

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ÉTRANGER : 40 F
(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^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 32^e SEANCE

1^{re} Séance du Jeudi 31 Octobre 1963.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1964 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6141).

Art. 17 à 34 et états B et C (suite).

Travaux publics et transports (II. — Aviation civile).

MM. Anthonloz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; Dupérier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Davoust; Montel; Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports; Hubert Germain; Cermolacce; Vauthier.

M. le ministre des travaux publics et des transports.

Etat B.

Titre III:

Amendement n° 141 de la commission de la production et des échanges:

MM. Dupérier, rapporteur pour avis; le rapporteur spécial; le ministre des travaux publics et des transports. — Retrait.

Adoption des crédits du titre III.

Titre IV. — Adoption des crédits.

Etat C.

Titres V et VI — Adoption des crédits.

Avant l'article 72.

Amendement n° 145 du Gouvernement. — Adoption.

* (2 f.)

Construction.

MM. Talttinger, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; Royer, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 6157).

PRESIDENCE DE M. RAYMOND SCHMITTEIN,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1964 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1964 (numéros 549, 568).

[Articles 17 à 34 (suite).]

M. le président. Nous passons à l'examen des crédits concernant l'aviation civile.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile.

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

- < Titre III: + 8.761.298 francs;
- < Titre IV: + 11.701.500 francs. >

ETAT C

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

(Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- < Autorisation de programme, 335.720.000 francs;
- < Crédit de paiement, 119.785.000 francs. >

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

- < Autorisation de programme, 29.280.000 francs;
- < Crédit de paiement, 19.080.000 francs. >

Voici les temps de parole disponibles dans ce débat :

- Gouvernement, 30 minutes;
- Commissions, 30 minutes;
- Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 30 minutes;
- Groupe socialiste, 10 minutes;
- Groupe du centre démocratique, 5 minutes;
- Groupe communiste, 5 minutes;
- Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes;
- Groupe des républicains indépendants, 5 minutes;
- Isolés, 5 minutes.

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

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. En examinant le budget de l'aviation civile, si l'on compare les prévisions pour 1964 aux chiffres de la loi de finances pour 1963, on constate que les dépenses ordinaires n'augmentent que de 9,5 p. 100, alors que l'augmentation est de 11,46 p. 100 pour l'ensemble des budgets civils.

Les autorisations de programme n'augmentent que de 5,8 p. 100 alors qu'elles augmentent de 16,8 p. 100 pour l'ensemble des budgets civils.

Seuls les crédits de paiement accusent une hausse sensiblement supérieure à celle du budget général, mais une telle hausse est moins significative qu'il n'y paraît de prime abord.

L'accroissement de cette catégorie de crédits est la conséquence de l'augmentation rapide, les années précédentes, des autorisations de programme. Il reflète donc l'évolution passée du budget et ne traduit pas une orientation nouvelle.

Votre rapporteur s'est efforcé de rassembler, dans le document établi au nom de la commission des finances, les informations les plus complètes possible concernant l'ensemble et les divers aspects de ce vaste et passionnant sujet.

Aussi éviterai-je de procéder à l'analyse descriptive du rapport pour n'en retenir que les points essentiels.

Le propre d'un budget est certes de répondre aux besoins du présent, mais il doit surtout s'inspirer des préoccupations d'un avenir qu'il lui appartient de préparer et de garantir.

S'agissant de l'aviation, c'est-à-dire d'un domaine particulièrement sensible aux évolutions, voire aux transformations constantes des techniques et de la science, cet impératif revêt un caractère tout spécial et nous conduit à examiner et à apprécier au regard de telles perspectives les mesures présentées.

Là comme partout, le facteur humain demeure l'une des bases essentielles. Aussi faut-il que l'effort d'harmonisation dans la qualification et la rémunération des personnels soit poursuivi avec objectivité et équité. J'indique que cet effort a été déjà fait et qu'il est maintenu dans un sens qui reçoit l'agrément des intéressés.

Je déplore toutefois que certaines incidences aient conduit, aujourd'hui et pour quatre jours, à un moment où le transport aérien doit être l'objet d'une attention toute spéciale, certains agents à déclencher une grève dont les motifs exigeraient d'être justifiés.

Cette manifestation présente sous un faux aspect une situation générale sur laquelle nous avions, dans le passé et en de nombreuses occasions, appelé l'attention du Gouvernement mais qui, présentement, paraît répondre aux souhaits essentiels des intéressés.

L'action en vue d'une réorganisation et du regroupement du secrétariat général à l'aviation civile tient compte et tiendra compte de ces impératifs déterminants attachés aux situations des personnels et des agents.

Sur le plan des techniques, le problème de l'aviation, tout particulièrement de l'aviation marchande, est dominé par l'avènement, relativement proche, de l'avion supersonique.

Cette échéance dicte notre comportement et notre action, impose des décisions et des choix.

Ceux-ci doivent intervenir en ce qui concerne tant la réalisation des appareils que leur exploitation et leur commercialisation, avec la préoccupation dominante qu'impose la recherche d'une sécurité optimale.

Le choix et la définition du premier appareil ont été faits depuis bientôt deux ans. L'accord franco-britannique a permis la mise à l'étude puis les débuts de la réalisation du prototype.

Le Concorde volera en 1966. Il sera confié aux compagnies aériennes dès 1970. Ses caractéristiques vous sont connues. Il volera à mach 2,2 et pourra transporter 9,4 tonnes de charge, soit environ cent passagers sur Paris—New York ou New York—Paris, qu'il reliera en trois heures cinq minutes environ. Le prix de cet appareil est estimé à 10 millions de dollars, soit 55 millions de francs environ.

L'heureux et large écho qu'il a recueilli dans la presse vous a familiarisés déjà, mes chers collègues, avec les caractéristiques de cet appareil d'inspiration française et qui est en fait le prolongement de la réalisation, par Sud-Aviation, de Caravelle.

J'ajoute que la collaboration franco-britannique se poursuit de la façon la plus satisfaisante, dans le respect du contrat initial et des intérêts de nos deux pays.

Certains évoquent les projets américains, l'expérience des Etats-Unis, la puissance de l'appareil envisagé outre-Atlantique, et s'interrogent sur l'opportunité de retenir l'un ou l'autre de ces projets.

J'indique qu'il s'agit, pour autant qu'on puisse connaître le projet américain, encore mal défini, de deux appareils très différents quant à leur conception, leurs performances et leur prix de réalisation et d'utilisation.

L'appareil américain, prévu pour voler à mach 3, serait un dérivé du B 70, avion militaire destiné à transporter 250 personnes mais qui n'a pas encore volé. Son prix est estimé à une centaine de millions de dollars.

Le Concorde est plus qu'un projet. Commencé depuis près de dix-huit mois, il sera l'expression d'une expérience, d'un sérieux et d'une recherche qui ont déjà fait leurs preuves avec la réalisation de Caravelle et qui honorent nos ingénieurs.

Il apporte au départ, comme l'attestent les commandes importantes déjà confirmées, toutes garanties en ce qui concerne tant sa réussite que sa souplesse d'utilisation.

Je signale que les compagnies suivantes ont passé commande : Panamerican Airways pour six appareils, Continental Air Lines pour trois appareils, American Air Lines pour quatre appareils.

Il ne faut pas ouvrir la compétition en la matière. Il faut retenir que ces deux projets ne s'opposent pas mais qu'au contraire ils peuvent fort bien s'associer, voire se compléter. Il convient donc d'intensifier et de poursuivre notre action en faveur du Concorde, avec la certitude que la réalisation franco-britannique connaîtra tout le succès attendu et souhaitable.

Revenant au subsonique, je rappelle la réussite de Caravelle en soulignant combien il serait opportun, dans le moment où se poursuit si heureusement cette fabrication, de reprendre le projet de la Caravelle junior. Il est regrettable que ce budget ne contienne pas des crédits afin de poursuivre l'étude lancée par Sud-Aviation d'un avion de 50 places qui répondrait exactement, entre autres, aux besoins de la desserte intérieure française.

Notons aussi que Sud-Aviation a mis à l'étude la fabrication, pour 1970, d'un avion de transport subsonique ultra-moderne et particulièrement économique, le Galion.

J'ajoute que cette société participe à 50 p. 100 avec la firme Dassault à la construction du Mystère 20, réussite très brillante qui fait de cet appareil le premier avion d'affaires du monde.

Ces efforts semblent avoir contraint le Gouvernement à supprimer, pour la présente année, l'alde qu'il apportait précédemment à la construction d'autres appareils tels que le Bréguet 941, le Potez 840 et le Super-Broussard. La commission le regrette, car outre leur intérêt économique et technique, ces réalisations sont un précieux apport en faveur des plans de charge que réclame l'industrie aéronautique française.

L'avènement des jets a posé déjà des problèmes aux compagnies. Les avions supersoniques ne feront que confirmer certaines des difficultés du transport aérien. Cela devrait être une incitation toute particulière à la concentration des moyens d'exploitation. Sur le plan européen, cette perspective devrait hâter la mise en place d'Air-Union et justifier le rôle et la mission d'Euro-Contrôle, dont la première année de fonctionnement a permis d'apprécier l'opportunité et la nécessité.

C'est dès maintenant que doivent être définis et réalisés l'infrastructure et tous les équipements et aménagements propres à assurer une utilisation normale des appareils supersoniques. Les pistes seront sensiblement les mêmes que celles qui sont exigées par les jets actuels, avec certes quelques aménagements spécifiques. La navigation et la sécurité devront répondre à des exigences qui justifient notre intervention et dont les budgets à venir devront porter la trace.

Dans mon rapport, j'ai exposé longuement la situation de la compagnie nationale Air France et celle de l'aéroport de Paris.

Pour Air France, je n'ai pas grand-chose à ajouter quant aux problèmes qui se posent à la compagnie nationale. La détérioration des résultats financiers a diverses causes et origines. Si certaines peuvent être considérées comme d'ordre interne, les plus importantes et les plus lourdes de conséquences échappent, pour l'essentiel, à la décision de la compagnie. C'est en effet l'ensemble du transport aérien qui se doit d'être évoqué, avec ses difficultés et ses aspects, économique et politique.

La surcapacité qui découle de la mise en service des jets et qui subsiste, la concurrence déjà lourde en raison du très grand nombre, je dirai même du trop grand nombre de compagnies aériennes, aggravée par la pratique de méthodes qui constituent un véritable dumping, domaine dans lequel excellent certaines compagnies étrangères qui se mettent ainsi délibérément en marge des règles de l'I. A. T. A., le conflit ouvert quant aux tarifs I. A. T. A. décidés à la conférence de Chandler et que se refusent à pratiquer les compagnies américaines, l'attitude américaine et la pression faite par le Gouvernement des Etats-Unis afin que les nationaux n'utilisent que leurs propres avions, les conséquences des douloureuses épreuves qui frappèrent la compagnie nationale en 1962, sont autant de causes des difficultés d'Air France.

S'y ajoutent les servitudes qui lui incombent et le contrecoup inévitable de la réduction de la desserte France-Afrique, à la suite de la création et de l'intervention, dans ce secteur, de la compagnie Air-Afrique, puis d'Air-Algérie nouvelle formule.

Face à cette situation, Air France procède à une réorganisation, à la compression de ses services et à un allègement de certaines charges d'exploitation. Au surplus, la compagnie a fort opportunément suspendu son programme d'investissement et d'équipement, sa flotte actuelle lui permettant de faire face à sa tâche.

Pour compléter ces quelques observations sur Air France, j'insisterai sur la nécessité d'établir le plus rapidement possible la nouvelle convention qui, en régularisant les rapports entre l'Etat et Air France, précisera exactement la situation de la société au regard de ses obligations et de sa mission.

L'aéroport de Paris supporte toutes les dépenses d'équipement, d'entretien et d'installation des aérodromes dont il a la charge, Orly, le Bourget et certains aérodromes secondaires, y compris les aides radio à l'approche et à l'atterrissage, mais non compris les dépenses afférentes au personnel chargé de la circulation aérienne.

En contrepartie, l'aéroport de Paris bénéficie de toutes les redevances d'aéroport.

Pour 1963, il a reçu, loi de finances et collectif compris, 33 millions de francs, alors que subsiste un déficit de quatre millions de francs. Pour 1964, la subvention est maintenue à 33 millions et les comptes prévisionnels de l'aéroport de Paris confirment, pour cette année, un déficit de quatre millions.

Cette situation est délicate dans le moment même où se posent, pour cet établissement, les problèmes de la future réalisation du nouvel aéroport de Paris-Nord. Il serait souhaitable que la subvention du Gouvernement soit établie de façon qu'apparaisse distinctement l'effort indispensable de l'aéroport de Paris pour assurer son équilibre d'exploitation, l'Etat intervenant, en faveur des investissements très lourds que réclame l'installation prévue, par des apports en capital, mais indépendamment de la subvention annuelle.

Dans un souci d'équilibre budgétaire, l'aéroport de Paris voudrait obtenir une majoration des redevances voyageurs. Le conseil supérieur de l'aviation marchand devra donner son avis sur ce point.

Quant aux prix des posées des appareils, ils sont certes inférieurs, en France, à ceux qui sont pratiqués en Angleterre et en Amérique, mais ils correspondent à ceux des autres pays. Il apparaît difficile, en raison de la très grande utilisation d'Orly

et du Bourget par les compagnies françaises, et aussi pour ne pas créer un précédent fâcheux, d'envisager des augmentations.

Paris-Nord sera aménagé à une dizaine de kilomètres au nord-est du Bourget. Son emprise sera de 3.500 hectares environ, c'est-à-dire les deux tiers de la superficie de Paris.

Pour comparaison, j'indique qu'Orly représente 1.500 hectares et le Bourget 700 hectares; mais l'aéroport de Chicago en représente 3.000, New York-Idlewild 3.500 et Washington 4.200.

La première étape prévient une dépense de 400 millions de francs environ. Paris-Nord se substituera au Bourget, qui devra disparaître trois ans après la mise en service de ce nouvel aéroport. Selon les dispositions du IV^e plan cela aurait lieu en 1975. Précisons que le district de Paris veut la place nette pour 1980 au plus tard.

Le rôle et l'intérêt de la desserte aérienne métropolitaine sont maintenant confirmés et chaque jour témoigne des raisons du succès de cette entreprise.

L'activité d'Air-Inter progresse rapidement, les résultats enregistrés sont probants et doivent nous inciter à faire davantage et à adapter l'utilisation de ce transport aux besoins économiques, commerciaux et touristiques du pays.

Des chiffres cités je ne reprendrai que ceux concernant le nombre des passagers et les tonnages de fret transportés, ainsi que celui du pourcentage de remplissage :

En 1962, 184.915 passagers, 758 tonnes de fret et un taux de remplissage de 56 p. 100.

En 1963, pour les huit premiers mois seulement, près de 220.000 passagers, près de 600 tonnes de fret avec un coefficient de fréquentation de 58 p. 100 environ.

Résultats importants qu'il est bon d'opposer au déficit d'exploitation d'Air-Inter, lequel peut être estimé pour 1964, avec une prévision de 350.000 à 400.000 passagers, à six millions de francs.

Votre commission souhaite que soit intensifié l'effort, notamment dans les relations transversales et que soit recherché, auprès de la construction aéronautique française, un appareil propre à répondre aux impératifs d'une desserte intérieure, tenant compte du nombre et de la fréquence des services, de la simplification des formalités d'utilisation ainsi que de l'augmentation des places offertes.

En raison du caractère d'intérêt général de cette desserte, il est demandé à l'Etat de faire effort afin de libérer les chambres de commerce et les collectivités départementales et locales des obligations que certaines assument auprès d'Air-Inter.

Un problème par ailleurs se pose, qu'il appartient à Air-France ou à Air-Inter de résoudre: celui de la desserte entre la métropole et les villes périphériques. Le besoin apparaît en effet de liaisons telles que Lille-Londres, Lyon-Francofort, Biarritz-Madrid, Vichy-Londres pour ne citer que celles-ci.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous avez dépassé votre temps de parole. Je vous invite à conclure.

M. le rapporteur spécial. Avec votre permission, monsieur le président, avant de conclure, je dirai un mot de l'aviation légère qui doit retenir l'attention du Gouvernement, tant en ce qui concerne les possibilités accordées aux aéro-clubs que les efforts qu'il convient de faire en vue d'aménager les aéroports ouverts à la circulation aérienne des avions de tourisme et d'affaires.

Je rappelle enfin la répartition des droits aériens entre Air-France et les compagnies aériennes privées.

L'arrêté du 23 février 1963 qui tient compte de la récente fusion de l'U. A. T. et de la T. A. I. en une nouvelle compagnie, l'Union des transports aériens (U. T. A.) apporte des modifications de répartition qui devraient être équitables, alors qu'elles semblent ne satisfaire aucun des intéressés.

Il est évident que ces dispositions qui, je le rappelle, accordent à Air-France la desserte française exclusive de Madagascar, de Djibouti, de la Réunion et de Dakar, et à U. T. A. l'exclusivité des droits français sur l'Afrique noire, soulignent la réduction importante du trafic français sur l'ensemble du secteur au moment où Air-Afrique en assure, à elle seule, la moitié.

Cette considération devrait nous amener à penser que la décision s'inspire des intérêts légitimes des deux compagnies considérées, étant entendu que rien n'est définitif et que des aménagements ou assouplissements d'ordre pratique peuvent toujours être apportés en cette nature comme en toute autre.

Telles sont, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les considérations que je me devais d'ajouter au rapport de la commission des finances en demandant en conclusion :

1^o Que parallèlement aux efforts poursuivis en faveur de la réalisation du supersonique Concorde et de la construction aéronautique française, une attention particulière soit réservée à l'infrastructure et aux équipements aéronautiques indispensables à la sécurité recherchée ;

2° Que soit accélérée la création d'Air-Union et que soient recherchées toutes concentrations de moyens propres à faciliter l'exploitation et l'équilibre du transport aérien français et international ;

3° Que soit développé, aménagé et assoupli le transport aérien métropolitain ;

4° Qu'une large place soit faite au développement de l'aviation sportive et d'affaires et à l'aménagement des aérodromes secondaires.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous propose d'adopter le présent budget. (*Appauvrissements sur les bancs de l'U.N.R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.*)

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

M. Bernard Duprier, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, être ministre des finances doit être bien difficile au moment de préparer l'annuel projet de loi de finances. Mais si certains de ceux qui ont précédé M. Giscard d'Estaing rue de Rivoli ont connu, en se penchant sur leurs problèmes de trésorerie, des angoisses que lui ne connaît pas, on peut se demander tout de même qui a la situation la moins enviable : un ministre des finances en période de déroute financière ou un grand argentier en période de prospérité. En effet, du fait même de celle-ci, le ministre est assailli de toutes parts et chaque Français s'étonne et s'indigne que dans son propre secteur d'activité ou d'intérêt « tout » ne puisse pas être fait « tout de suite » ; à plus forte raison chaque rapporteur.

Il en est du secteur de l'aviation civile comme des autres et le rapporteur pour avis de ce chapitre du budget va, évidemment, en faire le thème de son propos. Cependant, il voudrait faire plus. Il souhaiterait que le très court exposé qui couvrira deux points seulement de son rapport écrit vous démontre le danger que nous côtoyons aujourd'hui de compromettre gravement, par une insuffisance de crédits accordés en temps voulu, la position internationale de notre pays dans le domaine des transports aériens et l'avenir de son industrie aéronautique.

Pour ne pas perdre de précieuses minutes à répéter les excellentes choses que vous venez d'entendre de la bouche du rapporteur de la commission des finances, je n'évoquerai que ce qui concerne la construction aéronautique et les investissements de sécurité de l'infrastructure.

L'examen des chapitres 53-22 et 53-24 montre que tout l'effort effectué au bénéfice de la construction aéronautique française, dans le cadre du budget de l'aviation civile, porte sur le transport supersonique Concorde et sur la modernisation de la Caravelle.

Je ne reviendrai pas sur le Concorde dont notre collègue Anthonioz vient de vous parler, mais je déplore qu'aient été abandonnés certains autres projets pour lesquels beaucoup de dépenses avaient déjà été engagées et dont il y avait tout lieu d'attendre des résultats bénéfiques.

Il en a été ainsi en particulier pour la rubrique « Etudes diverses » dont le nom semble avoir inspiré à l'administration des finances une méfiance pourtant injustifiée. Ce chapitre contenait des projets du plus haut intérêt, analogues entre autres à ceux qui ont permis précédemment la réalisation des dispositifs d'atterrissage automatique qui contribuent aujourd'hui efficacement à allonger la série des Caravelle. La commission de la production et des échanges a formulé le vœu de voir rétablir en première urgence cette rubrique.

Je mentionnerai aussi les études concernant l'avion qui succédera inéluctablement à la catégorie Caravelle. Le supersonique, même en version moyen courrier, ne pourra jamais satisfaire à l'exploitation d'étapes inférieures à 1.500 kilomètres, pour lesquelles des avions subsoniques rapides continueront à être seuls utilisables.

Dans cette catégorie d'appareils, l'augmentation progressive du trafic sur des trajets tels que Paris—Londres ou New York—Washington, impose, dès à présent, d'envisager pour 1966 ou 1967, des avions de 200 places. Il ne faudra même pas attendre longtemps pour voir en ligne des avions de 300 places et plus encore. Pour répondre à ces besoins il conviendrait donc de lancer, dès avant 1965, des études d'avant-projets permettant de mettre en service, vers 1970 ou 1972, des appareils de très fort tonnage.

J'indique en passant que l'industrie aéronautique américaine a déjà considérablement avancé l'étude d'un avion de transport militaire susceptible de transporter 400 soldats équipés sur des étapes de 3.000 kilomètres et capable de décoller sur des pistes de 1.200 mètres de long. Comment ne pas voir la facilité avec laquelle pourra en être dérivée toute une gamme d'avions civils ?

La commission a également déploré : d'abord, qu'un effort ne puisse être fait pour aider le lancement d'une version civile du Bréguet 941 dont on sait qu'elle pourrait avoir des débouchés susceptibles d'alimenter au minimum une série de 50 appareils ; ensuite, qu'après les trois millions de francs prévus au collectif dernier pour le Potez 640, rien n'ait pu être ajouté au présent budget ; d'autre part, que rien non plus ne soit prévu pour valoriser définitivement le Nord 262, par la mise au point d'un nouveau groupe motopropulseur. Ce dernier problème pose une question de temps, car si la décision n'est pas prise cette année, il y a peu de chance qu'elle aboutisse à temps.

La commission regrette, enfin, qu'il n'ait pas été possible d'appuyer l'effort des constructeurs d'avions légers et de planeurs.

J'insisterai tout particulièrement sur l'avion biréacteur de 50 places, dont vous avez déjà entendu parler tout à l'heure. Il est probablement trop tard pour lancer un projet français de l'espèce, mais un constructeur étranger avait fait, au début de l'année, des propositions à Sud-Aviation pour la réalisation d'un avion qui pourrait être l'avion européen de faible capacité et nous aimerions connaître ce que l'avenir réserve à l'industrie aéronautique française dans ce domaine.

A ce sujet je rappellerai, d'autre part, qu'en exécution des promesses faites par le ministre de tutelle de l'industrie aéronautique, un crédit de 5 millions figurait pour cet avion de 50 places au dernier collectif sur une attribution globale de 60 millions inscrite au chapitre 53-24 « Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes ». Ce crédit constituait la première tranche d'un programme total de 45 millions consacré à cet appareil et qui devait être réparti à raison de 5 millions la première année, 10 millions la seconde, 20 millions la troisième et 10 millions la quatrième.

Voyant les premiers 5 millions inscrits au collectif sous la désignation « Anticipation de crédits », j'avais demandé un jour à M. le ministre des finances quelle était exactement la signification que ses services donnaient à cette formule. Je dois constater aujourd'hui que, pour l'administration des finances, le mot « anticipation » n'a pas la même signification que pour M. Larousse à qui M. Giscard d'Estaing m'avait renvoyé puisque le « 50 places » a disparu du présent budget. Je suis obligé d'en conclure que le mot « anticipation » signifiait vraisemblablement « suppression après versement de la première tranche ».

Après une bien longue éclipse, l'industrie aéronautique française a réussi, hier grâce à la Caravelle, aujourd'hui grâce aussi au Mystère 20, à reprendre une place particulièrement brillante sur le marché international. Il serait pénible de constater, dans quelques années, que nous l'avons perdue de nouveau pour avoir tout consacré à un seul projet, et cela quel que soit le succès de ce projet.

Ne croyez pas surtout que je critique l'effort accompli en faveur du Concorde. Il conviendrait cependant de ne pas abandonner entièrement, de ce fait, les autres créneaux dans lesquels notre industrie a une chance de premier ordre.

C'est dans cet esprit que la commission a émis le vœu de voir l'opération Concorde disjointe, dans l'avenir, du chapitre 53-24 « Participation de l'aviation civile aux dépenses d'études et de prototypes » et cela dans l'intérêt des autres projets.

Je voudrais maintenant souligner un autre point du rapport de la commission de la production et des échanges, celui qui concerne l'infrastructure et plus exactement les investissements de sécurité.

Vous avez, monsieur le ministre, été contraint de faire un choix pour la répartition du crédit qui vous était ouvert pour l'aviation civile. Vous avez décidé — et je crois que vous avez eu raison — de ne pas faire du béton, mais de faire porter tous vos efforts sur d'autres chapitres plus importants et d'un caractère plus urgent. La commission voudrait cependant que le Gouvernement se souvienne que le patrimoine constitué par les installations des bases aériennes représente environ 2,5 milliards de francs et que 11,5 millions seulement sont prévus au budget de 1964 pour leur entretien. Ce taux de 0,4 p. 100, infiniment trop faible, impliquera à plus ou moins longue échéance des dépenses supplémentaires pour remettre en état les installations trop longtemps laissées sans entretien.

Mais, à côté des bases elles-mêmes, il y a lieu de considérer les équipements relevant de la navigation aérienne et de la météorologie, domaine qui a retenu toute l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports.

En matière de sécurité aérienne, il faut devancer et non pas suivre les besoins nouveaux. Il ne faut pas octroyer les crédits après une catastrophe, mais prévenir celle-ci en faisant les investissements indispensables avant la mise en service de nouveaux appareils plus modernes ou avant l'apparition d'un point de saturation prévisible.

Je voudrais attirer à cet égard l'attention de M. le ministre des finances sur la mesure générale de blocage des marchés

en cours qui a fait suspendre la signature de celui qui porte sur quatre I. L. S. dont le besoin va devenir urgent et pour lesquels les délais de livraison ne sont pas négligeables.

Je rappellerai également les demandes faites pour des équipements de ce genre destinés à plusieurs aérodromes et dont seul Perpignan pourra être pourvu dans l'immédiat, faute de matériel, et je ne voudrais pas dire : grâce au dernier accident.

Le présent budget révèle une volonté très nette d'améliorer le financement de l'ensemble des installations de sécurité. Mais beaucoup d'efforts restent à accomplir pour que les investissements répondent à l'évolution statistique de ce secteur en croissance rapide.

Il en est de même pour la météorologie dont la modernisation, en vue de satisfaire aux besoins des transports supersoniques à très haute altitude, ne sera pas, de toute évidence, réalisée cette année. Il est indispensable que le prochain budget tienne compte de ces besoins ; sinon, ce ne serait pas la peine de construire le Concorde, de faire les investissements que nous voyons apparaître dès cette année pour l'aéroport de Paris-Nord et pour le soutien d'une compagnie nationale qui ne pourrait utiliser au-dessus du territoire de notre pays ces avions aux caractéristiques nouvelles.

Si les résultats d'Air France n'ont pas été ceux que l'on espérait, on doit constater un effort certain d'économie, qui semble avoir commencé à porter ses fruits. Les conditions dans lesquelles cet effort a été réalisé n'étaient pas particulièrement faciles et la répartition des lignes entre Air France et l'U. T. A. a été critiquée.

A notre avis, les mesures prises par M. le ministre des travaux publics et des transports sont très raisonnables et il y a lieu de l'en féliciter. Il faut maintenant que chacun observe les obligations auxquelles il a souscrit et travaille dans un esprit amical de coopération loyale et fructueuse.

En ce qui concerne Air Inter, la commission a souligné les excellents résultats obtenus par cette compagnie dont l'effort mérite de continuer à être soutenu par les différentes administrations intéressées.

Enfin, on ne peut pas ne pas rendre hommage ici à l'énergique enthousiasme que continuent de déployer les aéroclubs, paracclubs et autres organisations de l'aviation sportive et privée. Il conviendra cependant, à côté de celles-ci et des grandes compagnies de transport, d'encourager dans l'avenir, par tous les moyens possibles, le développement de l'aviation d'affaires qui, elle aussi, tant sur le plan des constructions que sur celui de la propagande française à l'étranger, peut représenter pour notre pays un atout non négligeable.

Tout cet ensemble est ordonné sous la houlette du secrétariat général à l'aviation civile. Il convient de souligner, comme je l'ai fait dans le rapport qui est entre vos mains, d'abord la situation de son personnel, ensuite l'évolution de l'ensemble de ses crédits.

Le secrétariat général à l'aviation civile a connu depuis quelques années un certain nombre de difficultés du fait de son personnel. Des mesures ont été prises très récemment et il y avait tout lieu d'espérer qu'elles seraient de nature à ramener le calme. Or vous savez qu'au moment même où je suis à cette tribune de nouveaux problèmes se présentent.

La commission de la production et des échanges, qui s'est félicitée des premiers résultats obtenus, est convaincue qu'il sera possible de résoudre équitablement les nouvelles difficultés et d'écartier définitivement une menace de désorganisation des transports aériens, de leur sécurité et de leur continuité, menace qui n'est tolérée dans aucun autre pays du monde et que nous ne pouvons accepter dans le nôtre.

Si l'on examine l'évolution de l'ensemble des crédits de l'aviation civile, on constate que les crédits de fonctionnement sont restés très sensiblement stationnaires depuis plusieurs années, mais qu'il n'en est malheureusement pas de même des crédits d'équipement, surtout si l'on tient compte de la hausse des prix et des salaires.

J'avais relevé l'an dernier le fait que l'effectif du personnel de l'aviation civile était resté le même dans le temps où les transports aériens multipliaient leur activité par huit.

Si l'on compare l'évolution des crédits d'équipement et d'entretien du matériel accordés de 1956 à 1963 aux services de la navigation aérienne, on constate que, le trafic ayant plus que doublé, les crédits ont subi une augmentation de 43 p. 100 seulement, alors que dans un contexte analogue les crédits des budgets de l'aviation civile aux U. S. A. ont été multipliés par 4 et par 2,6 en Grande-Bretagne.

Enfin, le IV^e Plan qui avait été déjà réduit, pour des raisons que j'ignore, de 1.630 millions à 1.500 millions de francs ne semble pas devoir être satisfait dans les chiffres et moins encore dans les équipements, du fait des augmentations de prix et de salaires.

Le budget de l'aviation civile ne peut pas être traité comme certains autres où l'on peut rajouter ou retrancher sans engager l'avenir d'une manière irréversible. La prospérité actuelle de notre pays nous impose de savoir si nous voulons le maintenir à la place qu'il occupe sur le plan de l'activité aéronautique mondiale. Dans cet esprit, la commission de la production et des échanges a terminé son étude du budget de l'aviation civile en concluant qu'un effort nouveau était souhaitable dans ce domaine et qu'il conviendrait que ce budget soit considéré dès 1964 comme « prioritaire en expansion continue », afin :

Premièrement, d'assurer en temps voulu à la France l'infrastructure à laquelle lui donnent droit sa situation géographique privilégiée et les possibilités de son économie ;

Deuxièmement, de lancer et d'appuyer les programmes de construction aéronautique civile dont le ministre des travaux publics et des transports a la charge ;

Troisièmement, de maintenir enfin le rayonnement que la France s'est acquis dans le domaine de l'aviation de transport et des sports aériens par le rôle de pionnier qu'elle a la gloire d'avoir assumé tout au long de l'histoire de la conquête de l'air.

Sous le bénéfice de ces observations et des recommandations contenues dans son rapport, et en rendant hommage à l'effort et aux choix réalisés par M. le ministre des travaux publics et des transports auquel je disais l'an dernier que ses mains étaient les meilleures entre lesquelles puisse être placé l'avenir de notre aviation, la commission de la production et des échanges propose à l'Assemblée d'adopter le projet de budget de l'aviation civile qui lui est présenté. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Davoust, premier orateur inscrit, pour quatre minutes.

M. André Davoust. Monsieur le ministre, au cours des séances consacrées à la discussion des budgets antérieurs, j'avais appelé votre attention sur la situation de vos divers personnels et notamment sur les problèmes propres à vos personnels de la navigation aérienne.

Si j'ai eu à souligner devant vous combien étaient frappants la diversité et le manque d'unité de ces personnels, je crois de mon devoir d'intervenir à nouveau aujourd'hui, dans les quelques minutes qui me sont accordées, sur le fait qu'après les décisions d'août 1963 cette diversité et ce manque d'unité ont été amplifiés, notamment pour les personnels de la navigation aérienne.

Si, à la faveur d'un nouveau statut, des agents qui doivent s'intituler assistants de la navigation aérienne ou assistants de la météorologie vont être enfin titularisés, il n'en reste pas moins qu'il est encore des agents sous contrat contre lesquels quelques barrages subsistent que j'aimerais voir disparaître, en particulier pour ceux qui sont passés en deuxième catégorie au titre de l'année 1962 ou qui sont au service de l'Organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara, l'O. G. S. A.

Je précise que la majorité de ceux qui dépendent de vos autres directions sont encore dans l'attente de titularisations, à part quelques rares titularisations dans des corps des ponts et chaussées.

J'ouvre une parenthèse pour vous demander quelle politique vous comptez suivre afin de remédier à la très grande diversité des agents non titulaires de votre direction des bases aériennes. Je pense qu'il est urgent d'y mettre fin.

Je vous disais l'an dernier que vous étiez assuré de la durée et que vous pouviez arbitrer en conséquence, en souhaitant voir résolus les divers problèmes dans les meilleurs délais. Quant à la durée, il m'était facile de jouer les prophètes, mais malheureusement les problèmes ne sont pas encore résolus. Je reconnais à nouveau bien volontiers que les impératifs budgétaires ne sont pas de nature à régler humainement dans un sens profond de justice sociale tous ceux qui se posent à vous.

Vous avez convenu, monsieur le ministre, le 3 septembre dernier, lors de l'audience accordée aux organisations syndicales de l'aviation civile que la commission Desprès n'avait étudié que la partie aéronautique des activités de la météorologie nationale et encore sous l'angle de la sécurité aérienne. Or vous ignorez pas l'étendue des attributions de la météorologie nationale et des services immenses qu'elle pourrait rendre à l'économie générale du pays.

De nombreux secteurs d'activité, l'agriculture par exemple pour n'en citer qu'un, attendent beaucoup de la météorologie. Malheureusement, votre direction, faute de moyens, n'est pas à même aujourd'hui de répondre à ces besoins. Cette carence est d'autant plus grave qu'elle risque d'entraîner la prolifération d'organismes privés qui tenteront de satisfaire, contre rémunération, une nombreuse clientèle en détournant pour ce faire le travail de vos techniciens.

Il ne faut pas oublier en effet que la météorologie nationale peut être très rentable et qu'en conséquence le coût de l'augmentation des moyens mis à sa disposition ne grèverait pas ou presque pas le budget de la nation. Vos météorologistes sont parfaitement conscients de ces possibilités et vous devez être satisfait, monsieur le ministre, de l'insistance avec laquelle leurs délégués syndicaux réclament les moyens nécessaires.

Pour cela, il conviendrait que les structures actuelles de la météorologie nationale, qui ne répondent plus aux besoins, soient refondues. Nous voulons croire que les personnels ne seront pas déçus dans ce domaine.

C'est pourquoi nous pensons que les mesures nouvelles inscrites au projet de budget de 1964 sont encore très insuffisantes par rapport aux besoins à satisfaire. La météorologie nationale pourrait être en considérable expansion pour le plus grand profit de l'économie générale du pays si les moyens lui en étaient fournis.

Ce même 3 septembre, les organisations syndicales de la navigation aérienne vous faisaient part de certaines réactions déjà enregistrées quant aux applications des décisions prises presque un mois plus tôt. Sur un point, concernant l'élimination du corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne des personnels en service à l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, à l'O. G. S. A. et à l'assistance technique, vous leur précisiez que, sur votre intervention, le Gouvernement avait décidé de revenir sur sa décision.

Il me serait agréable de savoir si, sur d'autres points, le Gouvernement est également résolu à revenir sur ses décisions. En particulier s'il maintient ou non le chiffre d'environ 620 officiers contrôleurs, s'il maintient ou non que l'accès à ce corps est réservé à ceux d'une partie des contrôleurs exerçant sur des aérodromes dont le trafic annuel dépasse 10.000 mouvements, non compris les mouvements d'avions privés ou d'aéroclubs.

Vous conviendrez que si les positions sont maintenues rien ne sera changé dans cette diversité dont nous nous plaignons. Il aurait été plus simple, je crois, de créer ce corps au bénéfice de l'ensemble de vos agents de la circulation aérienne en n'oubliant pas de situer plus justement les autres personnels qui concourent eux aussi à la régularité et à la sécurité du transport aérien.

J'insistais en 1962 sur la nécessité de consulter vos personnels et d'associer effectivement aux travaux les groupements syndicaux. Or, je constate, en le regrettant très vivement, qu'il n'a pas été tellement tenu compte de mon appel puisque des décisions très importantes n'ont pas fait l'objet de débats préalables. Et nous voilà précisément à quelques heures d'une nouvelle grève !

Je puis citer un exemple encore très récent. Vous voulez justement que lesdites organisations syndicales participent à l'élaboration du statut du corps des officiers contrôleurs. J'ai eu sous les yeux votre lettre du 10 septembre. Or, on veut bien recevoir, écouter, mais sans dévoiler les intentions. Il faudrait une véritable participation, une vraie coopération entre les uns et les autres.

Je vous poserais, en terminant, quelques autres questions toujours sur le plan des personnels. J'aimerais savoir si, en dehors des problèmes indiciers qui subsistent pour tous les techniciens, les indices des ingénieurs des travaux vont être relevés. Dans ce dernier corps le malaise s'est profondément aggravé.

Ne croyez-vous pas que la création du corps des officiers contrôleurs ne vas pas vous conduire à une nouvelle politique hiérarchique ? Le statut de ces ingénieurs n'a pas encore été promulgué.

L'octroi du bénéfice du service actif, avec effet rétroactif, aux seuls officiers contrôleurs pose aussi plusieurs problèmes, d'application pour les uns, et quand ? De refus pour les autres, et pourquoi ?

Comptez-vous remédier au vieillissement de vos personnels techniques par l'obtention d'une réglementation particulière de dégageant, bien entendu pour ceux qui seraient éliminés du bénéfice du service actif si cette disposition subsistait ?

La gestion de vos personnels, tant à l'échelon de votre administration centrale qu'à celui de vos services extérieurs, pose le problème de vos effectifs administratifs nécessaires ; or, je crois savoir que votre direction centrale dispose seulement de quatre agents pour suivre l'application de toutes les évolutions statutaires des corps techniques de la navigation aérienne — environ 3.000 agents — et pour suivre une partie de ces applications statutaires pour ceux de la météorologie, soit 2.000 agents. En plus, ces quatre agents, très dévoués, s'occupent de la gestion centrale de tous les agents sous contrat qui subsistent à votre secrétariat général, ainsi que celle de près de 130 navigants régis par le décret du 21 juillet 1961. Enfin, ils assument quelques autres tâches sur lesquelles je passe.

Les conséquences de cette insuffisance des effectifs administratifs qualifiés sont sensibles surtout pour les personnels gérés qui attendent encore trop souvent l'application à leur profit des statuts et des décisions gouvernementales.

Je pense, monsieur le ministre, que sur ce point, comme sur les autres, vous pourrez apporter les apaisements nécessaires qui, vous le savez, seront profondément ressentis par le personnel placé sous vos ordres et dont la qualité est reconnue par tous les usagers du transport aérien. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Eugène Montel.

M. Eugène Montel. J'ai lu les rapports avec beaucoup d'intérêt et d'attention, ce qui n'est pas contradictoire, le dernier avec précipitation, mon cher Anthonioz, et les autres, distribués auparavant, en prenant davantage mon temps.

Je souscris à peu près à ce tout ce qu'ils contiennent mais, hélas ! je n'ai pas trouvé ce que j'aurais souhaité. Je n'en fais pas grief aux auteurs des rapports pour la bonne raison que, me plaçant du point de vue que je soutiens depuis longtemps, je regrette que certains faits dont je vais parler maintenant ne soient pas pris en considération.

D'abord, je tiens pour très précieuse la santé de l'aviation et de l'industrie aéronautique. Deux rapporteurs, MM. Dupérier et Hubert Germain, ont insisté sur ce point. Pour s'en rendre compte, il suffit de considérer la diminution des effectifs employés. Alors qu'ils s'élevaient à 23.000 il y a quelques années ils avoisinent actuellement 20.000.

Certes, vous nous annoncez, monsieur Anthonioz — mais je n'ai pas trouvé cette indication dans les autres rapports — que 225 Caravelle seront commandées à Sud-Aviation. On se hâte lentement de commander des Caravelle et c'est un autre sujet d'inquiétude. Cela fait partie, avec la diminution des effectifs, du « bulletin de santé ».

En 1959, le déficit de Sud-Aviation était de 64 millions de francs. Le redressement s'est opéré avec beaucoup de vigueur, puisque l'entreprise est parvenue à réaliser au cours des années suivantes, grâce à Caravelle, un bénéfice de 41 millions, descendu ensuite à 24 millions. Nous ne savons pas encore comment se soldera l'exercice en cours, mais les bénéfices marquent une nouvelle diminution. Les charges financières de Sud-Aviation sont si lourdes qu'il est difficile d'espérer voir cette société nationale renouveler les bénéfices précédents.

Elle a traversé une crise très grave, vous le savez. Le chemin pour la résoudre a été parcouru moitié par les employés moitié par le patronat. Des rencontres ont eu lieu, les points de vue se rapprochant les uns des autres. Le patronat des sociétés nationales est quelque peu particulier. Le directeur d'une société nationale, en effet, n'a pas une liberté totale de mouvement. On avait parlé de lock-out et cela eût été tragique, car il faut savoir à quel point ce personnel est intégré dans la communauté toulousaine. Vous ne vous étonnez pas si je parle de Toulouse. En tout cas, un règlement est intervenu ; mais l'état de fragilité demeure, à telle enseigne qu'un meeting s'est tenu à Toulouse il y a quelques jours à peine.

Après une « lénifiante euphorie » — l'expression n'est pas de moi, mais de l'un des rapporteurs — on est revenu à un peu moins d'emballlement. On reste inquiet pour l'avenir.

Il y a néanmoins quelques perspectives rassurantes dans le tableau que je brosse, notamment la production des Concorde à la suite d'un accord franco-anglais qui attribue la fourniture de 60 p. 100 des cellules à Sud-Aviation et de 40 p. 100 des propulseurs à la S. N. E. C. M. A., ce qui revient à partager les commandes par moitié entre les industries aéronautiques française et anglaise.

L'usine Sud-Aviation participera également à la construction du Balzac, pour 50 p. 100, et à la construction de l'Atlantique pour 16 p. 100. Le pourcentage de participation à la réalisation du Mystère 20 sera assez élevé.

Il n'empêche qu'on relève, dans l'un des rapports établis par M. Dupérier et M. Hubert Germain, l'indication d'un fichissement d'activité d'environ 20 p. 100.

L'ensemble du tableau ainsi composé n'est donc pas très rassurant.

Mais, aujourd'hui, la tâche la plus importante est peut-être de préparer la mutation de l'industrie spécifiquement aéronautique en industrie aérospatiale.

Lors de la visite à Toulouse de M. le ministre de la défense nationale, nous avons appris que cette ville deviendrait sans doute la capitale de l'industrie et de la science aérospatiales. L'inauguration de l'école nationale des ingénieurs de constructions aéronautiques en témoignait déjà en partie.

Nous estimons qu'il faut dès maintenant songer aux lendemains de l'aviation, pour assurer la relève et permettre l'élaboration de plans de charges suffisants.

Dans l'industrie privée, quinze mille personnes environ sont déjà préparées à cette mutation; cinq mille d'entre elles sont employées dans l'industrie électronique; mille autres dans la chimie métallurgique.

On comprend alors que si l'on aménage dès aujourd'hui les structures propres à l'industrie aérospatiale, le problème humain pourra être résolu. C'est le plus important car il doit être traité avec les plus grandes précautions. A cet égard, nous devons tous méditer l'exemple américain.

Les effectifs des personnels employés dans cette nouvelle industrie y sont passés de 75 p. 100 à 50 p. 100 en trois ans. Un nouveau fléchissement vient d'être enregistré qui a fait tomber ce taux à 38 p. 100 et l'on annonce une nouvelle diminution de l'effectif des personnels récupérés parmi ceux que l'on appelle les « productifs », c'est-à-dire les chercheurs, les ingénieurs et d'autres cadres appartenant aux secteurs de l'électronique et de la recherche spatiale.

C'est surtout ce problème qui me préoccupe et il n'est mentionné dans aucun des rapports.

M. le rapporteur spécial. Et pour cause !

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Montel ?

M. Eugène Montel. Bien volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ne vous étonnez pas de cette lacune, monsieur Montel. En effet, ces problèmes ne relèvent pas, en principe, de l'aviation civile, donc de la compétence du ministre des travaux publics.

M. Eugène Montel. Je le sais bien.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il aurait mieux valu évoquer le sujet devant M. Messmer qui vous aurait répondu certainement avec plus de pertinence que moi.

M. Eugène Montel. J'aurais tenu les mêmes propos en sa présence, étant donné que ces questions sont traitées dans des revues publiées avec sa caution.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Vos observations n'en demeurent pas moins très intéressantes.

M. Eugène Montel. Je suis heureux de vous l'entendre dire. Il n'en reste pas moins que tel est bien le problème immédiat qui se pose. Je me garderai bien, cependant, de reprocher à M. le ministre des armées son absence ce matin. Je ne lui avais point communiqué le sens de mon observation. Mais nous avons déjà débattu de ce problème entre nous, ce qui nous a permis de faire le point de la situation. C'est peut-être la chose qui importe le plus.

M. le président. Monsieur Montel, M. Hubert Germain demande à vous interrompre. Le lui permettez-vous ?

M. Eugène Montel. Avec beaucoup de plaisir.

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

M. Hubert Germain. Je vous remercie, monsieur Montel, de m'autoriser à vous interrompre.

M. Eugène Montel. Nous sommes toujours en France et en République. Je ne sais d'ailleurs pas pour combien de temps encore !

M. Hubert Germain. Votre exposé est particulièrement intéressant. Je voudrais revenir sur deux points que vous venez d'évoquer.

Il serait évidemment normal, en fait sinon en droit, que M. le ministre des armées fût présent lors d'une discussion qui porte sur l'aviation civile puisqu'il est l'autorité de tutelle de cette industrie. C'est un problème que j'ai soulevé précédemment dans mon rapport.

Votre intervention le montre, monsieur Montel : il importe que cette tutelle soit rendue plus étroite, dispersée qu'elle se trouve aujourd'hui entre le Premier ministre, le ministre des travaux publics, le ministre des armées, le ministre des finances et même, dans le domaine spatial très justement évoqué il y a un instant, le ministre d'État chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales.

J'arrive au second et dernier point de ma courte interruption. Vous avez évoqué, monsieur Montel, le problème de l'industrie spatiale. J'estime — mais peut-être ne partagez-vous pas mon avis ? — qu'il serait dangereux de croire que l'industrie spatiale prendra la relève de l'industrie aéronautique. Elle en constituera

un heureux complément. Elle pourra soit suppléer certaines défaillances momentanées, soit, dans l'orientation nouvelle des choix ou compte tenu des réformes de structure, compléter très heureusement les plans de charge de certaines industries.

Mais, mise à part l'électronique que vous évoquiez, certains problèmes délicats comme ceux relatifs à la production de cellules qui vous touchent particulièrement puisque vous êtes de la région toulousaine, ne seraient pas résolus pour autant. En effet, on ne consacrerait certainement pas à ces tâches nouvelles un effectif aussi important que celui affecté aujourd'hui par Sud-Aviation à la production des Caravelle.

M. Eugène Montel. Monsieur Hubert Germain, je suis très sensible à votre intervention. Il existe, en effet, tellement de symétrie entre votre point de vue et le mien qu'il n'y a absolument aucune contradiction entre vos propos et ceux que j'ai tenus jusqu'à présent.

Mais je crois que la question d'une présence ministérielle n'a rien à voir dans le débat. On peut, même hors la présence du ministre principalement intéressé, traiter déjà de cette question car, je vous le répète, les lendemains de l'industrie intéressent les effectifs qu'elle fait vivre et qui la font vivre.

Pour éviter d'être pris au dépourvu, mieux vaut en avoir parlé. Le temps n'est peut-être pas éloigné où l'on dira qu'il aurait fallu y penser. Or, d'autres pays comme les États-Unis d'Amérique, où les gens ont l'esprit positif, étudient ces questions et les ont même déjà résolues.

Je vous répète que c'est dans une revue officielle que vous publiez que j'ai trouvé les éléments de cet avertissement. Alors, je n'y insiste pas davantage. Quand il faudra traiter le problème au fond, comme le dit M. Hubert Germain, nous y reviendrons du même cœur et avec la même volonté d'aller au-devant des difficultés qui risquent de nous surprendre.

Les observations que j'ai à présenter, je ne les trouve pas, naturellement, dans les rapports que j'ai lus. Je réclame pour Air France la totalité du trafic aérien. Lorsque cette société nationale a été créée, il a été entendu qu'elle avait la charge du trafic aérien. Or, Air France a été démantelée, dépouillée, plumée comme l'alouette et ses parties les plus charnues lui ont été soustraites et sont allées à d'autres sociétés.

Je ne veux pas entamer une polémique mais je réclame pour Air France, ce qui devait lui être accordé initialement, la charge du transport aérien.

Quant à l'éloge d'Air France, je pense que personne n'y apportera de bémol. Je chanterai ses louanges et tout le monde s'y associera. Le personnel technique ou commercial a porté très haut le prestige de cette société. Au passage je tiens à rendre hommage à ce grand disparu, Max Hymans, qui a tellement fait pour lui assurer la place qu'elle a aujourd'hui dans le monde. Il serait injuste, en ce moment, de ne pas lui consacrer une pensée émue.

En tout cas, nous réclamons pour Air France la place qui était la sienne, qu'elle tenait parfaitement bien et nous voudrions que s'arrête, là cette espèce de démantèlement de notre société nationale.

Bien entendu, on ne fait pas que des Caravelle, on ne prépare pas que des Concorde à Toulouse. Caravelle est ce magnifique « article de Toulouse » qui a porté bien loin la renommée de nos fabrications. Je voudrais parler également des autres marques et des autres firmes.

Potez avec son 840 et Bréguet avec son 941 sont encore des grands de l'aviation, de même que Latécoère qui vient de procéder à des achats de terrains qui prouvent, par la dimension même de ces acquisitions, que Latécoère est encore un de ces grands noms qui s'ajoute à ceux que j'ai déjà cités et qui continue à faire parler de lui.

Il s'est tenu à Toulouse une conférence internationale des travailleurs de l'aviation qui ont émis quelques sages avertissements en dehors de la revendication qui demeure ce qu'elle doit être toujours : la sécurité de l'emploi et la rémunération proportionnelle à la technicité. Ils ont également souhaité qu'en prévision de l'ère aérospatiale il existe une sorte de vases communicants pour les informations et pour les travaux entre Gouvernement, entreprises et bureaux d'études.

Alors, il faut faire confiance à cette sagesse de la classe ouvrière qui, je vous le répète, dans cette rencontre internationale n'a pas seulement passé son temps à revendiquer mais s'est préoccupée d'aménager l'avenir de son industrie.

Leur devise est : « Mêmes avantages, mêmes salaires, mêmes buts », comme les sociétés d'aviation disent — et surtout celle dont je parlais tout à l'heure et qui a eu son berceau à Toulouse avec les grands noms qui l'ont illustrée : « Toujours plus loin, toujours plus vite et toujours plus haut ». (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Paul Cermolacce. Mesdames, messieurs, cette discussion budgétaire intervient à un moment où les revendications du personnel de la navigation aérienne sont portées à nouveau à l'attention de l'opinion publique.

Il s'agit là d'un personnel dont la qualité des services est unanimement appréciée par tous et dont les revendications vous sont connues depuis fort longtemps, monsieur le ministre.

Malgré l'accroissement constant du trafic aérien, les effectifs sont pratiquement inchangés. Il s'ensuit une crise grave qui se traduit par nombre d'inconvénients et présente de sérieux dangers pour la sécurité de la navigation aérienne.

Les timides mesures que prévoit votre budget ou celles intervenues tout récemment ne permettront pas de combler les retards accumulés ni non plus de reconnaître la qualification de ce personnel.

Concernant la création du corps des officiers contrôleurs de la navigation aérienne, le bénéfice de cette disposition tant attendue est toutefois limité. Elle intéresse une minorité de techniciens sur un effectif global de 3.500. Les techniciens de la navigation aérienne des autres spécialités équivalentes, au nombre de quelques centaines, en sont exclus.

Agissant ainsi pour un personnel hautement qualifié, vous introduisez une discrimination injustifiée. Et quand ces techniciens, fort mécontents à juste titre, décident de faire grève et vous notifiez leur décision sept jours à l'avance, bien loin d'utiliser ce délai pour entamer la discussion et tenter de résoudre le conflit, vous les réquisitionnez.

Vous faites ainsi la démonstration que votre loi de préavis, qui devait selon votre Gouvernement permettre la conciliation, n'est pas le fond de votre politique, laquelle, en vérité, tend à interdire ce droit de grève. De cela, les travailleurs ont conscience, sans que pour autant leur volonté de lutter se trouve émoussée, bien au contraire.

Quel but, en vérité, poursuit-on ? Avec les organisations syndicales, nous sommes en droit de poser la question de savoir si la politique du Gouvernement n'a pas délibérément pour objectif de discréditer un service public afin d'aggraver son démantèlement au bénéfice d'intérêts privés ou, mieux encore, pour le militariser.

C'est cette même orientation que l'on retrouve à la météorologie nationale. En réponse à ma question écrite du 3 juillet dernier, monsieur le ministre, vous n'avez pas écarté l'éventualité d'un passage à l'entreprise privée des activités commercialisables de l'assistance météorologique.

Est-il exact que, dans le domaine de la recherche, il est envisagé de créer un organisme distinct de la météorologie nationale dénommé groupement des recherches atmosphériques ? Une telle création porterait inévitablement atteinte à l'unité de ce service et ne manquerait pas d'aggraver la contradiction entre le développement des besoins de la météorologie et l'insuffisance des moyens mis à sa disposition pour les satisfaire.

Cette situation désastreuse a été reconnue de la manière la plus officielle. C'est ainsi que l'on peut lire dans un rapport très étudié : « La France, qui s'est laissée distancer dans le domaine de la météorologie scientifique, doit affecter à la recherche des crédits plus importants et un personnel scientifique qualifié ». Dans le même rapport, on lit encore : « Il convient d'attirer l'attention sur les services que les usagers non aéronautiques sont en droit d'attendre de la météorologie. Faute d'y trouver une organisation appropriée à leurs besoins, certains d'entre eux ont monté de petits services météorologiques particuliers, le plus souvent avec du personnel de la météorologie nationale, et toujours au moyen des renseignements qu'elle recueille ».

Les besoins en crédits sont estimés, au minimum, en sus de ceux prévus par le IV^e Plan pour satisfaire dans les trois ans les besoins nouveaux, à 65 millions de francs pour l'équipement, 5.900.000 francs pour le fonctionnement, avec le recrutement d'urgence de 118 ingénieurs et ingénieurs de travaux et de 438 techniciens et agents.

Qu'en est-il en réalité ? En 1961, l'effectif global était de 2.090. Il sera de 2.068 en 1964. Vous envisagez la création de quatre-vingts emplois et vous supprimez deux postes d'ingénieur qui feront grandement défaut.

Les crédits de matériel, les dépenses en capital ne traduisent pas un changement d'orientation et les différentes tranches du IV^e Plan maintiennent la météorologie française dans une situation précaire.

C'est un long processus de renoncement qui se poursuit. Si on veut y mettre un terme et pour que la météorologie puisse accomplir correctement ses tâches, il serait indispensable de lui fournir les capitaux et le personnel nécessaires.

Mais le recrutement massif de personnel scientifique qualifié ne pourra être réalisé que si satisfaction est préalablement donnée aux revendications actuelles présentées par les syndi-

cats C. G. T., C. F. T. C., Force ouvrière, qui ont déterminé les actions récentes massivement suivies par le personnel.

L'examen particulier du transport aérien nous fournit l'occasion de nous élever contre les aspects de la politique gouvernementale relative à cette activité moderne au travers de laquelle se mesure en partie la grandeur d'un pays.

Le transport aérien en France est assuré par deux catégories d'entreprises : la société nationale Air France, d'une part, qui se flattait, il y a peu encore, d'être au monde la compagnie possédant le plus long réseau aérien, et des compagnies privées, dont notamment l'U. T. A.

L'absence d'un statut de l'aviation marchande, souvent annoncé mais toujours différé, a grandement servi les desseins des compagnies privées, lesquelles sont passées du régime de l'autorisation précaire et révoquant, qui leur fut accordé après la Libération pour permettre la renaissance du transport aérien français, au régime de la vocation exclusive accordé maintenant à certaines de ces compagnies.

S'il ne s'agissait que d'une partition équitable des zones de trafic, afin de permettre, dans un régime d'économie libérale, un essor du transport aérien, il n'y aurait sans doute qu'à apprécier quel système donne le meilleur résultat. Mais la partition actuelle, notamment celle intéressant la desserte de l'Afrique noire, découlant de votre décision ministérielle du 24 février 1963, met en évidence aux yeux des moins avertis la volonté du Gouvernement d'enlever au secteur nationalisé les lignes bénéficiaires pour les donner au secteur privé. Le bénéfice réalisé sur ces lignes — près de trois milliards de francs par an — permettait à la société nationale Air France de compenser, au moins partiellement, le déficit d'autres lignes de prestige comme celles de l'Amérique qui coûtent quelque 10 milliards d'anciens francs par an.

Veut-on, en ne laissant à la société nationale que les lignes déficitaires, accumuler des arguments contre le principe de la nationalisation ?

Par ailleurs, la société Air Inter, qui n'a pu être créée et développée qu'avec l'aide technique et commerciale de la société nationale, s'est substituée progressivement à elle sur les lignes métropolitaines existantes et projette son expansion sur la Corse et sur les pays du Marché commun.

Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas ignorer les conditions extraordinairement avantageuses que fait par exemple Air France à Air Inter pour le frètement d'un D C 3 sur Paris-Nantes. Vous ne pouvez pas davantage ignorer les locations et les projets de vente d'avions de la société nationale à des compagnies concurrentes, les restrictions apportées aux programmes d'exploitation pour 1964, ni la perte — difficilement chiffrable — que subit la compagnie nationale pour les installations immobilières, techniques et commerciales qu'elle doit liquider dans les territoires africains.

Le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'entrer dans le détail. Mais les exemples fourmillent qui démontrent qu'il s'agit bien de pillages délibérés d'une partie du patrimoine national dont sont victimes à la fois les contribuables, le public — dont une infime partie peut utiliser les transports aériens — et les travailleurs de cette activité dont les revendications légitimes restent insatisfaites.

Aux travailleurs de la société nationale Air France, il est opposé le déséquilibre du budget. Aux travailleurs des entreprises privées, il est imposé l'alignement sur la société nationale. Les uns et les autres voient leur stabilité d'emploi mise en cause. Le personnel d'Air France en Afrique est ou licencié ou rapatrié, dans le même temps où la compagnie U. T. A. envoie, plus ou moins sous la contrainte, du personnel pour le remplacer. Les démissions d'ouvriers hautement qualifiés sont nombreuses.

Notre objectif à nous est tout autre. Il vise à un développement sensible du transport aérien qui devrait être considéré comme un service public, même s'il devait être déficitaire pour un temps encore — il n'est d'ailleurs nullement évident qu'il le soit. Pour être vulgarisé, pour être démocratisé, il doit être soustrait à l'emprise des trusts et des banques, il doit être véritablement nationalisé. Nous devons constater que la nationalisation actuelle d'Air France, dont le conseil d'administration est truffé de représentants de la haute finance, de la même classe sociale que ceux qui composent le conseil d'administration de la nouvelle compagnie Union des transports aériens, n'est qu'une caricature de nationalisation. Ce que nous voulons, c'est une nationalisation véritable de l'ensemble des transports aériens français, seule solution pour mettre ce moyen de transport à la disposition d'un large public, seule solution conforme à l'intérêt des travailleurs et à l'intérêt national.

Ce n'est pas dans votre budget, monsieur le ministre, que nous trouvons une telle orientation. Ce sont des raisons suffisantes pour le refuser. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Marcel Vauthier. Monsieur le ministre, je vous rappelle que l'île de la Réunion attend depuis longtemps la construction d'une piste pour les avions quadricoptères.

Ce n'est pas que le plus lointain des départements d'outre-mer manifeste quelque jalousie à l'égard de ce qui a été accordé à deux reprises à sa grande voisine, la République indépendante de Madagascar, mais la population que je représente, tellement proche par le cœur de la France, considère avec quelque amertume que sont indéfiniment retardées les mesures qui la rapprocheraient encore davantage de la mère patrie. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, mon premier devoir est évidemment de remercier les deux rapporteurs de ce budget, M. Anthonioz, au titre de la commission des finances, et M. Duperrier, au titre de la commission de la production et des échanges.

Leur parfaite connaissance du problème, pour M. Anthonioz la permanence qu'il assume dans la présentation du budget de l'aviation civile depuis de nombreuses années, pour M. Duperrier son passé militaire, m'aideront beaucoup dans ma tâche et me permettront de mieux cerner les problèmes actuels.

J'avais préparé une intervention générale de synthèse sur les problèmes qui nous intéressent. Je renonce à vous la présenter, d'abord parce que le temps qui nous est imparti est trop limité, ensuite parce qu'il vous intéressera sans doute davantage de connaître le sentiment de mon département et de moi-même sur un certain nombre de problèmes que vous avez soulevés. Cela donnera peut-être une allure un peu décousue à mon exposé, je m'en excuse à l'avance, mais je pense que cela sera plus intéressant.

Je voudrais d'abord répondre aux deux rapporteurs et à M. Davoust en ce qui concerne les personnels techniques.

Je ne reprendrai peut-être pas dans ma réponse l'ordre exact des questions posées par M. Davoust, et il m'en excusera, mais je m'efforcerai de n'en oublier aucune.

Les mois qui viennent de s'écouler ont été caractérisés par le dépôt des conclusions de la commission spécialisée chargée d'examiner le problème d'ensemble de l'emploi et de la situation matérielle des fonctionnaires chargés des tâches touchant à la sécurité aérienne.

A ce titre, je précise tout de suite que le cas des techniciens de la météorologie a été examiné comme celui des techniciens de la navigation aérienne. Mais je reviendrai tout à l'heure sur ce point.

Sur le vu des conclusions de cette commission, le Gouvernement a décidé tout un ensemble de mesures qui constituent sans aucun doute un édifice très important pour ce secteur d'activité. Certaines de ces mesures concernent tous les techniciens. D'autres sont plus sélectives.

Sans entrer dans le détail, je rappelle seulement qu'une bonification d'ancienneté de dix-huit mois a été accordée à tous à l'occasion de la réforme de la catégorie B, que des mesures d'intégration de plusieurs centaines d'agents, dans le cadre des techniciens, ont été décidées et que près de 150 agents contractuels seront titularisés.

Au titre des mesures sélectives, il faut effectivement mentionner la création d'un corps nouveau d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, auquel ont fait allusion de nombreux orateurs, et, en dernier lieu, M. Cermolacce.

Le Gouvernement a voulu par cette mesure reconnaître les sujétions spéciales et surtout la responsabilité directe et instantanée qui incombe à un certain nombre de techniciens qui assument les fonctions de circulateurs dans les centres ou aérodromes les plus importants. Au total, 620 personnes seront concernées par ces mesures, provoquant ainsi, parallèlement, une accélération de la carrière de l'ensemble de leurs collègues techniciens en dégageant des postes aux grades supérieurs.

Je tiens d'ailleurs à préciser que j'ai fait accepter le principe que, dans la constitution de ce nouveau corps, les intérêts des personnels d'outre-mer et en assistance technique seront sauvegardés.

Certes, une telle mesure peut conduire à attribuer — comme vous l'avez fait, monsieur Davoust — le qualificatif de « diversité » et de « manque d'unité » à la situation de tous ces personnels. Mais il faut je crois être réalistes en ce domaine et appliquer une solution particulière à un cas particulier.

J'ajoute qu'il n'était pas raisonnable de réclamer, comme l'on fait les syndicats de ces personnels — et cela en suscitant des grèves répétées — que l'ensemble des corps de techniciens de l'aviation civile soit placé dans une situation supérieure

à celle de l'ensemble de leurs homologues de la fonction publique, alors même que les fonctions exercées sont dans de nombreux cas comparables ou à un niveau technique équivalent. De telles demandes ne pouvaient en effet aboutir qu'à cette rupture d'unité.

Les intéressés se trouvent ainsi dans une position privilégiée dans la fonction publique française, et je crois qu'ils ont eu conscience de l'effort réalisé en leur faveur par le Gouvernement.

Comme toute mesure sélective, cette décision ne peut évidemment bénéficier à tout le monde, c'est une vérité de La Palice. C'est là qu'il faut rechercher l'origine des mouvements sociaux dont il est encore question dans ce secteur ces jours-ci.

Compte tenu des mesures générales auxquelles j'ai fait allusion tout à l'heure et qui s'appliquent à tous, satisfaisant ainsi la plupart des revendications syndicales globales ; compte tenu de cette nouvelle « ouverture vers le haut » ainsi faite pour les intéressés ; compte tenu des responsabilités nationales — en particulier sur le plan de la défense nationale — et internationales de la France en matière de sécurité aérienne, vous comprendrez que le Gouvernement ne peut suivre les syndicats dans leurs revendications actuelles.

C'est la raison pour laquelle j'ai été amené, mesdames, messieurs, à proposer au Gouvernement la réquisition des techniciens chargés de la maintenance des installations.

Vous avez également, monsieur Davoust, évoqué la situation de la météorologie.

En ce qui concerne les personnels, spécialement les techniciens, je confirme à nouveau que leur tâche, tout au moins sous l'angle de la sécurité aérienne, a été comprise dans les derniers travaux de la commission dont j'ai parlé.

C'est ainsi qu'il est dans mon intention de porter de 10 p. 100 à 17,5 p. 100 le pourcentage des techniciens supérieurs de la météorologie et d'examiner, en liaison avec le ministre des finances, les moyens propres à améliorer les indemnités qu'ils perçoivent.

Par ailleurs, la direction de la météorologie a reçu les moyens financiers destinés à lui permettre de suivre le progrès technique, en particulier pour l'utilisation des satellites météorologiques lancés par les Etats-Unis.

Enfin, j'ai étudié, avec le ministre chargé de la recherche scientifique, des procédés permettant une meilleure répartition des efforts en matière de recherche scientifique météorologique.

Je suis, comme vous, persuadé que l'aspect « recherche » est très important dans ce domaine.

A ce propos, je dirai à M. Cermolacce qu'il n'est absolument pas question de créer un organisme privé ayant pour tâche de traiter les problèmes de météorologie. Ce dont il est question, c'est très exactement ce à quoi j'ai fait allusion, c'est-à-dire la possibilité d'établir, en liaison avec le ministre d'Etat chargé de la recherche scientifique, un organisme qui permettrait la conjonction des efforts des services de la météorologie nationale et ceux de l'Université dans des domaines qui probablement dépassent effectivement la fonction proprement aéronautique de l'actuelle météorologie nationale.

Il n'est pas question d'autre chose, tout au moins à ma connaissance, monsieur Cermolacce, et si vous aviez des renseignements particuliers ou différents sur ce point, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me les communiquer.

J'en terminerai sur cette question en évoquant brièvement la situation générale des effectifs de l'aviation civile, restés sensiblement stables depuis dix ans.

Certes, des mutations internes ont eu lieu. J'ai pu cependant, mesdames, messieurs, vous proposer cette année la création de 320 postes nouveaux. Cet effort n'est pas suffisant, j'en conviens, et il doit être poursuivi. Je le poursuivrai sans doute l'année prochaine, mais il est très important puisque, je le répète, depuis dix ans rien n'avait été fait dans ce domaine.

Telles sont les réponses que je voulais faire à MM. les rapporteurs ainsi qu'à M. Davoust, en espérant n'avoir rien oublié dans leur énumération.

Je me bornerai maintenant à préciser mes positions sur un certain nombre d'autres problèmes qui ont été évoqués. D'abord, dans la structure de ce budget, j'ai été, par la force des choses et compte tenu de l'enveloppe qui m'était attribuée, obligé de procéder à des choix.

Ce choix, pour ce qui concerne les investissements de l'aéronautique civile, je l'ai délibérément fait — et vous comprendrez le sens de l'expression, puisque vous vous intéressez à ce problème — au détriment du « béton » et au profit de la sécurité aérienne.

Je suis convaincu que notre infrastructure aérienne « béton » peut attendre. Elle est à certains égards assez bonne. Mais il y a une infrastructure en retard, et on a pu la mettre en cause à l'occasion de différents accidents, c'est celle de la sécurité. Toutes les mesures nouvelles de ce budget ont donc été consa-

créées à cet effort de sécurité et je pense qu'aucun de vous, mesdames, messieurs, ne pourra m'en faire le reproche.

Passant un peu du coq à l'âne, je voudrais maintenant vous entretenir de la politique que j'entends suivre pour soutenir la construction aéronautique civile.

Comme vous le savez, si, jusqu'à présent, les intentions étaient pures, les méthodes et errements suivis n'étaient pas à mon avis très heureux. On suscitait tel ou tel type d'avion, on acceptait de telle ou telle firme tel ou tel projet de prototype. Puis, quand les services de l'aviation civile avaient jugé, en fonction de normes plus ou moins vérifiées, qu'il y avait intérêt à soutenir tel ou tel appareil, on accordait les crédits nécessaires.

On a, certes, abouli dans le passé à de bonnes réalisations. Ce fut le cas pour Caravelle, dont la construction a été entreprise sur l'initiative du secrétariat général à l'aviation civile.

Mais on a abouti, très souvent aussi, à des impasses, à l'abandon de prototypes qui avaient été financés, ou bien on a été obligé, comme ce fut le cas récemment, de poursuivre l'effort financier pour essayer de terminer tel ou tel prototype.

Cette politique n'est pas bonne. Et, dans la mesure du possible, je voudrais — compte tenu de certains efforts, il ne faut sans doute pas considérer ce que je vais dire comme un principe absolu — renverser la politique suivie par le secrétariat général à l'aviation civile en la matière.

Une bonne illustration de ce que je veux dire est donnée par le Mystère 20. C'est pourquoi cet appareil a été inscrit dans le budget alors que d'autres types d'appareils ne l'ont pas été.

Que s'est-il passé pour le Mystère 20 ? Le prototype a été entièrement financé par le constructeur. Il a volé. Puis le constructeur a signé des contrats, dont l'un avec la compagnie Pan American, contrat très important puisqu'il portait sur 160 appareils.

Le constructeur s'est alors tourné vers le Gouvernement et lui a demandé le bénéfice des avantages accordés à l'industrie aéronautique. Dans de tels cas, j'accepte aussitôt.

Je souhaite que cette procédure serve de ligne directrice au secrétariat général à l'aviation civile. Ainsi, des gaspillages de crédits pourront être évités. Ces crédits serviront au lancement des séries nécessaires à la réalisation des commandes.

Dans l'intérêt financier de l'Etat et, à certains égards, pour la moralisation de cette profession, je souhaite que cette méthode se généralise.

Je tenais, mesdames, messieurs, à vous fournir des explications sur ce point. Dans quelques mois, ce principe pourra, si j'ose dire, trouver son illustration à propos de l'avion à réaction, d'une capacité voisine de 50 places, que mes services et moi-même considérons comme une nécessité pour nos lignes intérieures. C'est, d'ailleurs, l'hypothèse qu'a retenue la compagnie Air Inter pour son programme d'avenir. Il est indispensable de disposer, sur le marché, d'un avion de ce genre.

Cet avion sera-t-il, comme l'a dit M. Dupérier tout à l'heure, de construction entièrement française ? N'est-il pas déjà trop tard pour se lancer, seuls, dans la construction d'un appareil de ce type ?

Je ne peux formellement répondre à cette question. Il existe, sur le marché, un appareil dont tout le monde a entendu parler — c'est pour cette raison que, sans lui faire de réclame, je peux en citer le nom — le Fokker 28. L'étude de cet avion est déjà très avancée par son constructeur.

Faut-il pousser la société Sud-Aviation et, peut-être un ou deux de nos partenaires européens, à s'associer pour réaliser cet appareil ? Nous étudions le problème.

Pour ma part — et sans m'engager sur ce point — je suis assez favorable à cette formule. Elle permettrait certainement à l'industrie française une économie importante de moyens. Elle permettrait aussi d'éviter la concurrence coûteuse que ne manquerait pas de susciter la réalisation française d'un avion de même type que l'avion hollandais.

Je ne peux pas en dire davantage pour l'instant, mais je tenais à préciser ma position dans cette affaire.

Sur le problème du monopole du trafic aérien, je voudrais maintenant répondre aux différentes interventions, en particulier à la plus véhémente, celle de M. Cermolacce, en même temps qu'à la dernière partie de l'exposé de M. Montel.

Je suis désolé de dire à M. Montel que ce monopole a peut-être été dans les intentions des gouvernements de l'époque lorsqu'il s'est agi de créer la compagnie nationale par la nationalisation d'un certain nombre d'entreprises. Mais à aucun moment, que je sache, le monopole du trafic aérien en faveur de la compagnie nationale n'a été décidé ou inscrit quelque part.

Ce fait me paraît démontré par l'existence, déjà à l'époque, de compagnies privées, travaillant parallèlement à Air France

et, depuis, par la création d'Air Inter, société dont le statut peut être assimilé à celui d'une société d'économie mixte.

Le ministre chargé de la tutelle de l'aéronautique civile ne peut être autre chose, monsieur Montel — le voudrait-il qu'il ne le pourrait pas — que le ministre de tutelle des trois secteurs, le secteur nationalisé proprement dit avec Air France, le secteur privé avec l'U. T. A. aujourd'hui et le secteur d'économie mixte avec Air Inter.

Le devoir du ministre chargé de l'aéronautique civile est de trouver un juste équilibre entre les activités de ces trois sociétés.

M. Paul Cermolacce. Mais pas au détriment d'Air France !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Non, monsieur Cermolacce, le ministre ne peut pas être une machine de guerre au bénéfice de telle ou telle entreprise nationale.

Bien sûr, nous pouvons différer d'avis sur ce point. Bien sûr, on aurait pu, on peut proposer la nationalisation des compagnies privées. Bien sûr, on peut aussi proposer la nationalisation ou l'étatisation d'Air Inter.

C'est exact, mais en l'état actuel du marché aéronautique, le ministre de tutelle doit être en réalité une sorte d'arbitre qui maintienne un certain équilibre dans l'activité de ce secteur.

C'est ce que le ministre des travaux publics chargé de l'aéronautique civile a essayé de faire dans la répartition du trafic africain.

Il y a eu effectivement sur ce secteur une baisse de trafic. Mais ce que vous omettez toujours de dire en évoquant cette question, c'est que cette baisse, qui doit être de 50 p. 100 au total, n'est pas due au détournement, au profit de telle ou telle compagnie privée, d'une part du trafic d'Air France. Elle affecte aussi bien les compagnies privées que la compagnie nationale et elle s'inscrit au profit d'une compagnie nouvelle, Air Afrique, qui est indépendante ; et ceci pose le problème d'une façon tout à fait différente.

Dans les limites de cette enveloppe réduite de 50 p. 100 il a fallu procéder à une nouvelle répartition du trafic entre la T. A. I. et l'U. A. T., d'une part, devenues U. T. A. et Air France d'autre part.

Mais je puis vous assurer que mon souci le plus profond a été de maintenir inchangé l'équilibre qui avait été atteint entre ces deux groupes.

Bien sûr, quand on regarde la carte de l'Afrique, on constate que toute sa partie centrale est laissée à l'U. T. A. Mais ce que l'on oublie de dire, c'est que pour Air France, financièrement, l'opération est bénéficiaire par rapport au passé, toujours en se référant, j'y insiste, à ce niveau de trafic en baisse de 50 p. 100. En particulier, le monopole dont bénéficie maintenant la compagnie nationale sur la ligne de Madagascar est incontestablement ce que vous avez, je crois, appelé tout à l'heure « la meilleure tranche du gâteau ».

C'est ce qui a été fait et je revendique personnellement la responsabilité de cette opération.

Vraiment, monsieur Cermolacce, c'est mal connaître ce département et c'est aussi mal connaître le ministre en place que de soupçonner que nous faisons tout, que je fais tout comme si notre intention était de prouver l'incapacité de la compagnie nationale et de la mettre dans une situation telle qu'un jour on puisse en demander la dénationalisation.

M. Paul Cermolacce. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Non, je ne peux vous laisser m'interrompre. Vous avez assez dit tout à l'heure de choses que je n'aurais pas dû tolérer.

Je vous assure que nous avons tout fait pour sauvegarder l'équilibre entre les compagnies. Sauf cas particuliers, la mesure qui a été prise en février ne s'est traduite par aucune suppression d'emploi véritable parmi le personnel d'Air France.

Ce qu'il y a eu par contre, monsieur Cermolacce, c'est que nous avons été placés devant la nécessité d'incorporer du personnel provenant d'Algérie.

Cela a posé et pose effectivement à Air France des problèmes difficiles.

Par ailleurs, le trafic de la compagnie Air France a baissé, notamment sur les lignes de l'Atlantique, pour des raisons d'ordre général qu'ont fort bien analysées M. Anthonioz et M. Dupérier.

S'il est exact qu'un problème d'effectifs se pose à Air France, je peux vous certifier que ce n'est pas le partage du trafic africain qui en est la cause.

Il me reste à vous entretenir, mesdames, messieurs, de deux ou trois autres questions sur lesquelles vous attendez quelques informations.

Je viens de dire quelles sont les difficultés rencontrées sur les lignes de l'Atlantique Nord. M. Anthonioz ayant évoqué ce problème dans son rapport oral, je ne reviendrai pas sur

ce sujet, sauf pour ajouter que l'attitude française est claire. Sur ce secteur où la concurrence internationale est devenue vive, nous souhaitons que des contacts aussi étroits que possible s'établissent entre les compagnies américaines et les compagnies européennes en vue de résoudre les problèmes communs.

Je devrais aussi évoquer ce grand projet d'Air Union ; mais je n'entrerai pas dans le détail de cette opération. Vous en connaissez déjà les grandes lignes, vos rapporteurs vous les ayant rappelées, et cela déjà l'an dernier.

Nous en sommes actuellement à ce que l'on pourrait appeler la phase pré-diplomatique. Vous savez que les compagnies n'ont pas été autorisées par leurs gouvernements respectifs à conclure directement des accords. Il n'est pas douteux que l'intervention des gouvernements a évidemment rendu la solution du problème plus délicate et plus longue.

Ce que je peux vous dire, c'est qu'au début de janvier prochain pourra être vraisemblablement tenue la première conférence pré-diplomatique relative à Air Union.

J'aborde maintenant un sujet sur lequel je désire apporter certaines précisions tant pour l'Assemblée que pour l'opinion. Je veux parler de l'appareil supersonique Concorde.

L'accord franco-britannique qui a marqué l'ouverture de la coopération technique entre la Grande-Bretagne et la France pour la réalisation de l'appareil supersonique a été signé, je le rappelle, le 29 novembre dernier. Depuis cette date, la mise au point technique du projet a progressé rapidement au fur et à mesure que les organes communs entre les administrations et les industriels se mettaient en place et commençaient à fonctionner.

Aujourd'hui, il est possible de se féliciter du résultat obtenu tant sur le plan interne français que sous l'angle de la coopération franco-britannique. La mise au point suit le programme initialement prévu et le premier vol du prototype est escompté pour le premier semestre de 1966.

Certes, il reste encore des questions à trancher, des problèmes à résoudre, des adaptations à apporter. Il ne serait pas raisonnable de considérer une opération industrielle de cette importance comme rigoureusement figée sur un projet. Aucun de ces problèmes auxquels je fais allusion ne semble, d'ailleurs, devoir soulever aujourd'hui de difficultés insurmontables, même pas peut-être celui du bruit.

La confiance que nous mettons dans la réussite de cette grande affaire a d'ailleurs été, vous le savez, appuyée par celle que nous ont manifestée plusieurs compagnies d'aviation parmi les plus grandes des Etats-Unis ; M. Dupérier les a énumérées.

A ce jour, treize machines ont fait l'objet d'une option avec des numéros de sortie bien déterminés dans la chaîne. Il est bien évident — ce n'est pas moi qui chercherai à vous le cacher — que malgré leur importance, les cautions, les garanties financières, les débits déposés en contrepartie de ces options ne sont pas propres à engager définitivement les compagnies intéressées et je trouve cela normal. Une compagnie aérienne ne pourra se lier ainsi à fond que lorsque l'appareil sera réalisé mais, quoi qu'il arrive et d'ores et déjà, leur geste est pour nous une marque de confiance que nos constructeurs, tout comme d'ailleurs leurs concurrents américains, ont ressentie.

Effectivement, un avion supersonique américain est envisagé. Cependant, le programme auquel il doit répondre, ainsi que les modalités de son financement, ne sont pas encore arrêtés. En tout état de cause, sans tenir compte du décalage chronologique qu'il est raisonnable de prévoir en faveur de Concorde, les deux types d'appareil, comme le disait je crois M. Anthonioz, pourront se révéler complémentaires dans un grand nombre de cas.

Peut-être eût-il été possible de mieux coordonner entre alliés occidentaux la production de matériels aussi coûteux ; mais l'opinion américaine, vous le savez, n'est pas prête à ce genre d'entente et la concurrence reste, malgré tout, un stimulant essentiel. L'enjeu en vaut la peine : 300 appareils environ en 1970, représentant plus de 10 milliards de francs actuels, voilà, messdames, messieurs, ce qui justifie, je pense, le qualificatif déjà attribué à l'opération Concorde de « la plus grande affaire aéronautique de la présente décennie ».

Le problème d'Air Inter, enfin, passionné, à juste titre, beaucoup d'entre vous. Cet intérêt, d'ailleurs, porte ses fruits, comme vous pouvez le constater à l'énoncé des résultats obtenus par la société.

Au 31 juillet, le nombre des passagers transportés était déjà égal au chiffre de toute l'année 1962. En 1963, le nombre total sera certainement supérieure à celui que j'avais articulé en janvier dernier, soit 300.000 passagers. Un tel résultat n'a pu, sans aucun doute, être atteint qu'au prix des efforts de tous : des parlementaires, qui ont fait confiance à cette opération, des collectivités locales, du budget de l'Etat et, bien entendu, de la société elle-même et de ses dirigeants. Il est cependant intéressé

sant de noter que le déficit représente un pourcentage décroissant du chiffre d'affaires : 25 p. 100 en 1961, 15 p. 100 en 1962, certainement un pourcentage plus bas en 1963.

L'Etat, pour sa part, poursuit son effort puisqu'il vous est proposé l'inscription pour 1964 d'une subvention de 3 millions de francs au lieu de 2 millions l'année dernière.

Sur le plan de l'équipement en matériel aéronautique, la société Air Inter confirmera très prochainement, je pense, sa décision d'acheter quatre appareils Nord 262 Super Broussard qui lui permettront de lancer de nouvelles lignes, de faire certaines études de marché et, même, d'assurer les liaisons pour lesquelles la capacité de transport de cet appareil se révélera adéquate.

D'autres machines, je l'ai dit tout à l'heure, seront nécessaires pour réaliser le programme en expansion prévu pour 1964. La société Air Inter étudie actuellement les diverses solutions possibles, dans le souci du meilleur service de la clientèle et aussi, bien entendu, du coût d'exploitation minimum.

Enfin — nouvelle qui satisfera ceux d'entre vous qui s'intéressent aux liaisons directes entre nos grandes villes de province et l'étranger — la société Air Inter et la compagnie Air France jettent actuellement les bases d'un accord de coopération technique et commerciale pour les liaisons entre la métropole et les points rapprochés du secteur international.

M. le rapporteur. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ce faisant, on pourra éviter les ruptures de charges actuelles. C'est ainsi, par exemple, que la liaison Marseille—Paris et la liaison Paris—Londres pourront être réalisées avec le même appareil, le premier trajet s'effectuant sous le pavillon Air Inter et le second sous le pavillon Air France.

Je crois qu'il y a là l'ébauche d'une excellente et fructueuse coopération entre nos deux compagnies « nationales », si je peux employer cette expression.

Je voudrais encore marquer l'intérêt que j'attache au développement de l'aviation légère et de l'aviation d'affaires qui, dans les deux rapports, ont fait l'objet d'un chapitre spécial.

Si les crédits que nous attribuons à l'aviation légère sont relativement modestes, nous essaierons, avec le secrétariat général à l'aviation civile, de les utiliser au mieux, en collaboration très étroite avec les organisations de pratiquants. Je crois avoir manifesté ce souci dès cette année ; je continuerai à le faire en 1964.

L'aviation d'affaires, pour sa part, pose un certain nombre de problèmes particuliers ; parmi ceux qui me concernent, je citerai celui de l'infrastructure et plus spécialement de l'aérodrome d'affaires de la région parisienne. Ce dernier point a fait l'objet d'un grand projet qui serait réalisé dans la région de Toussus-le-Noble-Guyancourt ; les études sont poussées activement et je pourrai sans doute vous en entretenir de façon plus complète et plus valable en cours d'année.

Je tiens enfin à répondre à M. Vauthier qui m'a interrogé à propos de la desserte aérienne de l'île de la Réunion.

L'aérodrome actuel de l'île de la Réunion permet de recevoir les plus gros appareils classiques quadrimoteurs. C'est ainsi que les Super Constellation d'Air France desservent, plusieurs fois par semaine, l'aérodrome de Saint-Denis-Gillot, sur le tronçon de route aérienne Tananarive—la Réunion—île Maurice. A Tananarive, le passager se trouve en correspondance avec la grande liaison d'Air France sur la métropole.

Je comprends, certes, que les Réunionnais attachent de l'intérêt à voir leur île dotée d'un aérodrome susceptible d'accueillir les avions quadrimoteurs. Il faut, toutefois, examiner de près si l'on peut envisager une telle réalisation, très coûteuse au demeurant, puisqu'il s'agit d'une dépense variant entre deux et trois milliards d'anciens francs selon les hypothèses retenues.

On s'imagine souvent mais à tort que, pour accueillir les quadrimoteurs, il suffit d'allonger une piste de façon à porter sa longueur à 2.400 ou 3.000 mètres, ainsi qu'il en fut par exemple question pour l'aérodrome de Lyon. Or, la solution — je vois un de vos collègues m'approuver — n'est que partielle car, dans la plupart des cas, il faut aussi procéder à la réfection et au renforcement de toute la piste. C'est pourquoi ce genre d'opération est très coûteux.

Mais j'en reviens à mon propos, qui est l'île de la Réunion. A priori, l'amélioration du service aérien entre la métropole et ce département ne serait pas obtenue par un simple prolongement de la ligne de Tananarive, étant donné la courte distance — 900 kilomètres — qui sépare cette ville de la Réunion. Il faudrait donc étudier si le trafic actuel ou à terme serait susceptible de justifier des investissements aussi considérables ainsi que l'ouverture d'une ligne directe entre Paris et la Réunion. Ces considérations sont, en effet, liées — vous le sentez bien — et il n'est pas possible d'aborder l'une sans envisager l'autre.

Je n'ai d'ailleurs pas l'intention, monsieur Vauthier, de conclure sur ce problème. Je dois disposer dans les prochains mois d'une étude technique et économique détaillée que j'examinerai avec soin. Je prends, en tout cas, bonne note de votre intervention, ainsi que de l'intervention de M. Michel Debré. Je livre toutefois en retour à votre méditation les quelques considérations que je viens de formuler et qui me paraissent susceptibles de faire réfléchir chacun, compte tenu du coût d'une telle réalisation.

En conclusion, les années prochaines — je me tourne à ce propos vers M. le secrétaire d'Etat au budget — il conviendra sans doute de considérer que l'aviation civile est un secteur en expansion comme il en a été fait, cette année, pour l'éducation nationale et la recherche scientifique.

Les prochaines années verront nécessairement, j'en suis persuadé — je réponds ainsi à l'un des orateurs — une reconversion de l'industrie aéronautique vers le secteur civil et nous ne pourrions y parvenir que si, grâce au concours du ministère des finances, ce fait est pris en considération et si nous sommes désormais en mesure d'être plus audacieux que nous ne l'avons été dans le passé.

Un premier effort est amorcé dans le domaine du personnel ; il devra se poursuivre. Mais d'autres efforts restent à accomplir. Tel est, j'en suis sûr, le souhait des spécialistes de ces problèmes qui siègent ici et particulièrement de vos deux rapporteurs auxquels je tiens encore à adresser mes remerciements en concluant ce propos.

C'est dans cet espoir que je vous demande de voter ce budget en vous donnant l'assurance de consacrer l'année prochaine tous mes efforts pour une nouvelle amélioration. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. M. le rapporteur pour avis, au nom de la commission de la production, a présenté un amendement n° 141 tendant à réduire de 6.356 francs le montant du crédit inscrit au titre III.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. La commission de la production et des échanges est parfaitement consciente du fait que l'économie qu'elle propose et qui s'élève à 6.356 francs n'est pas susceptible de modifier profondément l'aspect général de la loi de finances.

Il s'agit bien plus d'une mesure d'équité à l'égard de quelques fonctionnaires qui ont été recrutés en 1947, à une époque où se faisait sentir un besoin accru de chefs de bureau, de sous-chefs de bureau et de rédacteurs au secrétariat général de l'aviation civile comme dans d'autres administrations. Leur nombre s'est peu à peu réduit et, en 1959, à l'image de ce qui avait été fait dans les autres administrations, fut créé le corps des attachés de l'aviation civile qui ne comprenait plus que dix agents.

Mais il semble que tout n'aille pas très rapidement dans le domaine de l'aviation, car lorsque cette mesure fut prise, une disposition avait déjà été adoptée au ministère de l'Agriculture, au secrétariat général de la marine marchande, au ministère des armées en vue d'intégrer définitivement les attachés dans le corps des agents supérieurs de ces départements respectifs.

Il a donc semblé à la commission de la production et des échanges qu'il serait équitable de prévoir pour les attachés de l'aviation civile une mesure analogue, car ils assurent comme leurs homologues des autres départements les mêmes fonctions et les mêmes responsabilités que les agents supérieurs dont ils partagent l'expérience professionnelle. Ils sont, au surplus, tous titulaires d'une licence de l'enseignement supérieur.

Cette intégration présenterait, en outre, l'avantage d'entraîner la suppression d'un corps provisoire à effectif très réduit, puisqu'il ne compte plus que neuf membres pour les dix postes pourvus en 1959.

L'amendement que présente la commission a pour objet de permettre la réalisation de cette mesure et, en outre, de réaliser une économie de 6.356 francs au profit du Trésor public, par la réduction des crédits prévus au titre III : « Moyens des services, mesures nouvelles », du budget de l'aviation civile.

Cet amendement est ainsi justifié dans un exposé sommaire :

« Cette diminution de crédits est rendue possible par la suppression de dix emplois d'attachés de l'aviation civile et la création corrélative de neuf emplois d'agents supérieurs au secrétariat général de l'aviation civile.

« Le corps provisoire des attachés de l'aviation civile, dont le statut a été fixé par le décret n° 59-800 du 3 juillet 1959, a été constitué par intégration de dix chefs de bureau, sous-chefs de bureau et rédacteurs du cadre, temporaire de l'administration centrale du secrétariat général à l'aviation civile qui étaient tous titulaires d'une licence d'enseignement supérieur.

« Ce corps est, à l'aviation civile, l'homologue de ceux qui existaient sous la même appellation dans plusieurs administra-

tions centrales, dont les membres ont été, depuis, intégrés dans le corps des agents supérieurs : attachés de l'aéronautique, attachés de l'agriculture, secrétaires administratifs de l'Institut géographique national, chefs et sous-chefs de bureau du commissariat au tourisme. »

En votant cet amendement, le Parlement exprimera donc sa volonté de voir supprimer le cadre des attachés de l'aviation civile et de voir créer neuf emplois nouveaux dans le cadre des agents supérieurs auxquels seront nommés les attachés de l'aviation civile actuellement en fonctions. (Applaudissements.)

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

M. le rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas eu à délibérer sur cet amendement. Cependant, elle prend acte avec plaisir qu'il aurait pour conséquence une réduction de crédit, tout en permettant un aménagement intéressant en faveur d'agents qui ont droit à toute notre attention.

En conséquence, je ne crois pas trop me hasarder en disant que la commission ne voit pas d'inconvénient à ce qu'il soit soumis à l'appréciation de l'Assemblée.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. L'amendement de M. Dupérier, qui a pour objet l'intégration des attachés de l'aviation civile dans le cadre des agents supérieurs, rencontre à la fois le vœu de l'administration et celui du ministre des travaux publics.

Je serais tout disposé à l'accepter, quant au fond, si toutefois, contrairement à ce que pense M. Anthonioz, je n'avais pas de bonnes raisons de croire que cet amendement ne se traduirait pas, en définitive, par une économie.

C'est pourquoi, avec l'accord de M. le secrétaire d'Etat au budget, je suggère à M. Dupérier de retirer son amendement et d'accepter que lui soit substitué le mien, sous la forme d'un article additionnel de la loi de finances.

Cet amendement, déposé par le Gouvernement sous le n° 145, permettra l'intégration des attachés de l'aviation civile dans le corps des agents supérieurs.

Ainsi, seront donc satisfaits à la fois le vœu de l'administration et celui de l'Assemblée nationale.

M. le président. Monsieur le rapporteur pour avis, acceptez-vous de retirer votre amendement ?

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le président, compte tenu des explications qui viennent de nous être données par M. le ministre des travaux publics et des transports, la commission de la production et des échanges retire son amendement. (Murmures sur les bancs du groupe communiste.)

M. Paul Cermolacce. Ce n'est pas la commission, c'est le rapporteur qui le retire.

M. le président. L'amendement n° 141 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile), au chiffre de 8.761.298 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile), au chiffre de 11.701.500 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile) l'autorisation de programme au chiffre de 335.720.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile) le crédit de paiement au chiffre de 119.785.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile) l'autorisation de programme au chiffre de 29.280.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. — Aviation civile) le crédit de paiement au chiffre de 19 millions 80.000 francs.

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

[*Avant l'article 72.*]

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 145 qui tend, avant l'article 72, à insérer le nouvel article suivant :

« Peuvent être intégrés dans le corps des agents supérieurs du ministère des travaux publics (secrétariat général à l'aviation civile) les attachés de l'aviation civile. Des décrets en Conseil d'Etat fixeront, d'une part, les modalités suivant lesquelles pourra être effectuée cette intégration et, d'autre part, les transformations d'emplois correspondantes dans les conditions prévues par l'article 1^{er} (5^e alinéa) de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959. »

M. le ministre des travaux publics et des transports vient de soutenir cet amendement.

M. Paul Cermolacce. C'est un vœu pieux.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement n° 145 présenté par le Gouvernement.

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

M. le président. Nous avons terminé l'examen de la section II. — Aviation civile, du budget du ministère des travaux publics et des transports.

M. le président. J'appelle maintenant les crédits concernant le ministère de la construction.

CONSTRUCTION

ETAT B

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

« Titre III : — 2.165.927 francs ;
« Titre IV : + 1.593.235 francs. »

ETAT C

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

(*Mesures nouvelles.*)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisation de programme, 21 millions de francs ;
« Crédit de paiement, 8.250.000 francs. »

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

« Autorisation de programme, 1.872.400.000 francs ;
« Crédit de paiement, 44.100.000 francs. »

Voici les temps de parole disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 1 heure 15 minutes ;
Commissions, 1 heure 15 minutes, étant précisé que dans la limite du temps attribué aux commissions la présentation des rapports et avis ne pourra excéder 15 minutes ;
Groupe de l'U.N.R.-U.D.T., 1 heure 10 minutes ;
Groupe socialiste, 20 minutes ;
Groupe du centre démocratique, 20 minutes ;
Groupe communiste, 15 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 10 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 10 minutes ;
Isolés, 5 minutes.

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

M. Jean Taittinger, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, pour réparer les conséquences de deux guerres — plusieurs centaines de milliers de logements détruits ou endommagés — pour réparer les conséquences d'une politique des loyers pratiquée depuis 1914 jusqu'aux années 1950, pour faire face aux besoins nouveaux sans cesse grandissants, il faut les ressources en courage, la volonté, le dynamisme de toute une génération d'hommes, représentant quinze ou vingt années de travail patient et continu.

Telles sont, en théorie, les données d'un problème simple, précis, que d'autres peuples que le nôtre résolvent avec les résultats plus ou moins heureux que nous connaissons. Mais en France, tout se complique, car cette génération d'hommes manque de potentiel. Elle manque de tout. Les fameuses classes

creuses font qu'il nous faudrait trois fois plus d'architectes et d'ingénieurs, de dessinateurs industriels, de techniciens du bâtiment, de maçons, d'artisans, de manœuvres.

Le revenu national n'a pas encore atteint le niveau compatible avec la satisfaction des élémentaires besoins et des légitimes aspirations de la nation, parmi lesquels se situe l'accès normal au logement. Une natalité galopante fait monter en quelques années la population du pays de 39 à près de 50 millions d'habitants, démographie accentuée par le retour en métropole de plus d'un million de nos compatriotes.

Les mouvements internes de population dus à l'industrialisation de l'agriculture comme au phénomène de concentration dans les agglomérations urbaines, à proximité des lieux d'implantation des grands équipements, font que, chaque année, 150.000 à 160.000 ruraux cherchent un logement en ville.

La difficile mutation que poursuit depuis des années la profession du bâtiment, trop longtemps attachée à des méthodes traditionnelles, nécessite des délais et de nouvelles structures, délicates à mettre au point.

Le besoin en résidence secondaire du citoyen apparaît d'une manière plus sensible au moment où il accède à une vie faite aussi de repos hebdomadaires mieux organisés, de congés annuels plus longs, de retraite plus durable.

L'attachement bien connu des Français au droit de propriété, source d'individualisme, de particularisme, rend complexe toute législation foncière susceptible de transformer chaque année des milliers d'hectares de terres de culture en millions de mètres carrés de terrains à bâtir.

Tous ces phénomènes se conjuguent pour nous faire passer de l'état de pénurie à l'état de crise.

Or, la crise, c'est le marché noir. Il y a un marché noir du logement, avec ses honteux gagnants, avec son cortège de misères sordides et poignantes, avec ses situations tragiques à la veille d'un hiver ou même d'une naissance.

Chacun d'entre vous connaît bien les conséquences de cette spéculation sur les terrains à bâtir qui rend prohibitives les conditions de l'urbanisation des sols : les taudis concédés dans les grandes villes pour 20.000 anciens francs par pièce et par mois, sans le moindre confort.

A cela s'ajoute l'habitude prise de compter davantage sur l'aide de l'Etat que sur l'aide de soi-même, en une époque où, simultanément, l'Etat manque de moyens, alors que certaines catégories de citoyens disposent d'un excès de ressources : je veux parler des bénéficiaires des plus-values.

Enfin, l'évolution du monde, à l'heure de ce xx^e siècle vieillissant, veut que l'implantation d'un logement n'obéisse plus aux seules règles du hasard ou de la fantaisie, mais procède plutôt d'un système qui s'appelle l'aménagement du territoire, aux vastes contours, aux dimensions encore mal définies, où s'entremêlent votes de circulation, lieux de production et d'échanges, espaces verts, sites protégés, où s'entrechoquent aussi les intérêts les plus divers pour ne pas dire les plus divergents.

Tels sont rapidement brossés les éléments d'un tableau quelque peu sombre, mais où ne manque pas cependant la leur essentielle bien qu'encore pâle : la prise de conscience par l'ensemble des Français de l'importance que revêt le logement.

La part consacrée aux loyers est en sensible augmentation par rapport au revenu national brut : en 1961, 10.750 millions pour 244.200 millions de revenu national brut, en 1962, 12.720 millions pour 270.700 millions de revenu national brut.

La part consacrée à la construction et aux grosses réparations est en relative stagnation par rapport au produit national brut : en 1961, 15.130 millions pour 317.700 millions de produit national brut ; en 1962, 16.530 millions pour 353.600 millions de produit national brut.

C'est dans ces perspectives qu'il nous faut situer l'examen du budget du ministère de la construction pour 1964.

Vous trouverez, dans mon rapport écrit, une analyse détaillée des crédits affectés aux dépenses ordinaires — moyens des services, interventions publiques — en augmentation de 11.079.504 francs par rapport à l'année qui s'écoule ; des crédits affectés aux dépenses en capital, tant aux investissements exécutés par l'Etat qu'aux subventions d'investissement accordées par l'Etat, en augmentation de 139.430.000 francs ; des crédits affectés à la réparation des dommages de guerre, en diminution de 426 millions de francs.

Je me bornerai à souligner les principales dispositions prises par le ministère de la construction concernant son propre ministère, son administration, c'est-à-dire l'organisme de conception, l'instrument de travail dont il dispose, les objectifs qu'il se fixe et les moyens d'atteindre ces objectifs en fonction de ses crédits, de sa politique foncière, de sa réglementation en matière de loyers et de l'adaptation de ses méthodes de financement et, enfin, les résultats auxquels il parvient.

Conçu initialement pour organiser la réparation et la liquidation des dommages de guerre, le ministère de la construction

voit ses effectifs diminuer de 11.700 agents en 1958, dont 7.400 titulaires et 4.300 temporaires; ces effectifs passent à 7.674 agents en 1964 dont 7.003 titulaires et 671 temporaires.

En revanche, la charge budgétaire correspondante fait apparaître une légère augmentation, conséquence de l'amélioration des rémunérations intervenue depuis plusieurs années. Dépenses de personnel et charges sociales s'élèveront à 136.400.000 francs en 1964, les dépenses de matériel demeurant stationnaires : 17.800.000 francs.

Il est à noter, parmi les mesures nouvelles, la création d'un ensemble électronique de gestion dont la mise en service permettra plus de précision dans la tenue des statistiques; la réorganisation de l'inspection générale, qui comprendra vingt-deux inspecteurs et trente-quatre inspecteurs généraux. Ces derniers participeront, aux côtés des préfets coordonnateurs des régions de programme, à la mise au point des plans de développement régionaux et à l'établissement des tranches opératoires.

J'attire cependant l'attention de M. le ministre sur la nécessité d'établir ces statistiques en harmonie avec celles élaborées par l'institut national de la statistique et des études économiques, en évitant de les fonder sur les seuls résultats des derniers recensements, car il apparaîtrait une continuelle amélioration de la situation du logement dans certaines régions et une continuelle détérioration dans d'autres.

Il paraît souhaitable que l'intervention de vos inspecteurs généraux, monsieur le ministre, soit aussi efficace auprès des préfets qu'auprès des responsables des districts, notamment dans la région parisienne, ou de la délégation à l'aménagement du territoire.

Dans la région parisienne, plusieurs autorités se superposent et semblent se méconnaître, pour traiter les mêmes problèmes. De même il est bon d'insister sur les conséquences qu'entraînerait un vieillissement de vos cadres dont le renouvellement est dû aux difficultés rencontrées auprès du ministère des finances.

Il n'y a pas de ministère mineur et le vôtre, en particulier, doit comprendre de jeunes ingénieurs, de jeunes architectes urbanistes formés à vos disciplines particulières, non soumis à la tutelle d'une administration plus ancienne.

Qu'il me soit permis de souligner la haute qualité de votre personnel et sa parfaite connaissance de sa mission. J'ai eu personnellement l'occasion d'apprécier ses efforts de décentralisation administrative et son souci de simplifier les formalités d'octroi du permis de construire. Il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Monsieur le ministre, la commission des finances souhaite que vous poursuiviez votre effort sans relâche.

Elle s'est, par ailleurs, intéressée aux activités des différents organismes d'intervention émanant du ministère: le centre de recherche d'urbanisme, le centre scientifique et technique du bâtiment, la bourse d'échange de logements, l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, et enfin l'agence foncière et technique de la région parisienne, récemment créée pour mettre des terrains à la disposition des organismes constructeurs dans des zones correctement équipées et desservies.

A son sujet, MM. Chapalain et Voisin insistent pour que la subvention d'Etat de 2 millions de francs soit transformée en avance remboursable en raison du caractère des opérations d'achat et de revente de ces terrains.

Au total, les dépenses d'action économique s'élèveront à 10.550.000 francs en 1964 contre 6.750.000 francs en 1963.

La liquidation des règlements d'indemnités de dommages de guerre est en cours. Sur 1.500.000 logements détruits ou endommagés, 1.422.500 sont reconstruits ou réparés; 7.500 logements restent à lancer pour terminer cette longue opération, la différence représentant le déficit total.

Sur six millions de dossiers déposés et instruits, il reste environ 15.000 dossiers à liquider, relevant exclusivement du contentieux. Au total, plus de 60 milliards de francs actuels auront été consacrés à la reconstruction par suite de dommages de guerre.

La commission des finances, et notamment notre collègue M. Denvers, souhaite que les règles de forclusion en matière de dommages de guerre soient assouplies afin qu'une solution soit trouvée à un certain nombre de cas restant litigieux.

J'aborde l'analyse des objectifs à atteindre en matière de construction de logements.

Rappelons que ceux-ci avaient été fixés par le IV^e plan de développement économique et social. En partant d'un rythme de construction de 290.000 logements aidés par l'Etat en 1961, ce plan se proposait d'atteindre 325.000 logement en 1965, tout en soulignant la nécessité de dépasser ce chiffre.

Or l'examen le plus attentif des besoins montre que ces chiffres sont trop faibles. Pour rattraper le retard en six ans, il faudrait atteindre le rythme de 400.000 à 450.000 logements par an.

Nous ne pouvons pas oublier qu'il apparaîtra vers 1967, sur le marché du logement, les demandes émanant des jeunes gens nés au lendemain de la guerre de 1939-1945. La demande globale risque alors de doubler en quelques mois. Cette échéance difficile n'est pas très lointaine.

Trois courbes d'évolution sont présentes à notre esprit. Le nombre de logements autorisés — permis de construire délivrés chaque année — passe de 343.100 logements en 1959 à 427.400 en 1962. Il peut atteindre 470.000 en 1963.

Face à cette augmentation sensible, nous constatons une diminution lente du marché des logements achevés: 320.000 en 1959, 308.900 en 1962.

En revanche, le nombre de logements mis en chantier marque une progression qui s'accroît: 309.000 en 1959, 358.000 en 1962, dont 98.000 H. L. M. locatifs.

Les objectifs du plan sont donc atteints avec deux ans d'avance. Mais ils se révèlent nettement insuffisants.

Le budget de 1964 prévoit le financement de 325.000 logements contre 270.000 en 1959, chiffre auquel il convient d'ajouter 40.000 logements à construire sans aide de l'Etat et 6.000 logements au titre des départements d'outre-mer, soit un total de 371.000 logements pour 1964, en augmentation de 4.500 par rapport à 1963, mais déduction faite des 9.000 primes affectées à l'amélioration de l'habitat rural.

Si ce programme nous paraît insuffisant, il n'en représente pas moins un réel progrès et la marque de la volonté gouvernementale d'accroître, dans toute la mesure du possible, le rythme de la construction.

La question se pose de savoir si un programme plus important ne risquerait pas d'entraîner de graves déséquilibres sur un marché du bâtiment saturé, où les entreprises disposent déjà de carnets de commandes qui leur assurent deux ou trois années de travail et où la montée des prix, déjà très sensible, puisqu'elle atteint 20 p. 100 d'une année sur l'autre, irait en s'accroissant, rendant plus difficile encore la passation des marchés.

Il semble que le point de saturation est atteint, toute augmentation du rythme de la construction ne pouvant désormais résulter que d'un effort d'industrialisation, d'études de rendement et de productivité de la part des entreprises, d'une détente, d'ailleurs peu probable, sur le marché de l'emploi en général, d'une distribution plus régulière des crédits de l'Etat, d'une amélioration des conditions de rémunération des travailleurs du bâtiment.

C'est là un grave problème sur lequel l'Assemblée souhaitera, j'en suis sûr, recueillir le sentiment du ministre de la construction et connaître les mesures qu'il envisage de prendre.

La répartition des crédits d'aide à la construction de 1964 prévoit pour le secteur H. L. M. 92.000 logements en location, 23.000 logements en accession à la propriété, 20.000 sur emprunts bonifiés, soit au total 135.000 — chiffre identique à celui de 1963 — dont 115.000 financés sur prêts à taux réduits et 20.000 financés sur emprunts bonifiés, 10.000 logements figurant sur un programme triennal de 45.000 pour la période 1964-1966.

Ainsi, les crédits H. L. M. sont passés de 1.900 millions de francs en 1959 à 3.580 millions de francs en 1964.

Quelques modifications heureuses sont apportées aux modalités de financement par l'octroi de prêts complémentaires, le relèvement des prix-plafonds. Les conditions d'accès aux H. L. M. sont également modifiées dans le sens d'un abaissement du plafond des ressources de 20 p. 100.

Je tiens ici à rendre hommage aux efforts accomplis par les offices publics, les sociétés d'H. L. M., les comités paritaires de logements qui, travaillant dans des conditions de marché très difficiles, n'en ont pas moins maintenu à leur plus haut niveau l'élaboration des programmes et la cadence des attributions de logements, notamment pour les rapatriés dont les conditions d'installation s'améliorent sensiblement.

A propos de la réorganisation des conseils d'administration des offices publics d'H. L. M., je crois être l'interprète de l'Assemblée en vous demandant, monsieur le ministre, de nous exposer vos intentions de réforme et de nous préciser le mode de désignation des futurs administrateurs.

Les récents événements intervenus en Algérie laissent penser que plusieurs dizaines de milliers de nos compatriotes peuvent encore rejoindre définitivement la métropole. Des dispositions particulières sont-elles envisagées pour maintenir le quota d'attribution des H. L. M. en faveur des rapatriés? C'est une question que nos collègues, MM. Duffaut et Alduy m'ont posée.

J'en viens au secteur des logements primés. Le projet de budget est établi sur la base de 124.000 primes convertibles en

bonification et de 66.000 primes non convertibles, soit au total 190.000 primes, d'où une augmentation de 8.000 primes par rapport à 1963.

L'effort est porté sur les primes non convertibles par suite du plafonnement des prêts spéciaux à 2.850 millions de francs et du lancement de sociétés immobilières d'investissement pouvant seulement obtenir des primes sans prêt.

Les primes à l'amélioration de l'habitat rural, qui intéressent environ 9.000 logements, ne sont pas comprises dans le chiffre que je viens d'indiquer. Le Gouvernement prévoit l'uniformisation du taux des primes. Le taux des prêts spéciaux étant désormais fixé à 4,25 p. 100 pour les logements locatifs et à 5 p. 100 pour les autres.

Soulignons au passage le réel intérêt que présentent la forfaitisation et l'uniformisation des primes ainsi que leur attribution en fonction du nombre de pièces et non de la surface en mètres-carrés du logement.

Aux prêts spéciaux, s'ajouteront des prêts complémentaires attribués en fonction de la situation de famille des bénéficiaires et dont le montant atteindra 20 p. 100 à 30 p. 100 des prêts principaux.

Enfin, comme pour les H. L. M., il est prévu à partir de 1964 un programme triennal de 50.000 logements.

Ainsi, dans le secteur primé, le nombre des logements prévus pour 1964 est en sensible augmentation. Nous ne pouvons que nous en réjouir. En outre, dans ce secteur une intervention plus forte du financement privé apparaît qui allégera d'autant la charge budgétaire. C'est là une des orientations les plus remarquables exprimées dans ce budget.

Il me faut cependant souligner, comme l'a fait devant la commission M. Ebrard, le décalage dans le temps qui existe entre les notifications des primes et leur paiement. En outre, les notifications des primes étant faites aux intéressés à la même période de l'année, toutes les demandes de prêts affluent en quelques semaines au Crédit foncier dont les services sont alors débordés, ne peuvent pas travailler dans les meilleures conditions, ainsi que l'a souligné en particulier M. Vivien, et demandent plusieurs mois de délai pour l'instruction des dossiers.

Différentes dispositions incluses dans la loi de finances — taxation des plus-values foncières, taxe de régulation des valeurs foncières — auront des incidences sérieuses sur l'équilibre — ou le déséquilibre — du marché foncier. Il est peut-être prématuré d'apprécier leur influence sur l'évolution des prix des terrains, qui ont augmenté en fonction de l'offre et de la demande. Pour vous donner une idée précise de l'évolution des coûts, je vous dirai que le prix du terrain est passé de l'indice 100 en janvier 1959 à 280 en juillet 1963.

Les membres de la commission des finances, notamment M. de Tinguy et M. Alduy, se sont inquiétés de l'aggravation de la fiscalité frappant la construction et aimeraient, monsieur le ministre, obtenir de vous des apaisements.

La création des zones à urbaniser en priorité et des zones d'aménagement différé destinées à permettre des réserves foncières et à préparer les programmes d'équipement, ne semble pas avoir donné tous les résultats escomptés. Les procédures sont lentes, l'exercice du droit de préemption s'avère malaisé. Les difficultés rencontrées dans l'application des textes relatifs à l'expropriation n'ont pas permis d'arrêter, ni même de ralentir la spéculation foncière. Les juges d'expropriation eux-mêmes ne respectent pas toujours les bases d'estimation fixées par le Parlement.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur spécial. Je pensais que les commissions disposaient d'une heure et quart, monsieur le président.

M. le président. C'est le temps de parole attribué aux commissions pour tout le débat. En tant que rapporteur, vous ne disposez, comme M. le rapporteur pour avis, que de quinze minutes. Or vous parlez depuis vingt-sept minutes.

M. le rapporteur spécial. Je n'interviendrai pas dans la suite de la discussion, monsieur le président.

Devant cette situation, le Gouvernement se trouvera dans l'obligation de recourir à d'autres moyens qui peuvent aller jusqu'au contrôle total par les collectivités locales du marché des terrains à bâtir.

M. Denvers, dans un exposé remarquable, a défini les principales caractéristiques de la municipalisation des terrains compris dans le périmètre d'agglomération et dans les zones à urbaniser en priorité. Des textes actuellement en préparation dans les services ministériels permettraient cependant de dégager une formule associant propriétaires et constructeurs au moyen de baux emphytéotiques. L'Assemblée, j'en suis sûr, souhaiterait recevoir la confirmation de telles intentions, car elle ne saurait rester indifférente à une situation foncière qui ne cesse de se détériorer.

Mon temps étant limité, je ne parlerai pas du rôle du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, dont les crédits sont en augmentation très sensible. Je ne pourrai pas non plus définir la politique du Gouvernement en matière de libération des loyers.

J'en arrive à mes conclusions.

Telles sont, rapidement énumérées, les principales dispositions de ce budget. Elle traduisent la volonté du Gouvernement d'accroître chaque année le nombre des logements mis en chantier, de placer son administration face à sa véritable mission d'urbaniste et de constructeur, d'encourager l'épargne à s'investir dans le logement, de réserver l'aide de l'Etat aux plus défavorisés de nos compatriotes, enfin, de s'attaquer avec détermination aux causes de la spéculation.

Pour toutes ces raisons, votre commission des finances vous propose d'adopter ce budget. Que cette approbation soit pour vous, monsieur le ministre, une marque de l'estime et de l'intérêt que portent à vos efforts et à votre action tous ceux qui suivent de près les problèmes du logement.

En terminant, je lancerai, à titre personnel, un appel à la profession du bâtiment, en particulier à ses grands responsables, en sculignant que, face à l'immense labeur qui les attend dans les années prochaines, ils ont l'impérieux devoir de transformer les méthodes et les gestes du bâtisseur lorsqu'ils sont vieux de plus de deux mille ans. Après l'époque de la pierre taillée et du travail à la main, les voici à l'aurore de la civilisation industrielle, avec quelques dizaines d'années de retard.

Je souhaite que, parmi les dirigeants de cette noble profession et tous ceux qui participent à son action, surgisse un nouvel Henri Ford, un nouveau Louis Renault qui permette à chaque Français de se procurer un logement aussi facilement qu'une automobile. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. — U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Royer, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (Applaudissements sur les bancs des groupes du rassemblement démocratique et du centre démocratique.)

M. Jean Royer, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, le rapporteur de la commission de la production et des échanges a l'honneur d'analyser devant vous le budget de la construction.

Il le fera, d'une part, en présentant de ce budget un schéma aussi bref que possible et en complétant l'intervention de M. le rapporteur spécial; d'autre part, en comparant ce schéma aux besoins en logements de notre pays et à la définition, à travers les textes nouveaux dont nous connaissons la version officielle ou officieuse, de la politique ministérielle en matière de construction. Enfin, votre rapporteur présentera à M. le ministre une série de recommandations formulées par la commission de la production et des échanges.

Le schéma de ce budget est simple.

Aucune remarque particulière n'est à formuler à propos des crédits de fonctionnement qui sont en légère augmentation. Peut-être pourrait-on faire observer qu'il serait nécessaire d'accorder un statut — souvent promis, mais jamais octroyé — à certaines catégories du personnel du ministère de la construction et conseiller à M. le ministre de prendre toutes les mesures de reclassement les plus humaines possible pour les personnels qui seront déplacés.

Plusieurs constatations s'imposent en matière de crédits d'investissements et d'aide aux investissements.

Tout d'abord, le ministère encourage son centre d'études techniques du bâtiment en lui accordant une subvention supplémentaire de 3.150.000 francs pour 1964.

Ensuite, il encourage aussi vigoureusement toutes les études portant sur de grands ensembles d'habitation, puisque les crédits sont en augmentation de plus de 3 millions de francs.

Enfin et surtout, deux faits importants méritent d'être relevés. Le premier, c'est la chute de l'aide de l'Etat en matière d'encouragement à la décentralisation industrielle de la région parisienne — et ce premier fait vaut d'être souligné.

En effet, en 1963, 44 millions de francs d'autorisations de programme avaient été prévus pour l'application de la loi du 2 août 1960, qui vous ne l'ignorez pas, mesdames, messieurs, prévoit l'octroi de primes à la décentralisation et la perception de redevances pour les extensions de locaux industriels ou commerciaux dans le périmètre urbain de la région parisienne. A la place des 44 millions de francs en 1963, apparaissent seulement 30 millions de francs cette année, soit une chute de près de 40 p. 100.

Les crédits de paiement sont eux-mêmes réduits de 7 millions.

Cette diminution des crédits correspondrait-elle à une régression de la politique de décentralisation? C'est la question que votre rapporteur s'est posée et à laquelle il répond maintenant.

En 1962, en effet, la surface des locaux qui étaient soumis au paiement d'une redevance était sensiblement égale à la surface

des locaux décentralisés, environ 295.000 mètres carrés. En 1963, il en va différemment. La surface des locaux en extension atteint 883.000 mètres carrés, alors que la surface des locaux décentralisés plafonne à 552.000 mètres carrés. En conséquence, à une régression des crédits correspond un recul de l'application de la politique de décentralisation. C'est un fait que votre rapporteur tenait à souligner.

Nous notons, en revanche — c'est le deuxième fait important — un accroissement très sensible des crédits alloués au fonds national d'aménagement foncier et urbain, le fameux F. N. A. F. U. version nouvelle du F. N. A. T. En effet, alors que l'année dernière les autorisations de programme s'élevaient à 545 millions de francs, elles atteignent cette année 755 millions de francs. C'est la première innovation. Sur cette dotation, les crédits d'interventions directes s'établissent à 65 millions de francs et les prêts et avances consentis aux collectivités et aux sociétés d'économie mixte à 690 millions de francs.

Deuxième innovation : sur ces 690 millions de francs, 315 millions de francs sont consacrés aux zones à urbaniser en priorité et 195 millions de francs à la rénovation urbaine, ce qui traduit la volonté du ministère de porter son effort sur ces deux secteurs.

La troisième innovation tient au fait que, pour ces 690 millions de francs qui auraient dû être pris en charge par le Trésor, conformément aux règlements de 1957, le budget prévoit un relais de la caisse des dépôts et consignations.

Cette nouvelle disposition inquiète quelque peu votre rapporteur, qui se demande si, sur la masse des 8 milliards de francs que la caisse des dépôts et consignations place à travers la France dans de multiples organismes, la part consentie aux collectivités locales ne sera pas diminuée du fait de cette prise de relais des charges du Trésor. C'est une question que l'on peut se poser et je souhaite que M. le ministre, au cours de son exposé, nous rassure sur ce point.

J'en arrive aux placements directs en capital. Le budget de 1964 prévoit essentiellement le financement de 15.000 logements H. L. M. supplémentaires par rapport au budget primitif de 1963 et au collectif que nous avons adopté récemment, ce qui porte de 120.000 à 135.000 le nombre des logements H. L. M. Le chiffre des logécos plafonne aux environs de 190.000 alors qu'il était de 191.000 en 1963, dont 137.000 logements financés par des primes convertibles et les autres par des primes non convertibles. Cette année le total reste donc sensiblement le même.

Cette analyse générale du projet de budget me conduit à déclarer que 360.000 à 370.000 logements, y compris le secteur privé, devraient être lancés cette année en France.

Ces dotations budgétaires correspondent-elles aux besoins de la France et à la définition de la politique du ministre de la construction ?

La fédération nationale du bâtiment de France a réalisé et fait éditer récemment une excellente enquête sur les besoins de l'habitat français.

De cette enquête, il ressort — et j'essaierai d'être vigoureux pour en définir les résultats — d'abord que, sur douze millions de logements recensés en 1961, sept millions et demi auront plus de 70 ans en 1980, et deux millions et demi plus d'un siècle à la même date. Ensuite, un surpeuplement excessif est constaté dans près de deux millions de nos logements. Enfin, deux millions et demi de logements n'ont pas de w.-c. dans la maison et cinq millions et demi n'ont pas le chauffage central.

Donc, notre patrimoine immobilier, insuffisant en nombre, est menacé de deux dangers : la vétusté et l'absence d'un confort élémentaire, compte tenu du développement des techniques de notre siècle.

La conclusion de cette enquête est que d'ici à 1980 il faudrait atteindre la cadence de 420.000 logements construits effectivement, et pas seulement lancés, pour que l'offre équilibre la demande. Tels sont les besoins. Or, cette année, nous allons construire 360.000 à 370.000 logements, d'où une insuffisance de 50.000 logements pour atteindre le rythme de croisière souhaitable.

J'en viens à la politique définie par M. le ministre de la construction auquel le rapporteur se permettra d'indiquer que, par souci d'objectivité, il a retracé exactement dans son rapport écrit les déclarations que celui-ci a faites en commission.

Nous avons retenu, en commission, la déclaration de M. le ministre, selon laquelle il entendait agir dans deux directions bien nettes : d'une part, accorder l'aide de l'Etat à ceux qui en ont réellement besoin, d'autre part, faire prendre le relais de charges insupportables pour le Trésor par le capital privé.

Ces objectifs, monsieur le ministre, sont-ils atteints ou en passe d'être atteints par les données budgétaires ?

A cet égard, nous sommes très inquiets.

En ce qui concerne l'aide de l'Etat aux familles qui en ont le plus besoin, les textes parus le 14 octobre au *Journal officiel*

en matière d'H. L. M. et ceux que nous ne connaissons qu'officieusement en matière de primes nous font craindre trois sortes de dangers.

D'abord, le pourcentage insuffisant des prêts principaux.

En effet, en matière d'H. L. M., bien que les prix plafond de la construction aient été élevés de 15 à 18 p. 100, les prêts forfaitaires ne l'ont été que de 11 p. 100.

Si bien — j'appelle particulièrement sur ce point votre attention, mesdames, messieurs — que le prêt principal, qui devrait s'élever à 85 p. 100 du coût total de la construction, plafonne à l'heure actuelle entre 70 et 75 p. 100.

En conséquence, l'aide de l'Etat se révèle, en valeur relative, insuffisante et il faut que les offices fassent largement appel à des prêts complémentaires.

Or, si la caisse des dépôts et consignations a accepté de financer 30 p. 100 de ces prêts complémentaires, où les offices pourront-ils trouver le reliquat ? Dans des subventions à fonds perdus provenant d'organismes administratifs divers ? Mais alors, nous établissons une sorte de ségrégation entre les attributaires de logements, les privilégiés étant ceux qui appartiennent aux administrations.

Il y a donc là un danger que je souligne.

Toujours en ce qui concerne les prêts principaux, le Gouvernement a accepté de modifier le régime des primes : au lieu de deux primes, il n'y en aura plus qu'une seule et tout se passera comme si cette prime n'était plus que de huit francs le mètre carré.

La bonification d'intérêt découlant de cette prime forfaitaire ne sera pas suffisante pour atteindre les objectifs que vous escomptez, monsieur le ministre. Pourquoi ? Parce que, auparavant, le taux d'intérêt du prêt principal était de 2,75 p. 100 en matière de location et de 3,75 p. 100 en matière d'accession à la propriété. Avec le nouveau régime, le taux va passer de 2,75 p. 100 à 4,25 p. 100 et de 3,75 à 5 p. 100, si bien que les catégories sociales auxquelles vous désiriez vous intéresser ne sont pas celles qui vont profiter de l'application des nouveaux textes.

Nous insistons fortement sur ce point. En effet, vous avez beau prévoir un prêt complémentaire pour l'accession à la propriété dans les logements primés, représentant 30 p. 100 du prêt principal consenti aux familles, nous posons la question : où pourra-t-on trouver les prêts complémentaires et quel en sera le taux ?

Voilà donc une première cause d'inquiétude : la catégorie sociale qui sera satisfaite appartiendra à un échelon plus élevé que celle que vous vouliez atteindre avec nous.

Autre point important : une carence quasi complète, du point de vue financier, marque la réglementation de l'apport de capitaux privés.

Au fond, monsieur le ministre, la construction, qui veut déléster les charges de l'Etat et faire prendre le relais par le capital privé, ressemble à un coureur de fond qui se libérerait de son témoin avant d'être relayé par son coéquipier. En effet, rien n'est prévu pour drainer sérieusement l'épargne privée en France, et ce n'est pas l'apport de la caisse des dépôts, ni celui des compagnies d'assurances — lesquelles exigent, d'ailleurs, l'indexation des emprunts sur une durée assez longue — qui permettront de faire face aux besoins.

Nous sommes inquiets également en ce qui concerne l'industrie du bâtiment. Actuellement, en effet, bien que la main-d'œuvre ait augmenté de 23 p. 100 depuis 1954 alors que la population active ne s'accroissait que de 0,6 p. 100, nous constatons que la tension est trop importante sur le marché de la main-d'œuvre et que les prix sont encore trop lourds.

Telles sont les réserves que nous formulons quant à la comparaison entre le budget et les objectifs prévus par votre politique.

Y aurait-il un moyen d'en sortir ? La réponse à cette question constituera la dernière partie de mon exposé.

Il y aurait moyen de sortir de ce dilemme, d'abord en essayant d'agir sur le financement privé.

Au cours de plusieurs séances de l'Assemblée et de la commission de la production, votre rapporteur a insisté sur la nécessité de lancer un grand emprunt, à 3 ou 4 p. 100 d'intérêt, sur une durée de trente ans, comme on l'a fait en Allemagne et en Suisse notamment, mais à la condition qu'il soit assorti d'un semi-indexation des remboursements.

C'est une question d'honnêteté et d'efficacité. Après les échecs subis par l'épargne privée en France avant la première guerre mondiale et entre les deux guerres mondiales, sa confiance en des placements à long terme ne pourra renaitre que grâce à des méthodes et à des moyens financiers nouveaux. Il faut de l'audace en matière financière. Pourquoi ne pas indexer partiellement, avec un coefficient de freinage, les placements à long terme sur le S. M. I. G. ? Du moment que les revenus des usagers augmentent, il n'y a pas de raison de ne pas faire évoluer parallèlement les remboursements aux bailleurs de

fonds. C'est, je le répète, une question d'élémentaire honnêteté. Le jour où le ministère des finances vous aura ouvert les portes dans ce domaine, vous serez tranquille, monsieur le ministre de la construction, pour prendre le relais des charges du Trésor. Mais pas avant ! (Applaudissements.)

Il faut aussi agir énergiquement sur le plan technique. Pour que votre athlète réussisse son relais, il faut qu'il ait une bonne piste et du souffle. Le souffle, c'est le financement ; une bonne piste, c'est la technique de la construction.

Plusieurs mesures sont à prendre à cet égard.

En premier lieu, il faut scinder en deux secteurs bien nets la construction générale en France : d'un côté les écoles, les hôpitaux, les bâtiments administratifs, les bâtiments industriels, pour lesquels on devrait faire largement appel à la normalisation, à l'industrialisation, et par conséquent à une main-d'œuvre moins nombreuse et moins qualifiée que celle qui serait réservée à la construction prioritaire des logements principaux et des résidences principales.

En second lieu, il faudrait bloquer les prix des matériaux de base, ciment, chaux, acier, verre, pierre prétaillée, de façon que le coût de la main-d'œuvre puisse évoluer, que cette main-d'œuvre puisse être retenue sur les chantiers, et que, par conséquent, comme l'a souligné M. Taittinger, les ouvriers du bâtiment soient mieux payés, et qu'on n'assiste pas à une flambée des prix des matériaux. En effet, l'élévation des prix des matériaux dépasse même la hausse des prix des produits industriels ordinaires. Ce n'est pas normal. Alors, investissons davantage dans les cimenteries, dans les fabriques de matériaux de base. Nous diminuerons, grâce à la productivité, les prix de revient tout en augmentant la production.

Lançons de grandes opérations, assurons-les d'un financement continu, de façon que les investissements des entreprises et la sécurité de l'emploi garantissent l'évolution normale des chantiers ! Multiplions les reconductions ! La commission de la production et des échanges insiste vivement sur ce point.

Il faut aussi, monsieur le ministre, reconsidérer le secteur social du logement. Votre P. S. R., ou programme social de relogement, est insuffisant ; il faut l'appeler P. S. L., c'est-à-dire programme social de logement. Poussez jusqu'à un minimum de 10.000 logements cette année les constructions destinées à nos ouvriers, à nos employés, à nos petits retraités et à un certain nombre de rapatriés, à condition — ma proposition est précise — que le fonds de développement économique et social attribue ses prêts par priorité aux communes de France qui voudront bien faire l'effort nécessaire à de telles constructions, notamment en matière d'investissements, de terrains et de voies et réseaux divers. Faites rapidement revaloriser les prix plafond et les prêts forfaitaires des logécos dans une proportion au moins égale à la revalorisation intervenue pour les H. L. M.

Des dispositions d'ordre administratif seront aussi nécessaires.

Il faut accélérer les procédures préalables à la délivrance des permis de construire.

M. Michel Boscher. Très bien !

M. le rapporteur pour avis. Il faut surveiller l'articulation, et la rendre plus nette, entre la délégation à l'aménagement du territoire et votre propre ministère.

Il faut que les dotations en crédits H. L. M. ou primes soient connues au début de l'année budgétaire et qu'on n'ouvre pas les guichets du ministère de la construction en fin d'année, alors que la notion de planification a conduit, dans le cadre des régions de programme, à attribuer à chaque département une dotation bien précise au début de l'année. Il faut prendre des mesures non pas contradictoires, mais cohérentes.

Il faut, dans toute la France, une mobilisation générale des énergies en faveur de la construction du logement. Le niveau psychologique et moral de nos familles est entre les mains de tous les maîtres d'ouvrage, depuis le ministre jusqu'au simple maire de France. Le niveau de notre civilisation — car construire est un acte de haute civilisation — sera, dans les années qui viennent, entre les mains de ces mêmes maîtres d'ouvrage.

Il faut à tout prix atteindre le rythme de croisière de 420.000 logements avant trois ans, et je parle aujourd'hui plus pour le budget de 1965 que pour le budget de 1964, vous l'avez bien deviné.

Il nous faut atteindre à tout prix ce rythme de croisière, sinon nous allons au-devant d'une véritable catastrophe, ainsi que l'a prédit M. Taittinger.

Tel est le plus cher désir du rapporteur de la commission de la production et des échanges, qui rappellera, pour conclure, ce vers de Paul Valéry, bien de circonstance pour tous les mal logés :

« Le vent se lève mais il faut tenter de vivre. » (Applaudissements.)

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1964 (n° 549) (rapport n° 568 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

Construction (suite) et articles 33, 34 et 40 (annexe n° 7. — M. Taittinger, rapporteur spécial ; avis n° 586 de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

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

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

RENÉ MASSON.