes françaises dont l'effort est remarquable. Et nous sommes surpris qu'aucun crédit ne vienne cette année aider, c'est-à-dire hâter la réalisation du *Bréguet 941*. Souvenons-nous du *Bréguet Deux ponts*, excellente machine qui fit ses preuves, mais beaucoup trop tard malheureusement pour notre exportation.

Heure du choix aussi pour la politique de nos compagnies. Le regroupement des compagnies aériennes apparaît dans la situation actuelle comme une nécessité à laquelle nul n'échappe et que personne ne semble contester. Avec la disparition de certaines petites compagnies privées, la fusion en projet entre l'U. A. T. et la T. A. I. tend à confirmer cette tendance.

Il n'est pas sans intérêt que le statut de nos compagnies intérieures se clarifie au moment où la constitution d'une large entente européenne semble devoir entrer dans une phase nouvelle.

Nous n'en sommes plus, et c'est heureux, au temps où l'on répartissait les trafics comme l'on partage un gâteau, où l'on permettait l'acquisition à l'étranger d'appareils constituant une flotte disparate, où l'on coordonnait dans la division.

Les accords conclus sur la base de l'existence des trois compagnies françaises sont déjà déformés par le regroupement de deux d'entre elles. Le jeu de la concurrence protégée et du libéralisme sous monopole nous semble, à la lumière de ces faits, totalement condamné.

Heure du choix pour le transport intérieur.

Nous souhaitons, monsieur le ministre — et ce souhait est exprimé par de nombreux membres de la commission de la production et des échanges, des diverses régions de France — que vous nous donniez l'assurance formelle qu'en aucun cas nous ne reviendrons à une nouvelle mise en sommeil du transport aérien intérieur français. Les lignes ouvertes doivent être maintenues, le réseau complété.

Par ailleurs, la régularité des programmes et des horaires est une condition essentielle pour l'exploitation d'un réseau intérieur. Les formalités peuvent être notablement simplifiées, notamment par la spécialisation poussée d'une partie de l'aérogare d'Orly et par la mise en service de la liaison Orsay-Orly, car si les délais aéroport-ville sont insupportables pour certaines liaisons internationales, ils le sont bien plus encore pour les liaisons intérieures.

Déjà, et malgré un défaut de publicité regrettable, le trafic intérieur français fait preuve de son rôle important dans le cadre d'une politique de décentralisation et de renaissance économique de la province. On ne dira jamais assez l'aspect réel et psychologique de l'avion dans le développement provincial. N'oublions pas non plus que tout réseau intérieur reste lié au réseau international. Paris—Genève n'est-elle pas une ligne internationale desservant pourtant toute une région de la France ?

Un regroupement s'imposera-t-il un jour ? Pour l'instant, nous vous demandons, monsieur le ministre, de suivre de près l'expérience d'Air-Inter, en plaçant l'idée de service avant toute autre notion.

Les problèmes humains dans l'aéronautique sont d'autant plus importants que la technicité y est plus poussée.

Félicitons-nous du dialogue maintenant ouvert en permanence entre le personnel navigant d'Air France et son président. Dans le bilan de cette compagnie, le poids visible, et invisible aussi, des mouvements de grève pèse lourdement. Une politique du personnel à la fois réaliste et humaine s'impose dans une entreprise qui emploie plus de 20.000 personnes sous tous les cieux et dans des catégories d'activités très diversifiées.

Que votre tutelle en la matière, monsieur le ministre, se fasse aussi stricte que légère. J'ai déjà donné un avis sur ce point au cours d'un débat sur les entreprises nationalisées. Je n'y reviendrai point.

Nous vous demandons aussi de régler le statut du personnel de la navigation aérienne, et notamment des contractuels. Il s'agit — vous le savez — d'un personnel d'élite dont on ne souligne pas suffisamment la conscience et le dévouement. Faire cesser au plus tôt disparité et injustice envers ces techniciens est votre devoir, monsieur le ministre. Je suis certain que vous aurez à cœur de ne point y faillir.

Je partage l'opinion de mon collègue M. Anthonioz sur l'évolution des crédits d'aide à l'aviation légère et sportive.

Cette aide est très nettement insuffisante. Même si l'effort de l'Etat paraît raisonnable, il n'est pas à la mesure de notre époque.

Les réalisations prestigieuses, comme l'aérogare d'Orly inaugurée cette année par le général de Gaulle, ne doivent pas nous faire oublier l'ensemble de notre infrastructure en métropole, en Algérie, au Sahara — je pense à l'aéroport de Touggourt — et dans la Communauté.

Le trafic intérieur notamment nécessite un équipement très complet de nos aéroports métropolitains.

Quant au projet d'aéroport international, il faut l'envisager pratiquement, mais il suppose aussi le développement de l'infrastructure hôtelière, tant il est vrai que l'avion participe à toutes les formes de l'activité d'un pays : si l'on ne construit pas d'avion et si l'on n'a pas un certain prestige, on ne transporte pas ; si l'on transporte, il faut pouvoir accueillir. Ce sont des vérités évidentes.

Avec l'avis favorable que la commission de la production et des échanges donne à l'adoption de ces crédits essentiels, je voudrais, en conclusion, citer cette phrase : une nation a le rang de son aviation.

Pardonnez-moi, monsieur le ministre, si j'ai montré dans cet avis beaucoup trop d'ambition ; elle se voudrait à la mesure que nous souhaitons à la grandeur de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Davoust.

M. André Davoust. Mes chers collègues, après quelques considérations d'ordre général j'examinerai essentiellement la situation des personnels de la navigation aérienne que MM. les rapporteurs ont évoquée brièvement.

Ce qui frappe tout d'abord dans ces personnels, c'est leur diversité et leur manque d'unité. Si le personnel des bases aériennes est rattaché aux ponts et chaussées, celui de la météorologie possède un statut propre. A côté du personnel de la navigation aérienne, il y a les contractuels, il y a les ouvriers permanents qui possèdent un statut et ceux qui n'en possèdent pas, il y a les personnels d'Algérie et ceux dits locaux. Je ne parle pas des agents employés dans les services administratifs ni de ceux qui travaillent dans les services extérieurs.

Nous remarquons aussi que l'effectif du personnel n'a pas augmenté depuis cinq ans, alors que leurs activités ont progressé dans tous les domaines, compte tenu de l'évolution rapide des transports aériens au cours des dernières années.

Une réforme de ces corps s'est donc révélée indispensable pour faire face aux nécessités de fonctionnement des services. La réforme attendue comporte un effort certain de compréhension, je le reconnais ; mais je me demande si ses bases ne sont pas quelque peu arbitraires.

Le budget qu'on nous propose est trop souvent gagé : on améliore des postes, mais l'on supprime des emplois. Je lis, par exemple, au chapitre 31-21 qu'à la création le 512 emplois dont la nécessité est évidente — il s'agit d'ingénieurs, de chefs-techniciens et de techniciens supérieurs — correspond la suppression de 512 emplois dont l'utilité n'est pas contestée. Gager la réforme ne suffit pas et ne répond pas au but recherché.

Entre le fiacre et le cheval-vapeur, des transformations techniques et sociales se sont opérées. De même, du vol à vue au pilotage sans visibilité n'y a-t-il pas eu nécessité d'évolution technique du contrôle, et de l'avion à moteur à celui du réacteur n'y a-t-il pas eu nécessité de mettre au diapason les techniques au sol et les personnels chargés des matériels ?

En bref, un tableau officiel des fonctions ne devrait-il pas avoir pour corollaire normal un tableau des effectifs ?

Les pourcentages de transformations d'emplois ayant été établis, il va falloir maintenant définir les fonctions relevant des emplois d'ingénieur, de chef-mécanicien et de technicien dont je parlais à l'instant.

Il s'agit d'une première étape, certes, mais que sera la seconde ?

Dans le rapport du Plan, un tableau fait apparaître une diminution de 348 emplois entre 1960 et 1965, mais, je l'ai déjà dit, l'évolution des techniques crée des besoins en personnels. Je crois que demain les services ne pourront plus faire face aux tâches nouvelles. On parle d'un million d'emplois nouveaux à créer grâce à l'application du Plan. La navigation aérienne ferait-elle partie de secteurs professionnels d'un autre âge et serait donc appelée à disparaître ?

Pourtant, on évoque la possibilité de trouver une nouvelle impulsion à l'aviation d'affaires. Il faudra équiper les aéro-dromes ; qui les fera fonctionner ?

En résumé, c'est un véritable plan d'évolution qu'il faut mettre en chantier. L'amélioration du statut doit répondre au progrès de l'aviation et tenir compte de l'effort de perpétuelle adaptation que ce progrès exige du personnel.

Faut-il envisager une réforme encore plus profonde de ce personnel, de le « sortir » en quelque sorte de la fonction publique, en créant, par exemple, un organisme parapublic, tel un office, qui permettrait plus de souplesse vis-à-vis d'un secteur en constante évolution technique? Mais il s'agit là d'une œuvre de longue haleine qu'il ne m'appartient pas d'évoquer.

J'arrive à quelques observations particulières.

La réforme des corps de la navigation aérienne se traduit par une augmentation de crédits, certes, mais aussi — je l'ai dit — par la suppression de postes dont le besoin est réel. Ces suppressions me paraissent injustes à l'égard de certains corps comme celui des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne puisque, pour eux, on supprime 200 millions de francs en quatre ans et que la réforme ne leur en rend que 30.

Il s'agit d'un personnel dont les fonctions comportent souvent de lourdes responsabilités et qui fut constitué à l'origine par l'intégration des commandants d'aérodrome, des chefs de poste radioélectrique, enfin, d'agents contractuels, militaires de réserve pour la plupart qui, au lendemain de la guerre, possédaient en matière d'opérations aériennes une compétence qui a été largement utilisée. J'ajoute que ce corps n'est pas en voie d'extinction puisque son effectif s'élevait à 45 unités au moment de sa constitution en 1949 et qu'il atteint actuellement 120. Ce personnel est inquiet de son avenir. Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous puissiez le rassurer.

Un mot maintenant sur la météorologie nationale.

La réforme de ce corps intéresse, dans le budget que nous discutons, 144 fonctionnaires sur 2.006. Elle se traduit, si elle est menée au terme prévu, 1965, par diverses créations et suppressions.

Au lendemain de la guerre, notre météorologie accusait sur les autres pays un grand retard dû au volontaire ralentissement du service pendant les années d'occupation. Ce retard n'a pas été comblé. Or, si notre « météo » accomplit parfaitement sa tâche dans le domaine de la protection aéronautique, elle joue également un rôle dans divers domaines pour lesquels son utilisation — comme cela se fait à l'étranger — s'avère précieuse : agriculture, hydrologie, urbanisme, recherche scientifique notamment.

Pour effectuer ces travaux éminemment utiles, la météorologie a besoin d'être rajeunie. Pour ce faire, il faut apporter des changements dans la structure du service et améliorer la situation du personnel. Afin de donner aux carrières nouvelles qui s'ouvrent à lui, un attrait susceptible de permettre un recrutement normal, il faut que le futur statut comporte à tout le moins : une amélioration du début de carrière, un nombre de grades de débouchés à indices plus élevés accessible à un pourcentage normal d'agents, des possibilités accrues d'accès dans les corps supérieurs.

Je souhaite qu'une nouvelle étude du problème soit entreprise et je voudrais, monsieur le ministre, savoir si une solution est en vue.

J'en arrive maintenant au problème des contractuels.

Il n'y a qu'un problème, celui de leur intégration. Les contractuels de l'aviation civile, à l'inverse de ce qui se passe dans d'autres départements ministériels, bénéficient pour la plupart d'un statut, dit statut 1018 de 1948. Ils occupent des emplois permanents.

Rien ne s'oppose donc, me semble-t-il, à une intégration qui ne représente pratiquement aucune charge budgétaire, puisque l'administration est déjà obligée de cotiser pour eux à deux régimes de retraites : I. G. R. A. N. T. E. et I. P. A. C. T. E.

J'ajoute qu'un précédent en matière de contractuels existe au ministère des anciens combattants. Ce précédent ne peut que vous encourager, monsieur le ministre, à œuvrer en ce sens.

Je désire appeler également votre attention sur un problème qui revêt un certain aspect politique : il s'agit des agents à statut local et des agents contractuels dits locaux.

Le chapitre 31-11 du « bleu » concerne des agents à statut local. De quoi s'agit-il? Si ce sont des agents des départements d'outre-mer, il est peu normal qu'ils soient considérés à statut local car on risque de créer ainsi un esprit de partition en opposant métropolitain et locaux.

Dans les départements d'outre-mer existent des agents contractuels de la navigation aérienne dits locaux : ces agents se plaignent de n'être pas considérés comme appartenant aux corps de titulaires ou de contractuels. Ainsi, ils ne peuvent prétendre aux transformations d'emplois. Il se crée, là aussi, un climat d'opposition vis-à-vis de la métropole.

Je pense qu'il importerait de les réintégrer très rapidement et de leur donner les mêmes droits que leurs collègues de travail, car ils assurent avec conscience et compétence leurs tâches professionnelles.

On notera qu'ils ne sont pas très nombreux à la Martinique, la Guadeloupe et en Guyanne. Je ne crois pas qu'il y en ait à la Réunion. La décision que j'espère coûterait peu à l'Etat, puisqu'ils sont déjà rémunérés comme contractuels.

Quelques mots seulement pour souligner les très graves problèmes qui se posent en Algérie quant aux situations des divers personnels qui y sont en service.

D'une part, le volontariat ne se manifeste pas pour remplacer les personnels qui, pour des raisons diverses, demandent leur mutation. Il serait désirable de rechercher rapidement des solutions.

D'autre part, l'exploitation des aérodromes algériens de Philippeville, Constantine, Batna, Biskra, Bougie, Chéragas et Tiaret est assurée par du personnel dit « cadre local » payé sur le budget de l'Algérie. Ce personnel, faute de statut, est très inquiet. Il n'a aucun espoir d'être titularisé ni aucune possibilité d'effectuer des versements pour une retraite ou de concourir pour accéder à des grades supérieurs.

Pourtant, quelque espoir semble leur depuis peu puisqu'il semble que l'on s'oriente vers la création d'un office similaire, dans la forme, à ce qui a été créé en Afrique et à Madagascar. Mais il importe — si le projet voit le jour — que ce soit bien un « office de la sécurité aérienne en Algérie et au Sahara » qui soit créé et non un quelconque organisme d'infrastructure qui ne permettrait aucun prolongement futur.

Je terminerai par quelques observations concernant la situation de certains agents.

Je signale, par exemple, la création d'un corps de téléphonistes prévue au chapitre 31-01. Les modifications d'effectifs gagées par des suppressions d'emplois aux divers chapitres impliquent, en principe, que les services ont recensé tous les emplois relevant du nouveau corps de téléphonistes. Or, je ne suis pas tout à fait convaincu, car pour des opérations similaires des pyramides d'effectifs ont été établies en fonction d'impératifs budgétaires.

Le chapitre 31-42 appelle un court commentaire.

Les personnels de la navigation aérienne doivent constamment suivre des stages de perfectionnement ou de transformation de spécialités : ces stages sont indispensables à la bonne marche des services, mais ils ne vont pas sans créer de profondes perturbations dans les foyers des agents. Un régime indemnitaire pour stagiaires a, certes, été institué, mais il ne compense pas les divers ennuis créés et n'encourage pas les agents chargés de famille à suivre de tels stages. Pourquoi ne pas purement et simplement allouer des indemnités dites « frais de mission »?

Quant au personnel ouvrier, il n'est pas toujours rémunéré suivant le groupe correspondant à sa fonction professionnelle. Il apparaît, en tout cas, comme certain que les vingt-huit emplois prévus au chapitre 31-13 sont insuffisants pour réparer l'ensemble des injustices actuelles.

La création de quatre postes d'agents contractuels au chapitre 31-11 m'amène à dire que je ne comprends pas pourquoi on crée des emplois d'agents sur contrat alors que l'on diminue certains effectifs de corps de titulaires.

Ma dernière observation portera sur la limite d'âge du personnel navigant des corps techniques de la navigation aérienne.

Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, l'émotion soulevée dans les milieux intéressés par la publication de l'arrêté du 29 juillet 1960 rayant des contrôles du personnel navigant les membres des corps techniques de la navigation aérienne ayant atteint l'âge de cinquante-cinq ans. Vous avez bien voulu faire connaître à notre collègue M. Devèze que vous envisagiez de modifier l'arrêté en cause en reculant la limite d'âge de manière à aligner les corps techniques de la navigation aérienne sur les corps techniques militaires de l'air.

Je ne pense pas que les mesures attendues aient été prises car, il y a quelques jours à peine, une licence de pilote a encore été retirée en application du texte susindiqué. J'espère que les difficultés que vous rencontrez seront bientôt apaisées et que vous pourrez ainsi apaiser l'émotion qui règne dans le personnel en cause.

J'ai pensé que ce tour d'horizon sur la situation faite aux personnels de l'aviation civile était utile à l'occasion de la discussion de ce budget comme l'avait fait au mois de juillet M. Devèze lors du vote du collectif.

A la lumière du projet de loi de finances, j'ai passé en revue la plupart des services qui attendent qu'une solution

solt apportée à leurs problèmes. Monsieur le ministre, vous êtes attaché à l'essor de l'aviation civile. Vous connaissez le dévouement d'un personnel compétent, aimant son travail qu'il accompli avec une conscience remarquable. Je sais que vous étudiez ses problèmes, que vous comprenez ses difficultés et que vous vous préoccupez de son avenir. J'attends donc avec confiance les bonnes réponses que vous ne manquerez pas de me faire sur les sujets que je viens d'invoquer. (Applaudissements.)

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

M. René Lecocq. Un fâcheux concours de circonstances a voulu que je sois obligé de réduire à dix minutes la demi-heure que j'avais demandée pour l'intervention que je tenais à faire en faveur des liaisons aériennes entre le Nord de la France et les pays circumvoisins. Je me bornerai donc à l'essentiel.

C'est un fait que la région du Nord est sous-développée, au sens restreint du terme, s'entend. Je veux dire par là — et je ne cesserais de le proclamer parce que c'est une vérité que M. Baumgartner lui-même a reconnue précédemment — que l'expansion du Nord de la France serait beaucoup plus importante et plus rapide si cette région recevait une aide plus généreuse de la part du Gouvernement.

La façon dont celui-ci aide au développement du trafic aérien de cette région est un exemple typique du quasi-abandon dans lequel on la laisse. Ainsi, M. le ministre des travaux publics et des transports avait fait inscrire une subvention de 200 millions d'anciens francs destinée à faciliter la création d'un réseau intérieur qui est indéniablement nécessaire à notre économie. M. le secrétaire d'Etat aux finances a fait supprimer cet article et M. le Premier ministre, appelé à arbitrer le litige, a confirmé cette décision.

Je pense que ce fut là une mauvaise opération, car cette modeste subvention serait venue alléger quelque peu l'effort que doivent soutenir seules les collectivités locales pour l'aménagement de ce réseau aérien intérieur.

On comprend mal pourquoi le Gouvernement ne traite pas sur un plan d'égalité les différents modes de transport. Pourtant, il serait équitable que cette participation au déficit d'exploitation d'Air Inter fût rétablie au plus tôt.

Dans le même budget figureront les subventions à la compagnie Air France proportionnellement à son chiffre d'affaires international. Aussi, les choses pourraient-elles s'arranger pour le Nord si le directeur d'Air France pouvait garantir que l'aérodrome de Lille-Lesquin sera assuré d'un minimum de liaisons en 1962.

Le premier objectif à atteindre est l'établissement d'un service quotidien entre Lille et Londres et entre Lille et Dusseldorf. Mais pourquoi doit-on défendre des causes aussi justes et aussi évidentes ?

C'est un fait que le trafic aérien sur la partie la plus prospère de la France est de beaucoup inférieur à ce qu'il est non seulement dans les pays à haut niveau de vie mais même dans d'autres régions de France, à Marseille, Nice, Bordeaux, Lyon, par exemple.

On conçoit l'incidence que peut avoir ce retard sur notre économie. Un pays, une région, ne peuvent se développer que s'ils possèdent des moyens de transport adéquats. Or, dans l'état actuel du réseau routier et ferroviaire entre Lille et Paris, seuls des transports aériens peuvent mettre le Nord en liaison rapide avec ses clients du reste de la France et des pays du Marché commun.

Il faut aussi considérer que près de quatre millions d'individus vivent dans un rayon de 50 kilomètres autour de l'aérodrome de Lille-Lesquin qui est, de ce fait, le lieu où doit être établi normalement un aérodrome moderne.

Cette importance démographique jointe à une puissance industrielle, commerciale et culturelle considérable justifie pleinement l'existence d'un aéroport assurant un trafic important. D'ailleurs, si l'on voulait priver le Nord de cet avantage au profit de Paris, on commettrait une nouvelle erreur dont il ne serait pas difficile de démontrer la gravité si j'en avais le loisir.

Or 10.000 commerçants et industriels se déplacent chaque année pour leurs affaires par train ou en automobile du Nord et du Pas-de-Calais vers le centre de la France. Pourquoi ne pas leur permettre de se déplacer par l'avion, en définitive moins onéreux et plus rapide ?

Les huit chambres de commerce du Nord ont eu à cœur de démontrer que la chose était nécessaire et même souhaitée. En effet, pendant neuf mois, elles ont exploité à leurs frais une ligne témoin qui a transporté près de 12.000 passagers entre le Nord et le Sud de la Loire.

Les transports aériens vers la Grande-Bretagne connaissent la même faveur. Si l'on compare ce qui se passe dans certains pays où les transports aériens sur petite distance sont intenses, avec ce qui se passe dans notre pays et, en particulier dans le Nord de la France, on s'aperçoit combien notre région est déshéritée. C'est contre cela qu'il faut réagir au plus vite, car, si nos moyens de transport ne sont pas adaptés à notre économie, nous risquons de voir celle-ci périr dangereusement.

Il faut que de bonnes liaisons aériennes, ne passant pas par Paris, mettent le Nord en relation rapide avec les grandes villes de France et avec les grandes métropoles du Marché européen.

C'est alors que se pose le dilemme suivant : ou bien on permet à Air-Inter d'assurer ces liaisons, et alors il faut l'aider ; ou bien Air France veut à tout prix se réserver le monopole des transports publics, et alors il faut que le Gouvernement fasse rapidement de Lille-Lesquin une base digne de l'importance de la région qu'elle doit desservir.

C'est pourquoi je me permets, monsieur le ministre, de vous demander quelle option le Gouvernement est susceptible de prendre dans l'avenir et si, personnellement, vous avez des projets relativement à l'aménagement des transports dans le Nord de la France. (Applaudissements.)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le chapitre de la « navigation aérienne » du budget de l'aviation civile est doté de quelques crédits supplémentaires. Avec la création d'emplois pour deux ingénieurs généraux et l'ingénieur en chef, ces crédits permettront, pour l'essentiel, la transformation en « divisionnaires » de seize ingénieurs des travaux, soit 3,58 p. 100, et de 430 adjoints techniques en 88 chefs techniciens et 342 techniciens supérieurs sur un total de 1.750, soit un pourcentage de 24,4 p. 100.

La marge est grande entre ces crédits et ceux que demandait M. le secrétaire général à l'aviation civile pour mettre en application une réforme statutaire jugée très nettement insuffisante par les personnels.

Mais cette marge paraît encore plus démesurée lorsqu'on connaît les revendications des personnels de la navigation aérienne.

En matière statutaire, ces revendications ne peuvent paraître démagogiques à qui connaît le travail de ces personnels chargés d'assurer la sécurité des avions en vol.

Chacun se flatte de posséder une aviation marchande qui concurrence brillamment celle des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, mais sait-on qu'un contrôleur de la navigation aérienne française gagne de deux à trois fois moins qu'un de ses collègues britanniques ou américains ?

Selon la réforme statutaire gouvernementale, pour les adjoints techniques dont le traitement, en fin de carrière, est actuellement de 1.107 nouveaux francs 27, indemnités comprises, 27 p. 100 seulement d'entre eux parviendraient à l'indice terminal 390, avec un traitement de 1.185 nouveaux francs 25, et 7 p. 100 achèveraient leur carrière à l'indice 420, avec près de 1.300 nouveaux francs.

Cette proportion est notoirement insuffisante. Depuis 1956, le volume du trafic a augmenté de plus de 30 p. 100. Celui des effectifs est, par contre, inchangé.

La mise en exploitation des appareils à réaction, depuis 1959, a exigé une adaptation profonde des personnels, une augmentation des connaissances nécessaires, en même temps qu'elle a considérablement augmenté l'intensification du travail, en raison des charges de travail.

Doit-on encore signaler que, tenant compte de la vitesse des avions à réaction, une récente conférence de l'I. A. T. A. a estimé que la responsabilité totale de l'évitement des abordages en vol incombait maintenant aux services du sol ?

L'indice terminal 390, en fin de carrière, qui a reçu l'approbation du conseil supérieur de la fonction publique le 20 juin dernier, pour le corps des instituteurs, doit, dans de telles conditions, être reconnu juste et nécessaire pour les adjoints techniques de la navigation aérienne recrutés au niveau du deuxième baccalauréat.

Enfin, l'échelle indiciaire 280-450, reconnue justifiée, le 20 décembre dernier, par le conseil supérieur de la fonction publique, doit permettre aux agents techniques de navigation aérienne actuels, dont les fonctions débordent largement celles qui sont dévolues au cadre B, de prétendre à une rémunération plus en rapport avec leur travail et les responsabilités qu'ils assument.

Quant aux agents de la navigation aérienne qui ne bénéficient d'aucune disposition favorable dans la réforme statutaire gouvernementale, il est nécessaire de rappeler le vote intervenu au

conseil supérieur de la fonction publique, le 20 juin dernier, tendant à les classer dans l'échelle indiciaire 180-295 net, ancienne échelle 8 C.

L'évolution du transport aérien et, partant, celle des services de sécurité au sol, commandent la mise en œuvre d'une série de mesures propres à assurer l'avenir du corps de la navigation aérienne. Ainsi, devraient être envisagés la titularisation des contractuels aux grades correspondant aux diverses fonctions exercées, dans l'esprit de la loi du 3 avril 1950 sur la réforme de l'auxiliaariat ; l'accès du corps des adjoints techniques largement ouvert aux agents de la navigation aérienne par voie de concours professionnels ; la fixation à l'indice terminal net 550 de la fin de carrière des ingénieurs des travaux et enfin le classement de tous les personnels dans le service actif.

Pour les personnels de la météorologie nationale, un mémoire vous a été adressé comme à nous-mêmes.

Il est signé de l'ensemble des organisations syndicales C. G. T., C. F. T. C. et Force ouvrière. Ces organisations syndicales constatent que votre réforme des corps de la météorologie intéresse au maximum 114 fonctionnaires sur 2.006 et que, si elle devait être menée sur ces bases à son terme, prévu en 1965, elle se traduirait par la suppression de 50 postes d'ingénieur ; la création de 50 postes d'ingénieur de travaux, soit 10 p. 100 de l'effectif ; la création de 200 postes de technicien chef et de technicien supérieur. Il est probant qu'avec de telles perspectives la réforme proposée ne vise nullement à une amélioration générale de la situation de ce personnel hautement qualifié.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, monsieur le ministre, l'ensemble des personnels a rejeté une telle réforme et leurs syndicats se sont refusés à élaborer de nouveaux statuts basés sur de tels principes.

Ils n'entendent pas être déclassés par rapport aux techniciens du Centre national de la recherche scientifique et aux fonctionnaires de l'enseignement, non plus qu'au personnel du ministère des postes et télécommunications qui ont des statuts identiques. Leurs revendications viennent d'être exposées, je me dispenserai donc de les rappeler.

Pour ces mêmes raisons, le conseil supérieur de la fonction publique, dans sa séance du 20 décembre 1960, a rejeté vos propositions.

Face au mécontentement qui est profond, votre réponse a été la réquisition. Cette nouvelle illégalité dure depuis le 29 mai 1961 et les personnels sont fondés à se demander si elle ne tend pas à devenir permanente.

Des sanctions ont été prises à l'encontre de certains personnels de la navigation aérienne entraînant de lourdes injustices administratives et pécuniaires pour nombre d'agents dont le seul tort fut d'exercer leur droit de grève reconnu par la Constitution.

En juin dernier, vous avez cru bon de promettre la levée de ces sanctions. Aucune mesure n'a suivi cette promesse. C'est ainsi que, notamment, le secrétaire général adjoint du syndicat C. G. T. de la navigation aérienne est toujours déplacé arbitrairement dans un poste de province où ses aptitudes et connaissances professionnelles sont loin d'être utilisées.

Enfin, l'examen de votre budget intervient au moment où une grève d'une grande ampleur vient souligner le mécontentement de la société nationale Air France. Le personnel d'Air France réclame des augmentations de salaires qui tiennent compte et de la perte de son pouvoir d'achat par rapport à 1957 et des hausses continues du coût de la vie.

Il estime, en outre, que la haute qualification professionnelle exigée, consacrée par de nombreux essais, examens, concours ou stages, les responsabilités qu'il lui est demandé d'assumer, méritent d'être prises en considération.

Pour lui aussi, depuis la mise en service des avions à réaction, les conditions de travail se sont aggravées en raison du grand nombre des passagers à traiter.

Il nous paraît normal que la société nationale, pour compenser l'insuffisance de ses effectifs, fasse appel à une main-d'œuvre extérieure, qu'elle loue au jour le jour avec un bénéfice certain ; des sortes de négriers modernes, en somme.

Une certaine inquiétude se manifeste parmi le personnel, non seulement d'Air France, mais de l'ensemble du transport aérien français, quant à la politique d'avenir de ce moderne moyen de transport :

D'une part, se pose la question du maintien de cette société Air Inter qui, ne possédant rien en propre, ni matériel, ni personnel, ne fonctionne qu'avec des appareils loués à la société nationale Air France, laquelle endure seule les critiques souvent justifiées des usagers.

D'autre part, les laborieuses tractations visant à la constitution d'Air Union sont lourdes de menaces, en face des appétits allemands et italiens, quant au maintien des positions européennes et mondiales de la société nationale Air France.

Enfin, la fusion projetée de deux grandes compagnies privées — U. A. T. et T. A. I. — constitue en fait une concentration de type capitaliste dont bénéficieraient les actionnaires des Chargeurs réunis, mais qui redoutent les travailleurs des deux compagnies qui y voient, avec raison, sinon une réduction prévisible des effectifs, au moins la recherche par leurs employeurs d'une productivité accrue.

C'est ce qu'illustre, notamment, l'arrêt de travail de huit jours du personnel civil navigant de l'U. A. T., vers qui sont allés la sympathie et l'appui des pilotes de ligne et de leur syndicat national. Cette concentration nous paraît de surcroît mettre en danger la vocation internationale reconnue à Air France.

Pour donner des apaisements mérités aux différentes catégories de ce personnel du transport aérien français, particulièrement qualifié, qui ne doivent pas être lésées par l'évolution technique extrêmement rapide de cette industrie, il nous paraît indispensable que soit examinée, avec ses organisations syndicales, l'élaboration d'un statut commun à l'ensemble des travailleurs du transport aérien, personnel au sol et personnel navigant, statut qui lui assurerait, quelles que soient les fluctuations des entreprises, la garantie de l'emploi et de la classification, la garantie de salaire, de la retraite et des droits sociaux, la garantie du droit syndical.

Ce sont là des mesures qu'il me paraît indispensable de prendre si l'on veut conserver un personnel expérimenté et attaché à sa profession. Ce n'est là qu'un minimum dont votre budget, monsieur le ministre, est loin de tenir compte. C'est pourquoi nous ne l'approuverons pas.

M. le président. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436) (deuxième partie) (rapport n° 1445 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports :

II. — Aviation civile et commerciale (*suite*) (annexe n° 29. — M. Anthonioz, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Services du Premier ministre :

Section II. — Information (annexe n° 21. — M. Nungesser, rapporteur spécial ; avis n° 1486 de M. Boinvilliers, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

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

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

RENÉ MASSON.