

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE: FRANCE ET OUTRE-MER: 22 NF; ETRANGER: 40 NF  
(Compte chèque postal: 9063.13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION  
26, RUE DESAIX, PARIS 15<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 NF

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

### 2<sup>e</sup> Législature

#### SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1962-1963

### COMPTE RENDU INTÉGRAL — 1<sup>re</sup> SEANCE

#### Séance du Jeudi 27 Décembre 1962.

##### SOMMAIRE

1. — Ouverture de la session extraordinaire (p. 197).
2. — Eloge funèbre (p. 198).  
MM. le président, Couve de Murville, ministre des affaires étrangères.
3. — Communication de M. le Premier ministre (p. 198).
4. — Fixation de l'ordre du jour (p. 198).
5. — Ratification de la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne. — Discussion d'un projet de loi (p. 198).  
MM. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports; Calméjane, rapporteur de la commission de la production et des échanges.  
Discussion générale: MM. Davoust, de Montesquiou, Salagnac, Anthonioz, le ministre des travaux publics et des transports, Couve de Murville, ministre des affaires étrangères.  
Article unique.  
M. Salagnac.  
Adoption de l'article unique.

6. — Réunion de la conférence des présidents (p. 204).
7. — Dépôt de projets de loi (p. 204).
8. — Dépôt d'un rapport (p. 204).
9. — Dépôt d'un avis (p. 204).
10. — Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 204).
11. — Vœux de M. le président (p. 204).
12. — Ordre du jour (p. 205).

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

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— I —

##### OUVERTURE DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE

M. le président. Au cours de la dernière séance de la session ordinaire, j'ai donné connaissance à l'Assemblée du décret convoquant le Parlement en session extraordinaire.

En application de l'article 29 de la Constitution, je déclare ouverte la session extraordinaire de l'Assemblée nationale pour 1962-1963.

— 2 —

## ELOGE FUNEBRE

**M. le président.** Le décès de Jean Sourbet (*Mmes et MM. les députés se lèvent*) a plongé dans la tristesse tous ceux qui l'ont connu.

Ainsi, à peine installée, notre nouvelle Assemblée se trouve endeuillée, et il m'est infiniment douloureux qu'un de mes toux premiers actes de cette législature soit de rendre un dernier hommage à celui qui, depuis si longtemps, représentait le même département que moi-même. Ce n'est pas seulement dans les rangs de ses amis politiques, c'est dans l'Assemblée tout entière que cette mort jette la consternation : c'est un parlementaire de grand mérite qui disparaît ; l'un de ces hommes avec lesquels il est possible d'être en désaccord sans pour autant que soit atteinte en quoi que ce soit l'estime que lui porte son vis-à-vis.

Jean Sourbet était né le 1<sup>er</sup> novembre 1900 à Morizès, en Gironde, où il a vécu jusqu'à sa mort.

Ce fut dans l'administration de sa commune natale qu'il fit ses premières armes. Jeune exploitant agricole, il fut élu conseiller municipal à l'âge de 28 ans. Son affabilité calme et souriante, son dévouement au monde paysan, autant que la sincérité de ses convictions, lui valurent dès lors une popularité croissante, consacrée au cours des années par toute une série de succès politiques.

Tour à tour, il devint maire de Morizès, en 1932, trois ans seulement après son élection au conseil municipal, puis, en 1937, conseiller d'arrondissement du canton de la Réole, et, en 1945, conseiller général. Il fut élu député de la Gironde en juin 1946 ; deux ans plus tard, en décembre 1948, les grands électeurs le choisirent pour les représenter au Conseil de la République, mais il renonça à ce mandat pour conserver celui de député. Depuis cette date, il fut constamment réélu, appartenant ainsi, sans discontinuité, à notre Assemblée.

Sa compétence et son expérience dans le domaine agricole le firent désigner en qualité de secrétaire d'Etat à l'agriculture dans le premier cabinet Edgar Faure, en janvier 1952 ; dans le second ministère Edgar Faure, en 1955, il devint un ministre de l'agriculture doté d'un solide bagage, fait non seulement de connaissances théoriques mais aussi d'enseignements puisés dans la pratique.

Jean Sourbet occupait dans nos travaux une place importante due à un labeur considérable. Dans les quatre législatures précédentes, il eut une activité intense au sein de nombreuses commissions : en particulier, il assumait les fonctions de secrétaire des commissions des territoires d'outre-mer, de la comptabilité, de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes ; il fut, en outre, choisi pour présider la commission des boissons, poste particulièrement délicat.

C'est à l'agriculture, avant tout, que notre collègue a voué son existence. Il participa à tous les débats qui, périodiquement, s'instaurent à l'Assemblée sur les problèmes agricoles. Il fut d'ailleurs l'auteur de nombreux textes en ce domaine, notamment en qualité de ministre : mesures destinées à soutenir le cours des vins ; projet de loi pour assainir le marché des vins ; projet de loi sur la formation professionnelle et la vulgarisation agricole, etc.

Ses interventions furent toujours animées par une parfaite connaissance des sujets qu'il évoquait avec une largeur de vue lui permettant de dépasser le plan des intérêts locaux. C'est d'ailleurs cette aptitude qui le fit désigner comme représentant de l'Assemblée nationale au Conseil de l'Europe, où il exerçait depuis plusieurs années les fonctions de rapporteur général de la commission de l'agriculture. En mars 1955, il avait même été appelé à présider à Paris une conférence internationale sur l'organisation et l'unification des marchés agricoles européens, « le Pool vert », réunissant les représentants de dix-huit Etats.

Telle a été, mes chers collègues, rapidement brossée, l'activité de Jean Sourbet qui présida, au sein de cette Assemblée, le groupe des indépendants et paysans.

Il laissera parmi nous le souvenir d'un homme affable et courtois, désintéressé, jouissant d'une estime générale qu'il tenait, entre autres, de sa constante et profonde probité. Ce sont ces qualités, jointes à sa générosité foncière et à un très grand bon sens, qui lui vaudront de demeurer dans le souvenir de ceux qui l'ont approché. Adversaires et amis s'unissent pour reconnaître que les services qu'il a rendus doivent lui valoir la gratitude publique.

J'adresse à Madame Sourbet, à ses enfants, à sa famille, mes condoléances respectueuses et émues ; je les adresse à ses amis politiques, à ses collègues du conseil municipal de Morizès

et du conseil général de la Gironde. Je leur exprime à tous les regrets unanimes de l'Assemblée nationale.

**M. Maurice Couve de Murville, ministre des affaires étrangères.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

**M. le ministre des affaires étrangères.** Je voudrais très simplement associer le Gouvernement à l'hommage qui vient d'être rendu à Jean Sourbet.

Sans avoir jamais eu l'honneur et le privilège d'être son collègue, je l'ai bien connu alors qu'il exerçait les fonctions de ministre de l'agriculture, puis, dans la suite de sa carrière et, notamment, au cours de la précédente législature.

Je sais la compétence et la probité dont il a fait preuve dans les tâches qu'il a assumées, en particulier au service de l'agriculture française.

C'est dire que je mesure pleinement la perte que le Parlement éprouve avec sa disparition.

J'associe le Gouvernement à ce deuil et j'exprime à l'Assemblée, plus spécialement aux représentants de la Gironde, ainsi qu'à Madame Jean Sourbet et à sa famille nos condoléances très émues.

— 3 —

## COMMUNICATION DE M. LE PREMIER MINISTRE

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre, la lettre suivante :

« Le 19 décembre 1962.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement a décidé de confier à M. Maurice Herzog, député à l'Assemblée nationale, les fonctions de Haut-commissaire à la jeunesse et aux sports.

« Cette mission est dévolue à M. Herzog conformément à l'article 13 de l'ordonnance du 24 octobre 1958 relative aux conditions d'éligibilité et aux incompatibilités parlementaires.

« J'ajoute que M. Herzog est également maintenu, dans les conditions fixées par cet article, dans ses fonctions de secrétaire général du Haut-comité de la jeunesse de France et d'outre-mer.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« GEORGES POMPIDOU. »

Acte est donné de cette communication.

— 4 —

## FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** J'ai également reçu de M. le Premier ministre, la lettre suivante :

« Paris, le 26 décembre 1962.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de tenir une séance le jeudi 3 janvier 1963, à seize heures, en vue de commencer l'examen des projets de loi n<sup>os</sup> 46 et 47, tendant à la répression des crimes et délits contre la sûreté de l'Etat et fixant la composition et les règles de fonctionnement de la Cour de sûreté de l'Etat.

« Je vous prie de bien vouloir agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« GEORGES POMPIDOU. »

L'ordre du jour est ainsi fixé.

— 5 —

## RATIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE COOPERATION POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIEENNE

## Discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », signée à Bruxelles le 13 décembre 1960 (n<sup>os</sup> 52, 55).

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

**M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.** Mesdames, messieurs, le projet de loi qui vous est soumis a pour objet d'autoriser la ratification de la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, plus connue sous le nom de convention « Eurocontrol » et qui a été signée à Bruxelles le 13 décembre 1960.

Avant la fin de la dernière guerre déjà et, en particulier, à la reprise du trafic aérien civil, les caractéristiques des machines employées permettaient d'accomplir des vols réguliers par toutes conditions atmosphériques. Par ailleurs, l'importance du trafic augmentait rapidement, témoignant de la nécessité d'améliorer les échanges entre les pays et sanctionnant la reprise de l'activité économique.

Ces deux éléments conduisirent, avant même la fin des hostilités, à mettre au point des installations et des méthodes susceptibles d'assurer la sécurité du trafic aérien en fournissant aux équipages les moyens de pilotage, de guidage nécessaires, quelles que soient les conditions atmosphériques et en assurant, par des liaisons radiotéléphoniques, leur contact avec un réseau de services spécialisés au sol. Ces services avaient pour tâche, connaissant la situation d'ensemble du trafic aérien, de fournir à chaque équipage les informations destinées à assurer son espacement vertical ou horizontal par rapport aux autres appareils susceptibles de se trouver dans son voisinage. Le trafic aérien se développa depuis cette époque, connaissant, avec les années, l'expansion rapide et régulière que l'on sait.

Parallèlement, les services de contrôle de la circulation aérienne durent s'organiser et se renforcer, créant une discipline scientifique nouvelle faisant largement appel aux techniques les plus modernes en matière de télécommunications et d'électronique en général. Conformément aux principes posés par les différents Etats dans le cadre des discussions qui s'étaient déroulées au sein de l'organisation de l'aviation civile internationale, ces services ont été organisés en Europe occidentale sur une base strictement nationale. Chaque Etat créa, en conséquence, un ou plusieurs centres de contrôle, suivant l'étendue et la configuration géographique de son territoire.

En plus de cette charge d'exploitation des services proprement dits, il fallut organiser les services techniques destinés à promouvoir la politique d'avenir en matière de navigation aérienne, à réglementer les conditions d'utilisation de l'espace aérien, à étudier les matériels nécessaires, à les faire réaliser, expérimenter, essayer et installer.

Cependant, les perfectionnements constants apportés aux machines amenèrent peu à peu à substituer les avions à turbine — turbopropulseurs d'abord, turbohélices ensuite — aux avions à moteur à piston. Cette transformation affecta la plupart des liaisons régulières sur les lignes long courrier et moyen courrier, mettant de plus en plus à l'épreuve l'organisation dont je viens de parler.

En effet, l'augmentation continue de la vitesse des vols, qui fait qu'un avion moderne traverse maintenant la France en moins d'une heure, a rendu relativement trop exigües les dimensions des régions de contrôle employées. Parallèlement, elle a conduit à multiplier les contacts entre les appareils et les services au sol, contacts indispensables au moment des transferts de l'avion d'un centre à un autre, et ainsi à surcharger les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne responsables.

L'augmentation du trafic, toujours aussi rapide, a ajouté à ces inconvénients la saturation des liaisons radiotéléphoniques et celle de l'espace aérien, fonction du matériel et des procédés employés.

Ces difficultés croissantes conduisirent dès 1958 les administrations responsables à rechercher des formules permettant d'assurer de façon satisfaisante la régularité et la sécurité du trafic prévisible dans les années à venir. Des discussions se développèrent sur ce sujet, en particulier lors de la quatrième réunion régionale de navigation aérienne Europe-Méditerranée tenue à Genève la même année. L'idée se fit jour de l'opportunité d'une concentration des moyens et d'un remembrement des espaces aériens. En Europe occidentale, la relative exigüité des territoires nationaux et leur morcellement imposa la notion d'un regroupement des moyens des différents Etats autour d'une organisation internationale commune. C'est ainsi que naquit le projet d'organisation Eurocontrol.

La France tint rapidement une place prépondérante dans les travaux préparatoires qui aboutirent le 13 décembre 1960 à la signature à Bruxelles, par les représentants du Royaume-Uni, de l'Allemagne fédérale, des Pays-Bas, de la Belgique, du Luxembourg et de la France de la convention Eurocontrol.

Les structures prévues par la convention sont de deux sortes : d'abord, une agence, qui devra prendre en charge le contrôle de la circulation aérienne dans les espaces aériens supérieurs — c'est-à-dire au-dessus de 7.000 mètres — et jouira à cet effet

du statut de service public international doté de l'autonomie financière; ensuite, une commission qui réunira à un très haut niveau les responsables des administrations aéronautiques civiles et militaires des Etats membres et dont le rôle sera d'exercer la tutelle de l'agence et de favoriser l'harmonisation des réglementations nationales et la coordination des investissements en matière d'aide à la navigation aérienne. Le siège de la commission est fixé à Bruxelles.

Cependant, l'installation effective de ces deux organismes ne pouvant évidemment intervenir avant ratification par les différents Etats, il parut indispensable d'organiser déjà une coopération internationale en créant dès 1960, pour la période transitoire, d'abord une association de droit français qui prépare activement la mise en place de l'agence et de ses services et effectue les études correspondantes, puis une commission provisoire et, en pratique seulement, des réunions périodiques entre les directeurs généraux des administrations aéronautiques intéressées.

Les différents articles de la convention ont pour objet de fixer des règles de fonctionnement équilibrées entre les différents Etats participants.

En particulier, les dépenses de fonctionnement de l'agence sont réparties au prorata des produits nationaux bruts.

Pour votre information, j'indique que cette règle donne actuellement les chiffres suivants : Royaume-Uni, 33 p. 100; France, 28 p. 100; Allemagne, 27 p. 100; Belgique, 8 p. 100; Pays-Bas, 5 p. 100; Luxembourg, moins de 1 p. 100, ces pourcentages étant, bien entendu, sujets à révision selon l'évolution des conditions économiques des différents Etats.

Après la mise en vigueur de la convention — que, j'espère, vous ratifierez tout à l'heure — quels devront être les soucis de l'organisation ainsi créée.

Tout d'abord, la commission dont j'ai parlé aura pour tâche principale d'assurer la coordination qui nous paraît nécessaire, à partir et au-delà des normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile internationale, compte tenu des problèmes particuliers de chaque Etat contractant. Elle doit promouvoir la politique commune, coordonner les études, uniformiser les réglementations et enfin exercer la tutelle de l'agence. Cette dernière, pour sa part, a pour mission d'assurer le fonctionnement des services chargés de contrôler l'espace aérien supérieur, comme d'ailleurs de tout espace aérien dont un Etat contractant pourrait désirer lui confier la responsabilité.

Les statuts sont annexés au projet qui vous est soumis. En outre, il est prévu dans l'article 28 de la convention que, afin de réduire tant les dépenses d'investissement que les dépenses de gestion, l'agence fait appel aux services techniques nationaux et utilise les installations nationales existantes, chaque fois que la chose est possible, afin d'éviter tout double emploi.

Le groupe des six pays qui ont créé cette formule reste à tout instant susceptible d'extension. Le Gouvernement français a été heureux, depuis la signature de la convention de 1960, de voir l'Espagne, l'Irlande, la Suède et surtout l'Italie demander tout à tour à être admis en qualité d'observateur à suivre les travaux de l'association Eurocontrol, seule existante jusqu'à ce jour.

Au moment où nous commençons à entrevoir la mise en exploitation d'appareils de transport supersoniques, cet intérêt marqué par des pays voisins pour cette organisation nous est le meilleur des encouragements. La convention Eurocontrol doit entrer en vigueur un mois après la date du dépôt auprès du Gouvernement belge, siège de l'association, de la dernière des six ratifications nécessaires. A ce jour, quatre ratifications sont déjà acquises, celles du Royaume-Uni, de la Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg. La loi autorisant la ratification par l'Allemagne vient d'être votée et le dépôt à Bruxelles du document officiel interviendra dans les tout prochains jours.

C'est la raison pour laquelle, mesdames, messieurs, le Gouvernement estime urgente la ratification par la France qui permettra de donner vie aux institutions définitives et d'assurer leur démarrage immédiat dans l'intérêt du développement régulier et sûr du trafic aérien. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. le président.** La parole est à M. Calmégane, rapporteur de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

**M. Robert Calmégane, rapporteur.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter au nom de la commission de la production et des échanges et dont je vais vous donner lecture, car il vient seulement d'être distribué, a été adopté ce matin à l'unanimité.

La création d'Eurocontrol n'est qu'une première étape dans la réorganisation, à l'échelon européen, du transport aérien rendue nécessaire par la mise en service des quadrimoteurs.

L'idée d'un contrôle international de la circulation aérienne en Europe s'est progressivement développée à partir des discussions de la quatrième réunion régionale de navigation aérienne pour l'Europe et la Méditerranée de l'O. A. C. I., tenue à Genève en janvier 1958.

En 1960, le système en vigueur n'était plus adapté aux exigences de la circulation aérienne. Les différents pays européens étaient divisés en un certain nombre de régions d'information de vols : trois en France, trois en Allemagne, une en Belgique, notamment. Ces régions étaient elles-mêmes divisées en secteurs de contrôle, délimitées en altitude jusqu'à 6.500 mètres environ. Des zones de contrôle supérieures avaient été également délimitées dans l'espace aérien européen entre 6.500 mètres et 8.300 mètres. La mise en service des avions commerciaux à réaction a fait apparaître la caducité de ce système car il n'était plus possible de conserver, pour un centre couvrant une zone de 100 kilomètres, le contrôle d'un appareil dépassant la vitesse de 900 kilomètres/heure. A peine avait-il demandé à entrer dans le secteur qu'il en était ressorti avant même d'en avoir reçu l'autorisation. Il fallait donc instaurer pour des avions volant à plus de 10.000 mètres — 30.000 pieds — un contrôle de la circulation dans des espaces situés au-dessus des secteurs de contrôle inférieurs et dans un domaine jusqu'ici réservé aux appareils militaires.

C'est en vue de mettre sur pied l'organisation des nouvelles dispositions de contrôle de la navigation dans l'espace aérien supérieur que des contacts ont été pris entre les puissances européennes intéressées. Il est apparu nécessaire d'assurer une harmonisation plus complète des méthodes de contrôle et des réglementations nationales, une concentration des moyens et un remembrement des espaces aériens. Les administrations nationales intéressées se sont efforcées de mettre sur pied, depuis lors, l'organisation commune correspondante. Les premières conversations ont eu lieu en 1958 entre l'Allemagne fédérale, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

La France a très rapidement tenu une place prépondérante dans ces travaux qui ont abouti, le 13 décembre 1960, à la signature, à Bruxelles, d'une convention internationale connue sous le nom d'Eurocontrol. La Grande-Bretagne, qui avait participé aux négociations, figure parmi les signataires alors que l'Italie a réservé pour un certain temps son adhésion. On constate donc que les six pays signataires ne sont pas ceux du Marché commun car l'Italie ne figure pas à cette occasion dans le club européen alors que la Grande-Bretagne y est entrée.

Procédons maintenant à l'analyse de la convention.

Le paragraphe premier de l'article premier définit l'objet de la convention qui est d'organiser en commun les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur.

Les moyens mis en œuvre sont définis au paragraphe 2 du même article. Ils sont confiés à une organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne — Eurocontrol — qui comporte deux organismes : une commission permanente et une agence des services de la circulation aérienne.

En ce qui concerne l'organisation, la personnalité et la capacité juridique de l'organisation sont précisées à l'article 4 qui prévoit notamment qu'elle peut acquérir ou aliéner des biens mobiliers ou immobiliers et ester en justice.

Le caractère d'utilité publique est reconnu aux acquisitions nécessaires à l'implantation des installations de l'organisation — article 15 — à charge par celle-ci de supporter les frais correspondants. Par contre, elle bénéficie, dans l'Etat du siège social — la Belgique — et sur le territoire des parties contractantes, de l'exonération de tous droits et taxes susceptibles de frapper ses opérations juridiques et jouit d'une exemption fiscale pour tous impôts directs ou indirects relatifs à ses biens, avoirs, revenus et émissions d'emprunts. C'est l'article 21.

L'organisation est également exonérée de tous droits de douane et taxes équivalents en ce qui concerne les matériaux, matériel, fourniture et autres objets importés pour son usage ou son fonctionnement ; article 22.

L'article 23 de la convention lui accorde le droit de détenir toutes devises et de tenir des comptes en toutes monnaies, dans la mesure nécessaire à l'exécution de ses opérations.

Cette analyse sommaire des pouvoirs de l'organisation montre qu'elle jouit sur le territoire des parties contractantes du statut d'une personne morale de droit international public et de toutes les facilités nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Venons-en à l'agence : la représentation de l'organisation est assurée par l'agence qui agit en son nom et en gère le patrimoine. Les statuts de l'agence sont annexés à la convention. C'est, en réalité, l'organe exécutif de l'organisation pour ce

qui concerne la circulation aérienne. En effet, dans l'article 2 de ses statuts, l'agence se voit confier la mission d'assurer les services de la circulation, c'est-à-dire d'empêcher les abordages entre aéronefs, garantir l'écoulement ordonné et rapide de la circulation, de fournir les avis et les renseignements utiles aux vols et d'alerter les organes appropriés pour les recherches et les sauvetages. A cette fin, l'agence met en place les moyens nécessaires et en assure le bon fonctionnement. Elle travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires des parties contractantes et peut créer des centres de recherches et d'expérimentation ainsi que des écoles de perfectionnement.

L'organe de direction de l'agence est un comité dont la composition, les conditions de fonctionnement et les pouvoirs sont définis par les articles 4 à 12 des statuts de l'agence. A la tête de ce comité est nommé pour cinq ans un directeur dont les pouvoirs sont importants puisqu'il représente l'organisation en justice et dans tous les actes de la vie civile, nomme les membres du personnel de l'agence, peut contracter des emprunts limités, passe des contrats et achète ou aliène des biens, sous réserve de certaines limites financières. Toutefois, le personnel ne peut être recruté directement par l'agence que si les parties contractantes ne sont pas en mesure de mettre à sa disposition des agents qualifiés. Les dispositions relatives au budget de l'agence, à ses dépenses et à ses recettes, font l'objet des articles 16 à 31 des statuts de l'agence. Ils n'appellent pas d'observations particulières si ce n'est l'obligation de présenter un budget équilibré en recettes et en dépenses.

Les dépenses de fonctionnement de l'agence seront réparties entre les Etats participants proportionnellement à leurs produits nationaux bruts ; cela conduit actuellement au partage suivant, ces pourcentages étant révisés chaque année : Royaume-Uni 33 p. 100 ; France 28 p. 100 ; Allemagne 27 p. 100 ; Belgique 6 p. 100 ; Pays-Bas 5 p. 100 ; Luxembourg moins de 1 p. 100.

A titre indicatif, le projet de budget de l'agence pour 1963 doit s'élever au total à 21.244.680 nouveaux francs, étant entendu qu'il ne s'agit que d'une étude qui n'a encore reçu aucune approbation officielle.

La commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne, créée par l'article premier de la convention, a pour objet de promouvoir, en coopération avec les autorités militaires nationales, l'adoption de mesures propres à assurer la sécurité de la navigation aérienne et à permettre un écoulement ordonné et rapide de la circulation aérienne dans les espaces aériens supérieurs relevant de la souveraineté des signataires de la convention.

La commission est composée de représentants de chaque pays signataire, à raison de deux délégués par pays, chaque délégation ne disposant que d'une voix.

La commission est chargée d'étudier, à partir des normes de l'organisation de l'aviation civile internationale — O. A. C. I. — et d'unifier les réglementations nationales régissant la circulation aérienne.

Elle recherchera l'établissement d'une politique commune en matière d'aides radioélectriques, de télécommunications et des équipements de bord destinés à assurer la sécurité ; elle assurera l'unification des études en tenant compte de l'évolution technique.

Elle déterminera la configuration de l'espace aérien pour lequel les services de la navigation aérienne sont confiés à l'agence.

Pour accomplir cette mission, la commission formule des recommandations, prend des décisions et donne des directives à l'agence.

Les recommandations sont formulées à la majorité des membres de la commission, lesquels proposent à leurs pays respectifs toutes les mesures propres à mettre ces recommandations en application.

Les décisions sont prises à l'unanimité par la commission et sont obligatoires pour chacune des parties. Elles concernent l'affectation à l'organisation des services nationaux de la circulation aérienne, la détermination de la configuration de l'espace aérien pour lequel ces services sont confiés à l'agence, la définition du produit national brut pris en compte pour la pondération des voix et la conclusion des accords nécessaires à l'exécution des tâches de l'organisation.

Quant aux directives, elles sont formulées à la majorité des voix des parties contractantes étant entendu que ces voix sont affectées d'une pondération — prévue à l'article 9 — qui est également retenue pour le partage des dépenses entre les pays adhérents. Elle donne un nombre de voix supplémentaires selon l'importance du produit national brut évalué au coût des facteurs et aux prix courants en milliards de nouveaux francs français. Cette pondération a été acceptée par les parties contractantes parce qu'elles ont estimé qu'elle correspondait à la répartition

des charges et à l'utilisation respective des services rendus par l'organisation.

La commission fixera les règles relatives à sa présidence ainsi qu'à l'établissement de son règlement intérieur.

Voici maintenant les conclusions de la commission de la production et des échanges :

A l'heure actuelle, la convention de Bruxelles n'est pas entrée en application car un des signataires, la France, ne l'a pas encore ratifiée. Comme les besoins de la navigation aérienne étaient pressants, il a été mis sur pied, en attendant l'installation effective des organismes prévus, une association qui constitue en fait une préfiguration de l'agence et une commission provisoire qui groupe les directeurs généraux des administrations aéronautiques intéressées. Dans cette organisation provisoire, la direction est confiée à un fonctionnaire français qui assumait, avant sa nomination, la direction de la navigation aérienne au secrétariat général de l'aviation civile.

Mais les nécessités de l'organisation de la navigation aérienne ne se font pas seulement sentir dans l'espace aérien supérieur des puissances signataires de la convention.

C'est pourquoi plusieurs pays européens ont exprimé le désir de participer au fonctionnement des organismes provisoirement mis en place. Ces puissances, qui sont l'Espagne, l'Irlande, la Suède et l'Italie, ont été autorisées à participer comme observateurs aux travaux de l'association.

Des démarches préliminaires ont été également effectuées auprès de l'association par la Suisse et le Portugal.

Il y a donc tout lieu de croire que, lorsque l'organisation sera effectivement créée et mise en place, ces organismes régiront tout d'abord l'espace aérien supérieur des six puissances signataires et, à échéance rapprochée, celui des puissances qui participent actuellement, à titre d'observateurs, aux travaux de l'association.

La convention Eurocontrol doit entrer en vigueur à la date du dépôt auprès du Gouvernement belge de la dernière des six ratifications nécessaires. A ce jour, quatre ratifications sont déjà acquises, celles du Royaume-Uni, de la Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg.

La loi autorisant la ratification par l'Allemagne vient d'être votée et le dépôt à Bruxelles du document officiel interviendra dans les tout prochains jours.

Il ne manque donc plus que la ratification française, dont l'intervention permettra ainsi le démarrage immédiat des institutions définitives.

La commission de la production et des échanges estime que toutes les conditions sont maintenant réunies pour que cette ratification ne tarde plus. Les avantages de la mise en application effective de la convention de Bruxelles sont nombreux et déterminants ; aussi, votre commission, tout en estimant que la question du contrôle aérien devra faire l'objet d'un nouvel examen lorsque apparaîtront sur certaines lignes des avions supersoniques, vous propose d'entériner les décisions prises en considération de la circulation des avions commerciaux à réaction. C'est pourquoi elle vous demande de bien vouloir autoriser la ratification de la convention en adoptant le projet de loi soumis à vos délibérations. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

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

**M. André Davoust.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, je me réjouis avec vous tous de voir le Gouvernement demander, en cette fin d'année 1962, à notre Assemblée, la ratification de la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne.

Sans doute l'autorisation que nous allons donner au Gouvernement semble-t-elle un peu tardive, puisque déjà les autres pays membres ont signé, le Luxembourg le premier, le 6 février 1962, puis la Belgique et les Pays-Bas, pratiquement aussi la République fédérale d'Allemagne et même la Grande-Bretagne, pourtant généralement plus lente. Nous sommes donc les derniers. Cette situation n'a-t-elle pas présenté quelques inconvénients ?

L'organisation de la sécurité de l'espace aérien supérieur présente, en effet, un caractère d'urgence, et les pays membres attendent la mise sur pied de l'agence pour aller de l'avant. Cette situation a été particulièrement sensible dans les pays du Benelux et en Allemagne qui se trouvent dans l'obligation d'établir le plus rapidement possible un centre de contrôle commun pour l'ensemble de leurs espaces aériens.

Inconvénients aussi du point de vue budgétaire lorsqu'il a fallu prévoir les investissements indispensables concernant la création de nouveaux centres de contrôle et la mise sur pied

du centre d'expérimentation et de recherches implanté sur notre sol.

Cela dit, je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir préciser la part de la France dans cette nouvelle organisation.

Sans doute le siège est-il installé à Bruxelles, mais c'est en France que se trouve un service de contrôle pour notre espace national, avec, en plus, un centre d'expérimentation et de recherches dont le personnel très qualifié, qui a commencé à travailler à Brétigny, saura prouver sa valeur aux techniciens européens.

La part de la France semble belle sur le plan matériel. Serait-il possible d'obtenir, tout au moins à titre indicatif, quelques précisions sur celle qui est demandée à la France sur le plan financier, lequel vient d'être abordé par notre rapporteur ?

Ma seconde question est relative au personnel employé par l'agence.

Quel sera le statut de ce personnel ? Sera-t-il identique à celui qui est en vigueur dans les autres communautés européennes déjà existantes ?

Ma troisième question concerne le matériel utilisé par Eurocontrol.

Qui fabriquera le matériel utilisé dans les centres ? Jusqu'à présent, on n'a utilisé au sol que du matériel américain ou fabriqué en Europe sous licence américaine. Or, s'il est très souhaitable de fabriquer des matériels européens, il est inutile de souligner la faiblesse des moyens nationaux pris isolément. Groupons-nous, là comme ailleurs, et nous pourrions prouver que nous sommes capables de fournir nous-mêmes un matériel très perfectionné — la bonne amitié n'exclut pas la compétition — sans que, pour autant, on parle de protectionnisme européen.

Je voudrais savoir, d'autre part, si l'on a l'intention de faire de Brétigny un centre d'essai de prototypes pour les pays membres d'Eurocontrol. Avez-vous l'intention, monsieur le ministre, de susciter une très heureuse politique de développement de prototypes d'origine tant française qu'européenne, c'est-à-dire créés par les autres pays membres, en vue de l'adoption de ces matériels sur une base mondiale par l'O.A.C.I., autrement dit par l'organisation de l'aviation civile internationale ?

Ma quatrième question a trait à la commission permanente qui a pouvoir, en particulier, d'accepter l'admission d'autres pays. Certaines nations signataires peuvent penser qu'il serait souhaitable de voir cette commission siéger au niveau des ministres, à l'instar, par exemple, du comité des ministres des transports. Ne serait-il pas opportun, en effet, de voir les gouvernements participants traiter eux-mêmes certains grands problèmes ? N'oublions pas que la commission peut discuter de questions très importantes, telles que les dimensions géographiques ou l'établissement de rapports avec des partenaires autres que les Etats membres, c'est-à-dire pratiquement avec tous les autres pays.

Dans ce débat essentiellement technique, vous me permettez d'ajouter, monsieur le ministre, une observation d'ordre politique. Je souhaite, comme l'ont souligné M. le ministre des travaux publics et M. Calmécane, que d'autres pays signent à leur tour très rapidement la convention et participent au travail tout pacifique d'Eurocontrol.

Il y a d'abord l'Italie, qui attend que tout soit mis en place et qui, très vraisemblablement, donnera bientôt son adhésion. Il y a aussi l'Irlande, qui permettrait à Eurocontrol de voisiner avec la zone américaine jusqu'au 30° degré Ouest. Je pense enfin aux pays limitrophes des Etats membres qui ne manqueraient pas, une fois l'admission prononcée, de bénéficier des avantages que procurera Eurocontrol.

Bien sûr, il faut procéder, là comme ailleurs, par étapes. Eurocontrol, qui entend sauvegarder un matériel coûteux et des vies humaines non moins précieuses, n'en est d'ailleurs qu'à ses débuts, qui sont prometteurs. La convention, je le souligne, n'a-t-elle pas été adoptée déjà par cinq parlements à la quasi-unanimité de leurs membres, opposition comprise ?

Puisse — c'est mon dernier souhait — Eurocontrol s'ajouter aux autres organismes existants pour resserrer les liens entre nations et être un jalon de plus sur la route de cette Europe dont nous souhaitons la création. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique et sur quelques bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

**M. le président.** La parole est à M. de Montesquiou.

**M. Pierre de Montesquiou.** Mesdames, messieurs, le Gouvernement nous demande de ratifier la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne — Eurocontrol — signée à Bruxelles le 13 décembre 1960.

Il était indispensable, depuis la mise en service des avions à turbine, que les dispositions de contrôle et de sécurité existantes fussent aménagées et adaptées aux impératifs du progrès et de la technique supersonique. Nous sommes donc satisfaits de ce projet qui marque une étape utile vers l'unification des règles de la navigation aérienne.

Qu'il me soit permis de demander à M. le ministre où en est le projet d'Air Union ? L'accord sur l'infrastructure est réalisé, mais l'entente doit se faire aussi sur le plan commercial et dans le domaine de la clientèle. Pourquoi tant de lenteur, de la part du Gouvernement, pour l'examen du projet d'Air Union ?

Il est bien évident que la technique et l'économie dictent le regroupement des compagnies européennes de transport aérien. Celles-ci l'ont compris depuis 1958, date à laquelle elles ont amorcé la mise au point d'un projet de coopération de concert avec les ministres des transports respectifs.

Or, depuis près de deux ans, la réalisation d'Air Union semble être bloquée. Pendant ce temps, que constatons-nous ? La compagnie nationale Air France risque de perdre progressivement la position privilégiée qui était la sienne dans le domaine des transports aériens européens. Les compagnies étrangères concurrentes, telles la T. W. A. et la Panamerican, réalisent leur fusion, risquant ainsi de mettre en danger les positions acquises par les compagnies européennes. En effet, la concurrence se trouverait ainsi supprimée d'elle-même et les compagnies européennes seraient même un jour à la remorque de ces compagnies américaines.

L'hésitation ne semble donc plus permise. Il y va de l'intérêt de la clientèle et de notre compagnie aérienne Air France, qui fait tant honneur à notre pays, et aussi de l'avenir de l'Europe.

J'espère que M. le ministre, dont je connais les vues sur l'avenir, libérera bientôt la piste de départ d'Air Union. (Applaudissements sur divers bancs.)

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

**M. Léon Salagnac.** Mesdames messieurs, le problème qui est soumis aujourd'hui à l'Assemblée est fort intéressant, mais il appelle de la part du groupe communiste quelques observations et quelques questions.

L'argument essentiel mis en avant pour justifier la création de l'agence Eurocontrol est la nécessité d'unifier les services de circulation aérienne à l'échelon européen en raison des conditions nouvelles créées par l'exploitation des appareils à réaction.

Partant de ce principe, on peut penser que tous les pays de l'Europe continentale sont intéressés au problème posé sur le plan technique.

S'il est vrai que l'avion à réaction ne met parfois que quelques minutes pour traverser la zone de contrôle dépendant d'un Etat, il n'en demeure pas moins que cela concerne tous les Etats et toutes les zones de contrôle survolés par un avion, se rendant d'une ville européenne à une autre ville européenne.

Le système de coopération, dont on dit qu'il est à la base de la création d'Eurocontrol, est donc valable pour tous les Etats européens, du moins pour ceux qui accusent une certaine densité de trafic aérien. Or, la création de l'organisation en cause n'intéresse qu'une partie de l'Europe continentale, ce qui laisse à penser que ce ne sont pas les nécessités techniques du contrôle de la circulation aérienne qui ont prévalu, mais bien des considérations liées au traité de Marché commun européen, et d'autres, de caractère stratégique, qui sont liées au pacte de l'Atlantique. Cela ressort des textes qui nous sont soumis relativement à la collaboration étroite entre les services de contrôle civil et militaire. Le système de coopération technique qui, déclare-t-on, est à la base de la création d'Eurocontrol a donc été élaboré sur un plan étroit à tous égards.

Dans le projet soumis à ratification, il est fait état du caractère de service public qui serait donné à l'agence. Or il est fait mention à de nombreuses reprises des redevances qui pourraient être payées par les usagers de l'organisation. S'agit-il de faire payer la taxe de survol, déjà pratiquée en Afrique par l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar ? On peut le craindre. On aboutirait alors à pénaliser davantage le transport aérien, dont il semble pourtant que la situation ne soit guère brillante en ce moment. Le coefficient de remplissage d'Air France est actuellement d'environ 56 p. 100, en diminution de 10 p. 100 par rapport à ce qu'il était il y a quelques années. De nouvelles taxes ne pourront qu'augmenter le prix des voyages aériens, au détriment du développement de l'aviation commerciale. On ne démocratisera pas ce mode de transport en le maintenant encore davantage hors de la portée du plus grand nombre de voya-

geurs. Cette notion est absolument contraire au caractère d'un véritable service public et à l'affirmation contenue dans le projet qui nous est soumis.

Enfin, s'il est question, dans les statuts de l'agence, d'un futur statut des personnels, il y a peu de précisions concernant la situation concrète des personnels qui seront affectés à cet organisme. Sans doute ces dispositions figureront-elles dans ce statut, mais nous pensons que le texte aurait déjà pu être élaboré et soumis préalablement aux intéressés et à leurs organisations syndicales, sachant surtout que les textes concernant Eurocontrol sont en préparation depuis plus de quatre ans. Il semble aussi que certaines des dispositions essentielles de ce statut auraient pu, au moins, figurer dans le statut de l'agence, afin que les garanties principales que les personnels sont en droit d'escompter aient force de loi dans tous les pays concernés.

Il n'est pas fait mention non plus des pourcentages de personnels qui seront affectés à l'agence par chacun des Etats intéressés. Pourtant cette question est importante, car il s'agit de la garantie d'emploi des salariés de la navigation aérienne en fonctions actuellement dans chacun de ces Etats.

En revanche, on constate que l'article 36 de la convention est spécialement réservé au respect des dispositions relatives à la continuité des services publics. On peut craindre que ne soient ainsi visés les droits syndicaux des personnels de l'agence. Nous aimerions être sûrs que les droits du personnel ne seront pas contestés et que seront respectés les droits acquis et les dispositions statutaires des personnels fournis par notre administration nationale.

Nous aimerions savoir, d'autre part, le sens du terme « incompatibilité » qui figure à l'article 14 du statut de l'agence, relatif au statut administratif du personnel.

Voilà, mesdames, messieurs, les quelques observations ou questions que le groupe communiste désirait formuler avant de se prononcer sur le présent projet. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

**M. Marcel Anthonioz.** Mesdames, messieurs, mon premier propos sera pour me réjouir de ce que la patience est toujours récompensée. Je me plais, en effet, à souligner qu'il y a quatre ans déjà, j'avais, pour la première fois, en ma qualité de rapporteur spécial du budget de l'aviation civile, évoqué la nécessité de faire face, grâce à une organisation appropriée, aux besoins de la circulation aérienne moderne. Or le projet soumis aujourd'hui à notre ratification répond à cette préoccupation.

Il est très heureux que soit enfin consacrée cette nécessité, d'autant que la technique aéronautique évolue sans cesse et que les besoins de la navigation aérienne apparaissent avec une acuité toujours plus grande. Que l'agence d'Eurocontrol voie enfin le jour, je ne puis donc que m'en réjouir. L'Assemblée ne manquera certainement pas de ratifier la proposition.

Je veux cependant exprimer un souhait. Une initiative de cette nature ne répondra véritablement aux préoccupations, aux objectifs qui sont les nôtres, que si elle englobe l'ensemble de l'espace aérien européen. Il est donc indispensable, messieurs les ministres — puisque cette question relève de l'autorité de M. le ministre des affaires étrangères et de M. le ministre des travaux publics — que vous obteniez l'adhésion des nations qui, actuellement, nous regardent avec attention, et avec intérêt bien entendu, mais qui semblent hésiter, pour des raisons diverses, à participer à cette réalisation.

Il est indispensable que l'Italie, l'Espagne, la Suisse, l'Irlande, la Suède, pour ne nommer que ces nations, viennent participer à cette action en commun qui, sans cela, ne répondrait pas véritablement à la nécessité à laquelle nous avons songé en demandant qu'elle fût entreprise.

J'estime qu'Eurocontrol constitue somme toute — et, sans vouloir anticiper sur le débat qui s'ouvrira lors de la discussion du budget de l'aviation civile, je me félicite que cela ait été dit tout à l'heure — le premier instrument de l'organisation des transports aériens, de la navigation aérienne européenne. Il pourra être suivi d'autres, notamment dès que le problème de la sécurité de la navigation aura été résolu, tout naturellement se posera celui de la commercialisation, c'est-à-dire celui de la création d'Air-Union.

Il était bon de le dire au moment où, j'en suis certain et je m'en réjouis, l'Assemblée nationale va ratifier cette convention que nous attendions depuis si longtemps déjà. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

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

**M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.** Mesdames et messieurs, je voudrais répondre à quelques questions techniques et je laisserai à M. le ministre des affaires étrangères le soin de répondre, s'il le veut bien, à la question de l'extension de cette convention à d'autres pays.

La charge financière que représente dans ce projet la participation de la France, soit 28 p. 100 du montant global, atteindra 595 millions d'anciens francs pour l'année 1963.

Bien entendu, et je le dis pour répondre à une question qui m'a été posée en privé par M. Anthonioz, cette somme ne figure pas dans les projets actuels du budget puisque la convention n'est pas encore ratifiée, mais elle figurera dans un collectif qui interviendra dans le courant de 1963.

En ce qui concerne le personnel, je peux d'ores et déjà répondre à M. Davoust que le problème posé concerne deux catégories de personnels. Pour celui qui se trouvera au siège même de l'organisation internationale, à l'agence de Bruxelles interviendra, comme pour d'autres fonctionnaires déjà en service dans des organisations internationales, un statut qui est actuellement à l'étude et dont l'approbation aura lieu prochainement.

L'autre catégorie est celle des personnels d'exécution des centres d'Eurocontrol et, en particulier, ceux qui se trouveront dans des centres analogues à celui d'Orly. Il a été convenu qu'étant donné la disparité extrêmement grande des statuts des personnels des différents Etats, ces personnels resteraient, pour l'instant, soumis à leur statut national.

J'ajoute que, jusqu'à nouvel ordre, l'agence ne pourra être autorisée à recruter directement du personnel que dans la mesure où les parties contractantes se révéleraient dans l'impossibilité de fournir, sur le plan national, les personnels qualifiés qui leur seraient demandés.

A la question de M. Davoust sur le matériel je répondrai avec beaucoup de précaution. Effectivement, la plupart du matériel actuellement utilisé est conforme aux spécifications de l'Organisation de l'aviation civile internationale. M. Davoust a fort justement rappelé que pratiquement ce matériel était essentiellement d'origine ou d'inspiration totalement américaine. Je dis « pratiquement », ce qui n'exclut pas qu'il y a tout de même déjà un certain matériel européen et même français utilisé par les organismes de sécurité aérienne; mais il est bien évident qu'à partir du moment où le contact se fera entre les Etats membres d'Eurocontrol et, par déduction, entre les industries de ces pays, en particulier les industries de matériels électroniques, il peut être concevable qu'on aboutisse à des matériels nouveaux particulièrement adaptés aux nécessités européennes; en la matière il faut faire confiance à l'avenir.

En ce qui concerne Brétigny, je répondrai à M. Davoust que les installations de ce centre abriteront, en ce qui concerne Eurocontrol, le centre d'expérimentation des matériels utilisés.

Enfin, s'agissant du niveau hiérarchique de la commission de contrôle siégeant à Bruxelles, il est évident que l'article 6 de la convention donne à la commission à la fois des attributions importantes et générales et des attributions très détaillées. Le niveau hiérarchique de la commission sera défini en dernier ressort par les accords qui régleront les rapports entre les parties contractantes.

Il est à souhaiter — je pense que M. le ministre des affaires étrangères vous le confirmera — que les Etats soient représentés, pour les attributions générales, par les membres des gouvernements des parties contractantes. Mais il serait probablement plus efficace que, lorsque l'ordre du jour appellera des questions de moindre importance, ils soient représentés par les responsables des administrations aéronautiques correspondantes.

Enfin, j'indique à M. de Montesquiou que le problème d'Air Union n'est pas à l'ordre du jour de cette discussion, mais nous le reprendrons très bientôt, car c'est effectivement un problème très urgent. Je puis assurer que le nouveau ministre de l'aviation civile s'y est attaché depuis quinze jours très fortement. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

**M. Maurice Couve de Murville, ministre des affaires étrangères.** Mesdames, messieurs, après le rapport très précis présenté par M. Calméjane au nom de la commission de la production et des échanges et les explications données par M. le ministre des travaux publics et des transports, je n'ai que peu de mots à ajouter.

Ainsi qu'on vous l'a expliqué, la création d'Eurocontrol répond aux nécessités de la technique telle qu'elle se développe dans

le monde moderne, dont les dimensions, en l'occurrence, se réduisent très rapidement. De ce fait, les relations internationales sont modifiées et la coopération, la solidarité entre les nations deviennent de plus en plus nécessaires.

L'accord qui a été conclu en décembre 1960 à Bruxelles sur Eurocontrol est un bon exemple de cette solidarité et de cette coopération. Il combine la collaboration des gouvernements et la gestion des services techniques par une agence internationale, c'est-à-dire par une administration internationale.

La coopération des gouvernements se manifesterait dans une commission dont M. le ministre des travaux publics et des transports vient de parler et au sein de laquelle il est évident que les différents gouvernements seront représentés suivant l'importance des problèmes traités, soit par des membres des gouvernements, soit par des fonctionnaires à l'échelon technique.

Quant à l'agence, elle sera évidemment chargée d'appliquer les décisions prises au niveau politique, et particulièrement tout ce qui est prévu par l'accord de Bruxelles en matière de collaboration dans le contrôle de la navigation aérienne.

C'est, encore une fois, un bon exemple de coopération internationale, et plus particulièrement, dans le cas de l'espèce, de coopération européenne.

La convention a été conclue, pour commencer, entre six Etats qui, pour une fois, ne sont pas les Etats membres du Marché commun, puisqu'il y manque l'Italie et qu'on y comprend la Grande-Bretagne. Mais vous savez que d'autres pays ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour cette organisation nouvelle et leur intention d'y adhérer le moment venu. On a mentionné le cas de l'Irlande, celui de l'Espagne, celui de la Suède et l'on a à juste titre insisté sur le cas de l'Italie, qui est évidemment, parmi les pays considérés comme futurs adhérents, l'un de ceux qui nous sont, pour beaucoup de raisons, les plus proches. On sait — je le rappelle pour répondre en particulier à une question posée par M. le rapporteur — que les difficultés qui ont empêché l'Italie d'être un membre fondateur de cette nouvelle organisation tiennent aux particularités de son organisation administrative en matière de contrôle aérien, c'est-à-dire au fait que, jusqu'à présent, ce contrôle aérien était géré par des services militaires et qu'il fallait, avant que l'Italie puisse adhérer à Eurocontrol, que la mutation se fit des services militaires aux services civils.

M. de Montesquiou et après lui, très brièvement, M. Anthonioz ont, à propos de la création de cette nouvelle organisation d'Eurocontrol, soulevé la question d'Air Union.

Comme le disait à l'instant M. le ministre des travaux publics et des transports, cette question n'est pas à l'ordre du jour de la présente séance. Par conséquent, il ne m'appartient pas de m'y arrêter longuement. Mais je peux dire à l'Assemblée, confirmant ainsi ce que vient de dire M. Marc Jacquet, que le Gouvernement est parfaitement conscient de l'importance des problèmes posés par la création éventuelle d'une organisation telle qu'Air Union. Il y a déjà longtemps qu'entre les pays de l'Europe qui sont le plus étroitement associés, c'est-à-dire ceux du Marché commun, la création d'Air Union est discutée. En ce qui le concerne, le Gouvernement français a, depuis très longtemps déjà, donné son accord de principe à ce projet et, si les choses n'ont pas pour le moment abouti, ce n'est pas faute de les avoir étudiées et d'en avoir discuté, mais pour la raison très simple que nous nous heurtons à des difficultés importantes sur lesquelles il est normal, puisque la question a été posée, que j'attire l'attention de l'Assemblée.

La difficulté provient de la combinaison qu'il est nécessaire de réaliser et tout d'abord d'imaginer entre le maintien des compagnies nationales, c'est-à-dire pour ce qui nous concerne, d'Air France — dont personne, je pense, ne peut souhaiter la disparition — et la création d'une organisation internationale au sein de laquelle elles mettraient en commun un certain nombre d'éléments. En ce qui concerne la politique commerciale en particulier, cette combinaison est très difficile à réaliser en pratique si l'on veut conserver la physionomie de nos différentes compagnies, ne pas leur donner la tentation de succomber à la disparition de l'esprit de compétition et échapper à un certain nombre de difficultés internationales qui peuvent résulter des législations antitrusts ou anticartels en vigueur dans d'autres pays.

Pour toutes ces raisons nous nous sommes heurtés dans l'élaboration du statut futur d'Air Union à un certain nombre de difficultés auxquelles le Gouvernement s'attache à trouver des solutions.

Encore une fois les discussions à ce sujet sont en cours sur le plan international et vous comprendrez qu'il ne me soit pas possible d'en dire davantage aujourd'hui. Dès que les négociations seront terminées l'Assemblée sera naturellement saisie de tout accord qui pourrait être conclu.

En terminant, mesdames, messieurs, et pour en revenir à Eurocontrol, je répondrai à une question posée incidemment par M. Davoust en indiquant que nous ne sommes pas en retard pour la ratification de cet accord, mais qu'il est temps d'y procéder. Nous ne sommes pas en retard parce que l'Allemagne fédérale, qui est le dernier pays en dehors de la France à n'avoir pas ratifié, procède actuellement au dépôt des instruments de ratification.

Si l'Assemblée, comme nous le lui demandons et comme je le souhaite, nous autorise à le faire à notre tour et si elle est suivie par le Sénat, nous serons ainsi dans un délai très bref, c'est-à-dire dans quelques semaines, en mesure, si je puis me permettre l'expression, de donner le coup d'envoi de cette nouvelle organisation internationale dont nous attendons sur le plan pratique et pour le bénéfice de la navigation aérienne, des résultats extrêmement intéressants. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.*)

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

La discussion générale est close.

Le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Est autorisée la ratification de la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » signée à Bruxelles le 13 décembre 1960 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

La parole est à M. Salagnac, pour expliquer son vote.

**M. Léon Salagnac.** Le groupe communiste ne votera pas le projet dont la ratification nous est demandée.

Nous n'avons, en effet, pas réussi à obtenir de réponses formelles de la part de MM. les ministres, par exemple, en ce qui concerne le montant des redevances à payer par les usagers, ce qui alourdira le prix des places et ne favorisera pas la démocratisation des voyages aériens.

En ce qui concerne le statut du personnel, M. le ministre a répondu que, pour l'instant, ce statut serait maintenu, mais nous n'avons pas de garantie pour l'avenir.

Pour ces raisons, le groupe communiste s'abstiendra. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

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

(*L'article unique du projet de loi, mis aux voix, est adopté.*)

— 6 —

#### REUNION DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

**M. le président.** Je rappelle que la discussion de la deuxième partie de la loi de finances figure à l'ordre du jour de la présente session extraordinaire.

Je pense que l'Assemblée voudra décider que ce débat sera organisé.

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

Il en est ainsi décidé.

La conférence des présidents se réunira, notamment en vue de cette organisation, le jeudi 3 janvier 1963, à quatorze heures trente.

— 7 —

#### DEPOT DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération monétaire conclu le 12 mai 1962 entre le Gouvernement de la République française, d'une part, et les Gouvernements respectifs des Républiques membres de l'union monétaire ouest-africaine, d'autre part.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 56, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le ministre des armées un projet de loi portant ratification du décret n° G2-1501 du 14 décembre 1962 modifiant la composition des premier et deuxième contingents 1962.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 54, distribué et renvoyé à la commission de la défense nationale et des forces armées à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 8 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Calmejane un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne signée à Bruxelles le 13 décembre 1960 (n° 52).

Le rapport a été imprimé sous le n° 55 et distribué.

— 9 —

#### DEPOT D'UN AVIS

**M. le président.** J'ai reçu un avis présenté au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1963 (n° 22) présenté par :

MM. Le Bault de la Morinière (agriculture) ;  
Bertrand Denis (fonds de régularisation et d'orientation des marchés agricoles) ;  
Commeny (prestations sociales agricoles) ;  
Royer (construction) ;  
Richez (constructions scolaires) ;  
Fouchier (affaires économiques) ;  
Corniglion-Molinier (plan) ;  
du Halgouët (énergie atomique) ;  
Poncelet (industrie) ;  
Kaspereit (commerce) ;  
Renouard (départements et territoires d'outre-mer) ;  
Hauret (coopération) ;  
Catalifaud (travaux publics et transports) ;  
Duchesne (vies navigables et ports) ;  
Dupérier (aviation civile et commerciale) ;  
Bayle (marine marchande) ;  
Pasquini (tourisme) ;  
Wagner (postes et télécommunications).

L'avis sera imprimé sous le n° 57 et distribué.

— 10 —

#### DEPOT D'UN PROJET DE LOI ADOPTE PAR LE SENAT

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat relatif à la participation des employeurs à l'effort de construction.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 53, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 11 —

#### VŒUX DE M. LE PRESIDENT

**M. le président.** Mes chers collègues, puisque nous ne nous réunirons plus avant la fin de la présente année, je veux vous offrir simplement, mais très sincèrement, mes vœux chaleureux pour 1963. Naturellement, ces vœux s'adressent à vos personnes et à vos familles, mais également aux parlementaires que vous êtes, aux membres de l'Assemblée nationale, insti-

tution chargée d'exprimer la volonté de la nation, dans sa plénitude et ses nuances.

Ces vœux s'adressent aussi à notre dévoué personnel, au Gouvernement et, s'ils le veulent bien, aux représentants de la presse écrite, parlée ou visuelle. (Applaudissements.)

— 12 —

### ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 3 janvier 1963, à seize heures, séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Discussion du projet de loi n° 46 modifiant et complétant le code procédure pénale en vue de la répression des crimes et délits contre la sûreté de l'Etat ou de nature à porter atteinte à l'autorité de l'Etat ;

Discussion du projet de loi n° 47 fixant la composition, les règles de fonctionnement et la procédure de la cour de la sûreté de l'Etat instituée par l'article 698 du code de procédure pénale.

La séance est levée.

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

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

### Nomination de six membres d'un organisme extraparlimentaire.

En application de l'article premier du décret n° 60-85 du 22 janvier 1960, M. le président de l'Assemblée nationale a désigné :

MM. Bas, Ahmed Mohamed, Lenormand, en qualité de membres titulaires ;

Et MM. Voisin, Roux, Ahmed Idriss Moussa, en qualité de membres suppléants du comité directeur du fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer.

### Convocation de la conférence des présidents.

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée par M. le président pour le jeudi 3 janvier 1963, à 14 heures 30, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

## QUESTIONS

### REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

### QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

243. — 22 décembre 1962. — M. Waldeck Rochet expose à M. le ministre du travail qu'une importante entreprise de la Courneuve, spécialisée dans la construction des moteurs Diesel, est en cours de liquidation totale. Anciennement Etablissements Garnier, puis Société générale de constructions mécaniques, absorbée le 23 novembre 1962 par les Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Saint-Nazaire), cette entreprise, qui avait licencié 200 travailleurs en 1960, a informé son personnel qu'elle fermait totalement ses portes. Plus de 200 travailleurs se trouvent ainsi licenciés entre le 14 décembre

1962 et juillet 1963, et 100 autres à la fin de cette même année. Seuls les bureaux et services d'études sont transférés à Saint-Denis. Il lui demande : 1° quels primes, subventions, exonérations fiscales et prêts la direction va recevoir ou a reçu de l'Etat, donc des contribuables, pour la fermeture des ateliers de la Courneuve et la montage d'installations ultra-modernes en Bretagne ; 2° quelle opération exacte recouvre la création d'une société immobilière et financière qui se trouve être propriétaire des 55.000 mètres carrés de l'entreprise ; 3° s'il a l'intention de s'opposer à la liquidation de cette entreprise ; 4° dans la négative, les mesures qu'il compte prendre afin d'assurer : a) le réemploi des travailleurs, compte tenu de leur qualification professionnelle et des avantages sociaux et d'ancienneté qu'ils avaient obtenus, et ceci avant d'autoriser les licenciements ; b) le versement d'une indemnité de licenciement qui ne soit pas une amorce, car il n'est pas admissible, par exemple, qu'un travailleur, après quinze ans de « bons et loyaux services », perçoive 360 NF, soit l'équivalent de 200 anciens francs par mois de travail ; c) l'attribution d'une indemnité compensatrice aux travailleurs âgés, très difficiles à reclasser, qui leur permette de recevoir leur gain actuel intégralement pendant les quelques années les séparant de la retraite.

244. — 26 décembre 1962. — M. Baudis appelle l'attention de M. le ministre de l'Information sur le projet de création d'un centre unique de redevances qui serait installé à Rennes afin d'assurer le recouvrement de la taxe radiophonique. Cette opération provoquerait pour le centre de Toulouse une situation très grave concernant plus de 300 foyers. En effet, le personnel de ce centre est essentiellement féminin, et les conjoints devraient soit abandonner leur emploi actuel, soit vivre séparés. S'il apparaît que la mise en place d'ordinateurs serait utile pour améliorer et alléger la gestion régionale, le principe d'une certaine décentralisation aurait cependant l'avantage de ne pas éloigner les services administratifs des auditeurs. Le centre de redevances de Toulouse couvre dans l'immédiat vingt-neuf départements du Midi de la France et permet donc un recouvrement assez large : l'assistance d'un ordinateur aurait l'avantage d'améliorer les conditions de travail. Il lui demande s'il peut lui préciser que le centre de Toulouse, faisant partie d'une région sous-développée en faveur de laquelle le Gouvernement a promis des mesures particulières, ne sera pas supprimé.

242. — 27 décembre 1962. — M. Dupuy expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que, le 21 décembre 1962, les employés au sol de la compagnie nationale Air France, escale d'Orly, ont été réquisitionnés. Cette mesure grave, venant après les réquisitions du personnel navigant d'Air France et des employés de la navigation aérienne, sans parler de la menace permanente qui pèse sur les agents de la météorologie nationale, aboutit en fait à priver les agents d'Air France du droit de défendre leurs légitimes revendications. Or, ces agents travaillent dans des conditions extrêmement pénibles. C'est ainsi que certains d'entre eux ont passé sept semaines sans pouvoir bénéficier d'un seul dimanche de repos ; que d'autres, sur cent soixante heures de travail en ont effectué quatre-vingts de nuit. Il est parfaitement compréhensible que, dans de semblables conditions, les employés des différents services intéressés : « Commissariat », « Commercial », « Exploitation », « Opération », « Manutention », « Magasin », « Manœuvres », « Entretien » et révisionnaires, ouvriers professionnels et ouvriers spécialisés, aient décidé de défendre leurs intérêts, à savoir : 1° augmentation générale des salaires ; 2° diminution du temps de travail ; 3° amélioration des horaires actuels ; 4° majoration des heures de nuit et du dimanche de 150 p. 100 ; 5° abrogation du décret n° 62-1261 du 27 octobre 1962 pris en référence de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation en temps de guerre ; 6° annulation de tous les ordres de réquisition frappant les personnels d'Air France, navigants, navigation aérienne, météorologie nationale. En soulignant l'émotion très profonde, voire même l'indignation, qui règne parmi tout le personnel d'Air France et qui a même gagné de nombreux autres services de la compagnie nationale, il lui demande de lui faire connaître les dispositions qu'il compte prendre, d'une part, pour satisfaire leurs légitimes revendications et, d'autre part, pour annuler toutes les mesures de réquisition.

## QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois ».

245. — 27 décembre 1962. — M. Gernez rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques sa question écrite n° 16957 en date du 15 septembre 1962, par laquelle il lui demandait s'il était possible pour un contribuable, membre d'une profession libérale, qui a été victime d'un vol de fonds important, de déduire, lors de la déclaration de ses revenus, le montant du préjudice subi. Il lui demande s'il compte en reprendre les termes et lui répondre dans les meilleurs délais.

246. — 27 décembre 1962. — M. Maurice Thorez demande à M. le ministre de la construction si l'article 7 du décret n° 55-1164 du 29 août 1955, prévoyant qu'aucune construction, principale ou annexe, ne peut être édifiée en limite séparative, à moins que le bâtiment ne doive être contigu à un autre ou qu'il ne soit construit en bordure d'un terrain non bâti, est toujours en vigueur.

247 — 27 décembre 1962. — M. Lamps attire l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur la situation anormale qui est présentement faite aux anciens sous-chefs de district des eaux et forêts du cadre chérifien (cadre de la partie active) reclassés en métropole dans le corps d'extinction de géomètre dessinateur (cadre de la partie sédentaire). Ce reclassement avait été effectué en 1957 pour des raisons d'opportunité immédiate, en raison de la non-concordance des indices de traitement servis au Maroc avec ceux des carrières correspondantes de la partie active de l'administration. Positive à l'époque où elle a été décidée, cette opération s'avère à l'heure actuelle extrêmement désavantageuse pour les intéressés. En effet, l'emploi de géomètre dessinateur est un emploi sédentaire dont la limite d'âge est fixée à soixante-cinq ans, ce qui va rapidement créer de grandes difficultés au moment des départs en retraite. De telles difficultés se posent d'ailleurs à l'heure actuelle pour quelques fonctionnaires de cette catégorie qui n'avaient pas accompli quinze ans de la partie active et qui, de ce fait, se trouvent gravement lésés dans le règlement de leur retraite anticipée. D'autre part, l'emploi de géomètre dessinateur ne figure pas dans la nomenclature des échelles-types de la catégorie C, dont il n'a ni le déroulement de carrière, ni les indices. Il s'ensuit qu'à chaque harmonisation ou revalorisation des traitements des fonctionnaires appartenant à cette catégorie (le cas s'est déjà présenté plusieurs fois et devient particulièrement net avec les dispositions figurant dans les décrets du 26 mai 1962, les géomètres dessinateurs, ex-sous-chefs du Maroc, voient leur situation se dégrader, car ils sont écartés du bénéfice de ces mesures. Cela est d'autant plus anormal que les intéressés occupent des postes de la partie active et que, postérieurement à leur réintégration en métropole, un grade de sous-chef a été créé. Or, des propositions favorables à un règlement de cette affaire — qui concerne une cinquantaine de fonctionnaires, et dont les répercussions financières sont négligeables — ont été faites à plusieurs reprises par le ministère de l'Agriculture au département des finances qui, jusqu'ici, ne semble pas y avoir donné suite. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour donner une légitime satisfaction aux intéressés.

248. — 27 décembre 1962. — M. Tourné expose à M. le ministre de l'éducation nationale que la région de Font-Romeu (Pyrénées-Orientales) est considérée par le corps médical français comme étant celle où les asthmatiques de tout âge peuvent, sinon guérir leur terrible mal, du moins le stabiliser dans des conditions exceptionnelles. Aussi la création d'un lycée d'altitude d'Etat à Font-Romeu a-t-elle été recommandée à plusieurs reprises par les services médicaux scolaires. Non seulement, il rendrait de grands services à toute une génération d'élèves asthmatiques, mais il permettrait à des professeurs atteints du même mal d'exercer leur profession dans de meilleures conditions, alors qu'ils sont obligés d'enseigner dans des régions de brouillard comme celles de Lyon, de Lille ou de Paris. Il lui demande comment et quand le Gouvernement compte réaliser un lycée d'altitude à Font-Romeu.

249. — 27 décembre 1962. — M. Tourné expose à M. le ministre de l'information que de nombreuses régions de France reçoivent avec difficulté les images de la télévision. C'est le cas, notamment du département des Pyrénées-Orientales. Il manque en effet un poste de relais assez puissant et assez élevé pour dominer la configuration du terrain de ce département. Par suite, les communes se sont groupées en syndicat, les téléspectateurs ont formé des clubs et les contribuables ont dû, de leurs propres deniers, réaliser de multiples postes réémetteurs de télévision. Cela revient fort cher aux contribuables et aux téléspectateurs. De plus, il s'ensuit un grand désordre sur le plan technique. Il arrive même qu'un poste réémetteur, comme celui de Força-Réal, qui intéresse, autour d'Ille-sur-Têt, 1.200 postes récepteurs, s'arrête de fonctionner à la veille des fêtes de fin d'année, faute de crédits. Il lui demande, quelles mesures le Gouvernement compte prendre : 1° pour assurer, sous sa propre responsabilité technique et financière, une diffusion convenable des images de la télévision dans toutes les régions de France; 2° pour assurer rapidement la remise en route du poste réémetteur privé précité, de Força-Réal (Pyrénées-Orientales).

250 — 27 décembre 1962. — M. Tourné expose à M. le ministre de l'éducation nationale que, au fur et à mesure qu'augmentent les effectifs scolaires dans l'enseignement secondaire, le nombre d'élèves obligés d'interrompre en totalité ou en partie leurs études, du fait de maladies diverses, augmente parallèlement. Parmi ces élèves, figurent ceux qui ont des déficiences des organes respiratoires. Le manque d'établissements scolaires appropriés fait que ces jeunes gens et ces jeunes filles doivent être traités dans des centres hospitaliers, ou d'après des thérapeutiques chimiques. Non seulement cela revient fort cher aux parents et aux organismes sociaux dont ils dépendent, mais les élèves doivent arrêter leurs études. C'est le cas, notamment, pour les jeunes asthmatiques. Cependant, il est prouvé que des cures d'altitude répétées, si elles ne provoquent pas dans tous les cas des guérisons définitives, n'en atténuent pas moins le mal au point de l'empêcher d'évoluer. Aussi il semble que la formule des lycées d'altitude soit devenu la formule la plus rationnelle pour permettre à un grand nombre d'élèves déficients de poursuivre leurs études, tout en se soignant. Il lui demande : 1° combien il existe en France d'élèves des deux sexes fréquentant les établissements d'enseignement secondaire, atteints de maladies des voies respiratoires, qui nécessitent des soins appropriés; 2° combien il existe en France d'établissements scolaires ayant un caractère sanitaire, ou susceptibles d'être classés lycées d'altitude; 3° quelles sont les catégories d'élèves malades qu'ils reçoivent; 4° où sont situés ces établissements, et combien d'élèves peuvent-ils recevoir : a) en internat; b) en demi-internat.

251. — 27 décembre 1962. — M. Musmeaux demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé des affaires algériennes les dispositions que compte prendre le Gouvernement afin de payer les indemnités dues aux fonctionnaires français envoyés d'office en Algérie et que ne prend pas en charge le Gouvernement algérien.

252. — 27 décembre 1962. — M. Waldeck Rochet demande à M. le ministre de l'éducation nationale : a) si des textes réglementaires (décisions, instructions ou circulaires) donnent le droit à un direc-

teur d'école publique, déchargé de classe, de percevoir un pourcentage sur les heures supplémentaires (leçons particulières, études) des maîtres de son établissement ; b) dans l'affirmative, lesquels.

**253. — 27 décembre 1962. — M. Waldeck Rochet expose à M. le ministre du travail** qu'une nouvelle entreprise de la Courneuve vient de décider de licencier une partie de son personnel. Arguant de la concurrence étrangère, en particulier des Etats-Unis, d'Italie et du Japon, les Etablissements Métayer-Marine suppriment leur département « marine » et remplacent leur activité industrielle par une activité commerciale. Désormais, des importations remplaceront une partie de la production de cette entreprise et l'autre partie sera concentrée en province. 25 travailleurs, parmi lesquels plusieurs se trouvent depuis trente ans au service de l'entreprise, sont licenciés. Il lui demande : 1° s'il envisage de s'opposer à la fermeture de ces ateliers ; 2° dans la négative, les mesures qu'il compte prendre afin : a) d'assurer le réemploi des ouvriers, compte tenu de leur qualification professionnelle et des avantages sociaux qu'ils avaient obtenus dans l'entreprise considérée, avant d'autoriser tout licenciement ; b) de faire verser à ces travailleurs une importante indemnité de licenciement.

**254. — 27 décembre 1962. — M. Roger Roucaute expose à M. le ministre des postes et télécommunications** que, lors de la réforme de la catégorie B décidée par le décret n° 62-96 du 30 janvier 1962, la situation des dessinateurs-projeteurs a été alignée sur celle des contrôleurs de son administration, dite catégorie type. Cependant, jusqu'à maintenant, les dessinateurs-projeteurs n'ont pu obtenir la bonification de 18 mois avec un rappel d'ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1960, qui a été accordé aux contrôleurs par la circulaire de la direction du personnel n° 54 P 1.2.ER du 4 juillet 1962 (tableau de conversion). Il lui demande : 1° s'il envisage de prendre des dispositions en vue de faire bénéficier les dessinateurs-projeteurs, qui sont peu nombreux, de cette bonification de 18 mois à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1960 ; 2° dans l'affirmative, à quelle date ; 3° dans la négative, pour quelles raisons.

**255. — 27 décembre 1962. — M. Roger Roucaute expose à M. le ministre du travail** que les veuves d'assurés au régime général de la sécurité sociale ne peuvent bénéficier d'une pension de réversion lorsque le mari est décédé avant l'âge de soixante ans. Elles n'ont droit qu'à une allocation de veuve réduisant ou supprimant certains avantages. En particulier, cette allocation ne donne pas droit aux avantages en nature des assurances sociales, ce qui leur impose, si elles veulent s'assurer pour le risque maladie, une cotisation annuelle de 250 NF. Il lui demande, afin de corriger cette injustice, s'il n'envisage pas de modifier l'article 351 du code de la sécurité sociale en y supprimant les mots « après soixante ans ».

**256. — 27 décembre 1962. — M. Nilès attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale** sur le projet de construction d'une salle omnisports, pour laquelle la municipalité de Romainville (Seine) a sollicité une subvention. La promesse avait été faite par les services de la jeunesse et des sports que cette subvention serait proposée sur l'exercice 1962 et la municipalité, ayant réalisé sa participation financière s'appuyant sur cette promesse, a commencé les travaux. Aujourd'hui, la structure de cette salle est pratiquement terminée. C'est donc avec surprise que les sportifs et la municipalité ont appris que ce projet ne figurait qu'au programme complémentaire du plan d'équipement quadriennal. De plus, au cours d'une audience, le 5 juillet 1962, le haut-commissaire à la jeunesse et aux sports a déclaré qu'il était d'avis que cette salle devait être terminée le plus rapidement possible, que les travaux ne devaient pas rester dans l'état où ils se trouvent et qu'en conséquence il allait proposer que ce projet figure au plan d'équipement quadriennal en 1963. Or, vérification faite, ce projet ne figure que pour 1964. Comme la municipalité de Romainville ne peut financièrement mener à bien ce projet sans percevoir la subvention sollicitée, il lui demande s'il compte reconsidérer cette affaire et prendre les dispositions nécessaires afin que le financement de ces travaux soit inscrit au plan d'équipement en 1963.

**257. — 27 décembre 1962. — M. Robert Ballanger expose à M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer**, pour la troisième fois en neuf années, la municipalité communiste du Moule (Guadeloupe) a été arbitrairement dissoute par décret. Le dernier décret de dissolution, en date du 26 octobre 1962, invoque de prétendues dissensions qui auraient existé au sein du conseil et entravé l'administration de la commune. Pourtant, le 24 mars 1959, date de son installation, au 11 octobre 1962, jour de sa dernière réunion, le conseil municipal du Moule a tenu 27 séances et voté 345 délibérations, toutes à l'unanimité. Aucun procès-verbal de carence pour manque de quorum, refus de statuer ou tout autre motif ne figure au registre des délibérations. Au surplus, le 18 novembre 1962, lors des élections législatives, le candidat communiste a obtenu dans la commune du Moule, les urnes étant aux mains de l'administration et de la délégation spéciale, 76, 79 p. 100 des suffrages exprimés. Tout en s'élevant contre le décret du 26 octobre, qui n'est fondé sur aucun motif sérieux, il lui demande les dispositions que compte prendre le Gouvernement afin d'assurer la régularité du scrutin pour les élections municipales du Moule, dont la date a été fixée au 30 décembre 1962.

**258. — 27 décembre 1962. — Mme Vaillant-Couturier expose à M. le Premier ministre** que, d'après l'article L. 55 du code des pensions civiles et militaires, le droit à pension de veuve est reconnu si le mariage, antérieur ou postérieur à la cessation de l'activité, a duré au moins six années. Toutefois, cette disposition ne s'applique que si le mari avait obtenu une pension d'ancienneté. De ce fait, le droit à pension de veuve n'est pas reconnu lorsque le mari avait obtenu une retraite proportionnelle, sauf si le mariage a été contracté deux ans au moins avant la cessation d'activité du mari. Il y a là une inégalité choquante. Lui rappelant que son prédécesseur avait laissé entendre que le droit à pension de réversion serait reconnu aux veuves de retraités proportionnels à condition que le mariage ait duré au moins dix ans à la date du décès du mari, elle lui demande quand il a l'intention de déposer un projet de loi modifiant dans ce sens l'article L. 55 du code des pensions civiles et militaires.

**259. — 27 décembre 1962. — M. Cermolacce expose à M. le ministre des travaux publics et des transports** que le décret du 9 octobre 1929 avait assimilé les agents de gardiennage des services extérieurs de la marine marchande aux agents de l'Etat de la 4<sup>e</sup> catégorie. En conséquence de cette assimilation, la parité de leurs traitements et accessoires de traitement avait été faite avec les fonctionnaires de cette catégorie. Etaient compris dans la 4<sup>e</sup> catégorie : les agents subalternes des douanes, les gardiens de la paix, les postiers et, en ce qui concerne plus particulièrement le personnel de la marine marchande, les gardes maritimes et les agents du gardiennage. Le décret n° 3240 du 9 décembre 1943 a supprimé cette assimilation, alors que normalement les agents de gardiennage auraient dû conserver la même parité que les gardes maritimes. Sans contester les fonctions d'autorité exercées par ces derniers, il faut cependant reconnaître que les responsabilités assumées par les agents de gardiennage sont aussi grandes : telle, notamment, la fonction de vagemestre avec ses risques et responsabilités d'encaissement de mandats et lettres chargées. Eu égard au nombre peu élevé de ces agents, et de leur situation précaire, il lui demande s'il n'entre pas dans ses intentions : 1° de faire procéder à un nouveau classement indiciaire des intéressés ; 2° de faire bénéficier ces agents des dispositions du décret n° 62-753 du 4 juillet 1962 portant attribution d'une indemnité de risques et de sujétions.

**260. — 27 décembre 1962. — M. François Le Douarec expose à M. le ministre de l'agriculture** qu'en application de l'article 1106 du code rural, des retraités de l'artisanat, qui dirigent une exploitation agricole, doivent cotiser pour l'assurance maladie agricole, mais bénéficient d'une participation de l'Etat à un taux fixé suivant l'importance du revenu cadastral lorsque leurs ressources sont inférieures à un certain plafond. Il lui demande, s'agissant d'un ancien commerçant en grains et produits du sol, qui exploite 3 hectares 50, perçoit une modeste retraite commerciale proportionnelle et a même versé deux annuités au titre de la retraite

vieillesse agricole : 1° si une calse vieillesse agricole peut soutenir que l'intéressé n'a pas droit à la participation de l'Etat dans les conditions susindiquées ; 2° au cas de cession de l'exploitation agricole dont il s'agit, dans quelles conditions l'intéressé pourrait bénéficier de l'assurance maladie agricole, étant indiqué qu'il a plus de quinze années d'activité agricole.

261. — 27 décembre 1962. — **M. Barniaud** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les instituteurs détachés dans les centres d'enseignement par correspondance ne bénéficient ni du logement de fonction, ni de l'indemnité compensatrice. Ils supportent, en outre, des frais élevés (voyage et séjour) pour leurs déplacements bi-mensuels de leur département d'origine au C. R. E. C. Il lui demande quelles mesures il compte prendre en faveur de ce personnel.

262. — 27 décembre 1962. — **M. Jallon** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'aux termes de la note administrative du 28 juin 1961 (B. O. C. D. 1961, II, 1950) ceux des contribuables étrangers non résidents qui, sous le régime antérieur à la loi du 28 décembre 1959, auraient été, en raison de leur nationalité, fondés à profiter des avantages pour charges de famille, doivent, nonobstant les stipulations de l'article 197-III du code général des impôts, bénéficier, pour le calcul de l'impôt, du même traitement que celui qui est réservé aux contribuables de nationalité française se trouvant dans une situation identique. Mais ce texte, constituant une mesure de tempérament, ne saurait manifestement avoir pour effet d'aggraver la situation d'un contribuable qui aurait avantage à une stricte application des dispositions de l'article 197-III susvisé, par exemple un célibataire sans personne à charge. Une interprétation différente aboutirait, d'ailleurs, à traiter de façon plus favorable les contribuables nationaux d'un Etat n'ayant pas conclu de convention avec la France, puisque, d'après la note administrative elle-même, les mesures dérogatoires dont il s'agit ne leur seraient pas applicables. Il lui demande s'il peut lui confirmer que cette interprétation est bien celle qu'il convient de donner aux instructions données à cet égard dans la note administrative du 28 juin 1961.

263. — 27 décembre 1962. — **M. Dubuis** expose à **M. le ministre de la justice** qu'il est de pratique courante que les employeurs se voient réclamer le paiement des amendes pénales mises à la charge de leurs préposés. Par une extension injustifiée de la notion de responsabilité civile, qui ne devrait porter que sur les dommages-intérêts et sur les dépens, certains services de recouvrement demandent d'emblée au commettant de payer l'ensemble des condamnations pécuniaires, y compris l'amende. Cette façon de faire n'est défendable qu'en ce qui concerne les amendes fiscales et celles qui leur sont assimilées, la jurisprudence leur reconnaissant un caractère mixte et non pas exclusivement pénal. En tout autre cas, elle heurte, en fait, le principe de la personnalité des peines, puisque l'employeur est exposé, si le préposé quitte son service et devient insolvable, à la non-récupération des sommes dont il aurait fait l'avance. Il lui demande s'il ne lui semble pas souhaitable de rappeler aux services intéressés qu'une condamnation pénale ne frappe aucune autre personne que le ou les condamnés.

264. — 27 décembre 1962. — **M. Emile-Pierre Halbout** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, pour le calcul de l'impôt sur le revenu des personnes physiques et de la taxe complémentaire — ainsi que pour l'année 1958, pour le calcul de la taxe proportionnelle et de la surtaxe progressive — l'administration est fondée à refuser aux contribuables la déduction des intérêts d'emprunts contractés pour l'acquisition d'un office de notaire, sous le prétexte que ces emprunts ne sont pas mentionnés dans l'acte d'acquisition, le prix ayant été payé comptant, étant fait observer que la preuve peut être apportée que lesdits emprunts ont été contractés pour permettre à l'intéressé d'effectuer le paiement comptant, et cela notamment par le rapprochement des dates.

265. — 27 décembre 1962. — **M. Emile-Pierre Halbout** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 1371 du code général des impôts prévoit la réduction à 1,40 p. 100 du droit de mutation à titre onéreux pour l'acquisition notamment

des terrains nus et des immeubles inschevés, sous la condition que l'acte d'acquisition contienne l'engagement par l'acquéreur d'effectuer, dans le délai de quatre ans à compter de la date de l'acte, les travaux nécessaires pour, selon le cas, édifier un immeuble ou terminer les immeubles en cours de construction, et que les locaux ainsi créés ou achevés soient affectés à l'habitation pour les trois quarts au moins de leur superficie totale. D'autre part, l'article 1372 du même code prévoit la même réduction du droit de mutation à titre onéreux pour les acquisitions d'immeubles affectés à l'habitation au jour du transfert de propriété. Il lui demande si l'administration de l'enregistrement est en droit de refuser le bénéfice de cette réduction de droit lorsqu'il s'agit de l'acquisition par un particulier d'une parcelle de terrain à bâtir d'une superficie de 1.570 mètres carrés, dépendant d'un lotissement autorisé par arrêté préfectoral, et sur laquelle l'acquéreur a, avec l'accord du vendeur, commencé l'édification d'une maison exclusivement à usage d'habitation, non encore achevée avant la réalisation de l'acte de vente, sous le prétexte que la construction n'en est pas seulement au stade des fondations, étant précisé que la construction a été commencée après l'obtention d'un permis de construire, et que, dans l'acte de vente, l'acquéreur a pris l'engagement de terminer cette maison dans un délai de quatre ans du jour de l'acte.

266. — 27 décembre 1962. — **M. Emile-Pierre Halbout** demande à **M. le ministre des armées** s'il n'envisage pas, en raison de la réduction des effectifs stationnés hors de France, d'étendre l'exemption de servir en Algérie aux soldats du contingent, fils de parents pensionnés de guerre, invalides à 50 p. 100 ou plus.

267. — 27 décembre 1962. — **M. Jean Moulin** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que le décret du 18 janvier 1935, pris en application de l'article 6 de la loi du 24 décembre 1934, a classé le « Jacquez » parmi les cépages dont la mise en vente, la vente, l'achat, le transport ou la plantation, comme producteur direct ou porte-greffe, sont prohibés. Cette classification a été maintenue par l'article 27 du décret n° 53-977 du 30 septembre 1953. Cependant, le « Jacquez » est un cépage qui porte des grappes aérées et très saines et qui, vinifié en rosé, fournit un vin de bonne qualité et, de toute façon, un excellent vin de coupage n'offrant aucune trace de toxicité. D'autre part, dans certaines régions, de tels cépages appartiennent à des exploitants assez âgés, disposant, pour la plupart, de ressources très modestes, et qui, de ce fait, se trouvent dans l'impossibilité matérielle de reconverter leurs vignobles. Il lui demande s'il peut lui préciser les motifs pour lesquels la commission chargée d'établir la liste des cépages prohibés y a inclus le « Jacquez », et s'il n'accueillerait pas favorablement une requête justifiée tendant à obtenir la radiation du « Jacquez ».

268. — 27 décembre 1962. — **M. Jean Moulin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'à sa connaissance aucune grande réalisation n'a encore été entreprise au titre des programmes d'équipement des zones spéciales d'action rurale, et que cette situation est due principalement à l'insuffisance des crédits affectés, jusqu'à présent, à ces opérations. Il est cependant indispensable que les projets établis soient mis en œuvre dans les plus brefs délais possibles. Il lui demande s'il peut lui donner l'assurance que toutes dispositions utiles ont été ou seront prises — notamment en ce qui concerne les crédits nécessaires — en vue de hâter l'équipement de ces régions.

269. — 27 décembre 1962. — **M. Vénier** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les chambres de commerce attachent une grande importance aux statistiques douanières des produits importés, permettant aux producteurs nationaux de se tenir informés de la concurrence étrangère dans leur branche respective et, éventuellement, de connaître ceux des produits importés qu'ils pourraient fabriquer eux-mêmes. Les statistiques publiées font état des importations par référence aux articles du tarif des douanes, mais ceux-ci offrent souvent un caractère trop générique et ne peuvent fournir des indications suffisantes quant à la nature des produits, a fortiori lorsque les articles du tarif comportent les mots « autres ». Il lui demande s'il est possible : 1° de publier des

statistiques très dépouillées, comportant les précisions résultant des spécifications figurant sur les factures présentées à la douane : 2° de permettre aux producteurs intéressés de prendre connaissance de ces renseignements auprès des services compétents.

270. — 27 décembre 1962. — **M. Bignon** demande à **M. le ministre du travail** si le bénéfice du fonds de solidarité nationale est accordé aux titulaires de la carte d'économiquement faible pour les cas d'incapacité totale physique, suites de blessures de guerre, quel que soit le pourcentage d'invalidité de leur pension.

271. — 27 décembre 1962. — **M. Davoust** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les fonctionnaires de police des ex-cadres du Maroc, de Tunisie et d'Indochine, récemment rapatriés d'Algérie où ils avaient été mutés, ne perçoivent pas les indemnités dites forfaitaires de déménagement et d'installation. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour accorder à ces fonctionnaires les avantages reconnus à leurs collègues du cadre d'Algérie.

272. — 27 décembre 1962. — **M. Davoust**, se référant à la réponse faite le 5 juin 1962 à sa question n° 15375, expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que de très nombreux maîtres de l'enseignement privé sous contrat rencontrent encore des difficultés dans le règlement de leurs rémunérations. Il souligne que l'attestation d'emploi délivrée par un directeur d'école, conformément à la circulaire n° 124 S. S. du 23 novembre 1961, est jugée insuffisante par certaines directions de sécurité sociale, qui exigent en plus la production du contrat individuel avec mention du salaire mensuel. Or, beaucoup d'instituteurs ne possèdent pas, malgré leurs réclamations, ce document. Il lui demande à nouveau quelles mesures il compte prendre pour que cesse cette situation extrêmement préjudiciable aux intéressés.

273. — 27 décembre 1962. — **M. Moynet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société A et d'une société B ayant fait apport à une société C de leurs fonds de commerce. Chacune des sociétés A et B a affecté à l'amortissement des titres de la société C la plus-value résultant de leur apport. Plus de deux ans après cette opération, la société C envisage d'absorber les sociétés A et B dans les conditions prévues par les articles 115 et 210 du code général des impôts. Les titres de la société C seront expressément apportés par les sociétés A et B, et il sera procédé par la société C à leur annulation entraînant une réduction de capital. En contrepartie des apports, il sera procédé à une augmentation de capital. Ce processus est utilisé pour éviter l'imposition qu'entraînerait la distribution des actions de la société C aux actionnaires des sociétés A et B (en ce sens : réponse ministérielle à la question n° 8083, J. O., Débats A. N. 464, 1953, p. 4805). Il lui demande : si au moment de l'opération de fusion, les plus-values affectées par les sociétés A et B à l'amortissement des titres de la société C deviennent imposables au nom des sociétés absorbées ou au nom de la société absorbante ou si, au contraire ces plus-values continuent à bénéficier de l'exonération prévue par l'article 40 du code général des impôts et, dans ce dernier cas, les conditions du maintien du bénéfice de cette exonération. Il semblerait en effet que, dans ce cas particulier, aucun profit n'étant réellement réalisé, les plus-values demeurent exonérées sous la seule réserve que les plus-values qui seraient ultérieurement dégagées par la société C à l'occasion de la cession des éléments qu'elle a reçus au jour de sa constitution des sociétés A et B soient calculées non pas par rapport à la valeur d'apport, mais par rapport à la valeur pour laquelle ces éléments figuraient dans les sociétés A et B.

274. — 27 décembre 1962. — **M. Paquet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le propriétaire d'un immeuble d'habitation ayant obtenu, en 1961 une subvention du fonds national d'amélioration de l'habitat afin d'effectuer de grosses réparations dans une construction ancienne divisée en plusieurs logements, s'est vu réclamer, par les services fiscaux, le rattachement de ladite subvention au total de ses revenus imposables, alors même qu'il apportait la preuve, par la production des factures des divers corps de métiers intéressés, que l'intégralité de la subvention

avait été absorbée par les dépenses entraînées par la remise en état de l'immeuble. Il lui demande si les services précités sont en droit de refuser de considérer ces dépenses comme des charges déductibles, dès lors qu'ils demandent, par ailleurs, l'imposition de la totalité de la subvention du fonds national d'amélioration de l'habitat.

275. — 27 décembre 1962. — **M. François Perrin** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** le cas suivant : Mlle B., licenciée ès lettres, est professeur dans une institution ayant conclu un contrat d'association à compter du 15 septembre 1960. Cette personne a perçu, dans le courant de l'année 1962, son traitement pour la période du 15 septembre 1960 au 31 décembre 1961. Depuis, elle n'a rien perçu au titre de l'année 1962, alors qu'elle aurait dû percevoir au moins 12.000 NF. Il lui demande les raisons qui motivent un tel retard dans le règlement des traitements de cette catégorie de professeurs.

276. — 27 décembre 1962. — **M. Becker** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** pour quelles raisons l'article 4 de la loi de finances pour 1962, n° 61-1393 du 21 décembre 1961 relatif au prélèvement de 25 p. 100 sur les plus-values des terrains à bâtir, est applicable à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1961, soit avec un effet rétroactif de plus d'un mois. Ce dernier point est grave car il ne semble pas qu'une loi puisse avoir dans la législation française un effet rétroactif.

277. — 27 décembre 1962. — **M. de Préaumont** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une société anonyme a cédé en cours d'exploitation des éléments d'actifs immobilisés, et a pris l'engagement de remployer les fonds dans les trois ans, conformément à l'article 10 du code général des impôts. Elle a, pour exécuter ce remploi, souscrit des parts d'une société à responsabilité limitée, dont elle possède plus de 20 p. 100. Ces parts figurent dans son bilan pour une valeur bien inférieure au prix de souscription, puisqu'elles doivent être portées à la valeur comptable de l'élément cédé. La société à responsabilité limitée envisage d'absorber par voie de fusion l'actif et le passif de la société anonyme. A l'actif, figurent des parts de la société absorbante qui seront annulées, une société ne pouvant posséder ses propres actions. Il lui demande si l'opération de fusion donnera seulement ouverture au droit d'apport de 0,80 p. 100 et au droit d'apport majoré de 1,20 p. 100 pour la partie de la valeur des parts attribuées à la société anonyme absorbée, dépassant la valeur nominale du capital de cette dernière société, et si le remploi sera toujours considéré comme ayant été effectué par l'acquisition antérieure des parts de la société à responsabilité limitée, bien qu'annulées par le fait de la fusion.

278. — 27 décembre 1962. — **M. Maurice Schumann** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en vertu des dispositions de l'article 3 du décret n° 55-469 du 30 avril 1955, les spectacles organisés par les associations déclarées à but non lucratif sont exonérés de la taxe sur les spectacles, pourvu que le droit d'entrée ne soit pas supérieur à 0,50 NF. Le coût des différents services ayant considérablement augmenté depuis sept ans, il lui demande s'il n'estime pas qu'il conviendrait de relever sensiblement la limite susindiquée.

279. — 27 décembre 1962. — **M. Drouot-L'Hermine** demande à **M. le ministre de la construction** s'il ne pourrait pas faire en sorte qu'une loi commune existe pour toutes les habitations d'offices H. L. M. concernant la présence dans les appartements d'animaux domestiques, tels que chiens, chats et oiseaux. Si dans le département de la Seine, M. le préfet de police a pris la décision de tolérer dans les immeubles H. L. M. des chiens et des chats — à la condition formelle qu'ils ne causent aucun trouble de jouissance aux autres locataires de l'immeuble — il n'en est pas de même pour les autres régions de France et, actuellement, l'office d'habitations à loyer modéré de Seine-et-Oise procède à des congés vis-à-vis de tous les locataires qui possèdent un chien, et cela semble constituer un abus de pouvoir assez caractérisé. Il semble donc urgent que des instructions soient données par le ministre de la construction à l'ensemble des offices d'habitations à loyer modéré, précisant que les animaux domestiques dont il s'agit peuvent être tolérés à la condi-

tion formelle qu'il n'y ait aucune nuisance de leur part vis-à-vis des autres occupants des immeubles. Cette mesure doit être une simple mesure de bon sens, car dans la plupart des cas, les chiens ou les chats appartenant à des personnes habitant les offices en question causent moins de perturbation aux autres locataires que certains habitants de ces immeubles, contre lesquels aucune mesure n'a jamais été prise pour faire respecter la tranquillité et le calme qui doivent être de règle en cohabitation.

280 — 27 décembre 1962. — **M. Drouot-L'Hermine** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il ne lui est pas possible d'envisager le relèvement du maximum du dépôt dans les caisses d'épargne, lequel est actuellement de 10.000 NF, et de le porter à 30.000 NF, en considération de l'évolution économique et sociale qui se manifeste heureusement en France. Le relèvement du plafond des dépôts, qui servirait d'abord les épargnants aurait le très grand avantage de permettre aux caisses d'épargne de France d'aider d'une manière beaucoup plus efficace les efforts d'équipement entrepris par les départements et les communes, alors qu'actuellement il leur est impossible de faire face à plus de la moitié des demandes. L'accroissement des dépôts dans les caisses d'épargne depuis quelques années doit être encouragé, et la seule façon de le faire efficacement est l'augmentation du plafond de ces dépôts.

281. — 27 décembre 1962. — **M. Heltz** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la loi n° 59-213 du 4 mars 1958 a fixé à 10.000 nouveaux francs, par livret, le plafond des dépôts dans les caisses d'épargne. Ce chiffre ne correspond plus aux réalités économiques et sociales actuelles. Les collectivités locales doivent réaliser des investissements très lourds et éprouvent des difficultés de plus en plus grandes pour assurer le financement de la part qui est à leur charge. Etant donné le rôle essentiel que les caisses d'épargne jouent dans ce domaine, il serait indispensable de leur donner la possibilité de répondre aux demandes d'emprunt des administrateurs locaux. Dans ces conditions, il lui demande s'il n'estime pas opportun de faire procéder au relèvement à 30.000 nouveaux francs du plafond des dépôts dans les caisses d'épargne et s'il n'envisage pas de soumettre à cet effet au vote du Parlement un projet de loi tendant à modifier le premier alinéa de l'article 10 du code des caisses d'épargne. Cette proposition semble, au demeurant, correspondre à son sentiment puisque, le 22 mai 1962, au cours du débat de l'Assemblée nationale sur le plan de développement économique et social, il mentionnait « la liberté des épargnants quant au volume et au placement de leur épargne » comme l'une des « libertés économiques fondamentales ».

282. — 27 décembre 1962. — **M. Robert Ballanger** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : a) sur la hausse importante sur les pellicules photo-cinéma qui a été annoncée par l'ensemble des fabricants alors que des détaillants ont des marges inférieures à la hausse envisagée ; b) sur l'inquiétude des négociants en photo et cinéma devant le péril qui menace la fabrication nationale des appareils photographiques par suite de la politique commerciale actuelle qui, selon eux, aura pour résultat inéluctable de favoriser la conquête totale du marché français par le matériel étranger. Il lui demande : 1° les raisons de la hausse envisagée, qui paraît en contradiction avec le protocole du 12 juin 1961, précisant les conditions de rémunération des services apportés par les négociants dans le commerce des produits photographiques et cinématographiques substandard ; 2° les dispositions qu'il compte prendre afin de préserver l'industrie nationale des appareils photographiques.

284. — 27 décembre 1962. — **M. Feix** expose à **M. le ministre de la construction** que plusieurs jugements récents du tribunal administratif de Versailles ont attiré l'attention sur ce qu'il est désormais courant d'appeler le scandale d'« Elysée II ». Ce scandale, venant

après celui du « Comptoir national du logement » et ceux — moins connus — d'autres sociétés immobilières, émeut à juste titre l'opinion. Il confirme la persistance de pratiques inadmissibles de la part de certains dirigeants de sociétés immobilières, dont le seul souci est de réaliser de monstrueux bénéfices au détriment de souscripteurs abusés et parfois des fonds publics. Il fait également ressortir la carence ou la complaisance de services officiels devant des procédés d'autant plus condamnables que la construction H. L. M. ne cesse de régresser, cependant que croissent les facilités accordées aux sociétés immobilières les plus diverses. Il lui demande : 1° à la suite de quelles tractations ou promesses visant l'obtention de permis de construire furent achetés, dans des conditions extrêmement favorables, les terrains situés dans les communes de Bougival et de la Celle-Saint-Cloud sur lesquels devait être réalisé le projet « Elysée II » ; 2° dans quelles conditions le permis de construire fut délivré, en janvier 1962, à la société « La Colline du Midi », promotrice de l'opération « Elysée II », par le haut-commissaire à la construction pour la région parisienne, alors que plusieurs décisions contraires avaient été prises précédemment, tant à l'égard de cette société que d'autres sociétés immobilières, et si les noms et références des principaux « promoteurs » d'« Elysée II », bénéficiaires d'un tel régime de faveur, peuvent être connus ; 3° ce qu'il compte faire pour établir toutes les responsabilités encourues dans l'affaire « Elysée II » et, le cas échéant, pour sanctionner les fautes commises ; 4° quelles dispositions il compte prendre pour sauvegarder les intérêts des souscripteurs ainsi que pour garantir la sécurité des futurs habitants d'« Elysée II » ; 5° pour quelles raisons il semble vouloir autoriser la délivrance du permis de construire à tout prix et tout de suite, avant même les conclusions des experts désignés par le tribunal administratif de Versailles.

285. — 27 décembre 1962. — **M. Davoust** expose à **M. le ministre de l'Intérieur** que les agents titulaires départementaux et communaux rapatriés d'Algérie ont été intégrés dans le cadre métropolitain, conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 62-657 du 9 juin 1962. Mais il semble que seuls les agents en fonctions aient pu bénéficier de ce texte, bien qu'aucune discrimination n'apparaisse entre les agents en fonctions et ceux se trouvant en position de disponibilité. Il lui demande s'il peut lui faire connaître le sort qui sera réservé aux personnels de ces administrations qui, en position de disponibilité réglementaire et statutaire au jour de la proclamation de l'indépendance algérienne, sollicitent aujourd'hui leur réintégration.

286. — 27 décembre 1962. — **M. Davoust** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** quelles mesures il compte prendre pour améliorer la situation des agents du cadre complémentaire des P. et T. et effectuer en particulier le reclassement des A, B, C, C dans la nouvelle échelle E 3, dont le maximum indiciaire a été fixé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1962 à 210 brut.

287. — 27 décembre 1962. — **M. Weber** expose à **M. le ministre du travail** que l'assuré social, qui remplit les conditions d'âge, d'immatriculation et de salariat requises, a droit à une pension d'invalidité lorsque sa capacité de travail ou de gain se trouve réduite des deux tiers (art. L. 304 du code de la sécurité sociale). L'intéressé a droit, sans limitation de durée, aux prestations en nature de l'assurance maladie et de l'assurance maternité. Il lui demande : 1° si ces dispositions sont applicables aux militaires ou gendarmes ayant accompli plus d'un an de services au-delà de la durée légale, rayés des contrôles d'activité, pour invalidité non imputable au service et n'ayant pas droit, de ce fait, à une pension au titre du code des pensions militaires d'invalidité et victimes de la guerre ou au titre du code des pensions civiles et militaires de retraite ; 2° dans l'affirmative, à qui incombe dans ce cas le paiement : a) des prestations maladie et maternité ; b) de la pension d'invalidité ; 3° dans la négative, s'il ne conviendrait pas de compléter la législation sur ce point.