

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 1965-1966

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 30^e SEANCE

1^{re} Séance du Vendredi 22 Octobre 1965.

SOMMAIRE

1. — Mise au point au sujet de votes (p. 3984).
MM. Cance, le président.
2. — Loi de finances pour 1966 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3984).

Monnaies et médailles.

MM. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; Giscard d'Estaing, ministre des finances et des affaires économiques.

Adoption des crédits inscrits aux articles 31 et 32.

Imprimerie nationale.

M. Sallé, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Lamps.

M. Boulin, secrétaire d'Etat au budget.

Adoption des crédits inscrits aux articles 31 et 32.

* (2 f.)

Travaux publics et transports.

II. — Aviation civile.

MM. Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; Duprier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges; Jacquet, ministre des travaux publics et des transports.

MM. Ponsellé, Montel, Davoust, Charret, Cermolacce, Loste, Commenay, Lavigne, Pleven, Macquet, Poudevigne, Miossec.

M. le ministre des travaux publics et des transports.

Etat B.

Titre III. — Adoption du crédit.

Titre IV. — Adoption de la réduction de crédit.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption des crédits.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Ordre du jour (p. 4001).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

MISE AU POINT AU SUJET DE VOTES

M. René Cance. Je demande la parole.

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

M. René Cance. Monsieur le président, mes amis Doize, Cermlac et moi-même, qui sommes voisins dans l'hémicycle, avons constaté, en lisant le *Journal officiel*, que nous avons été portés comme n'ayant pas pris part au vote sur le budget de l'éducation nationale.

Je me permets de vous demander qu'il soit indiqué au procès-verbal de la présente séance que nous avons voté contre, comme tous nos collègues du groupe communiste.

M. le président. Nous assistons depuis quelques jours à une prolifération des rectifications de vote. Nous allons faire procéder à un contrôle de la machine.

Mais dans ce domaine comme dans d'autres — par exemple sur la route — les erreurs des machines sont très rares ; des enquêtes approfondies le prouvent.

Puisque chacun vote pour soi, il faudrait que chacun s'ingénie à bien manœuvrer sa clé et à bien choisir son point d'impact. Le vote étant personnel, il serait en outre convenable que les victimes, disons, d'une erreur de la machine, la signalent eux-mêmes.

Cela dit, je rappelle que les rectifications de vote ne sont pas possibles. Au procès-verbal, il apparaîtra seulement que M. Cance, grâce au libéralisme de la présidence, aura pris la parole pour un rappel au règlement à la limite du règlement.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1966 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966 (n° 1577, 1588).

[Articles 31 et 32 (suite).]

Monnaies et médailles.

M. le président. Nous abordons l'examen du budget annexe des monnaies et médailles, dont les crédits figurent aux articles 31 et 32.

La conférence des présidents a prévu pour ce débat une durée globale de quinze minutes.

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, bien que le montant global des crédits et des dépenses du budget annexe des monnaies et médailles fasse apparaître une diminution de crédits de 2.670.000 francs, les variations constatées d'une année sur l'autre ne peuvent avoir de valeur significative à défaut d'un examen détaillé du programme d'activité de cet établissement.

En effet, la direction des monnaies et médailles est un établissement industriel et commercial, et la nature de ses fabrications, plus encore que leur volume, influe sur l'importance des crédits nécessaires.

Le produit attendu pour 1966 de la fabrication des monnaies françaises s'élève à 100.030.000 francs, en diminution de 7.670.000 francs par rapport à 1965. Ces recettes représentent néanmoins plus de 86 p. 100 de l'ensemble des ressources de ce budget.

Le fléchissement du produit de la fabrication des monnaies françaises s'explique non point tant par une importante diminution du volume des fabrications que par la nature très différente des pièces comprises au programme de frappe de l'année prochaine.

La diminution pour 1966 ne peut d'ailleurs surprendre, puisque le programme de remplacement des anciennes pièces par des pièces libellées en francs et en centimes entrera, l'an prochain, dans sa huitième année de réalisation.

Le programme initial a subi cependant des modifications. Au cours du premier semestre 1964 fut décidée la création des pièces de 10 francs en argent et des pièces d'un demi-franc

en nickel, destinées à remplacer les pièces de 50 centimes en cupro-aluminium. La fabrication de ces pièces s'est normalement poursuivie mais une nouvelle modification au programme de frappe a été introduite.

Il avait été prévu, en 1959, de fabriquer des pièces de 5, 2 et 1 centime en acier inoxydable. Seules les pièces de 5 et 1 centime ont été mises en circulation. Elles peuvent être critiquées, d'une part, en raison de leur taille réduite qui rend plus malaisée leur manipulation et, d'autre part, en raison de leur prix de revient élevé. L'acier inoxydable est un métal coûteux et difficile à travailler. Il convient de noter que la pièce de 5 centimes figure au budget de 1963 pour une valeur industrielle de 7 centimes.

L'arrêt de la fabrication des pièces de 5 centimes en acier inoxydable et leur substitution par des pièces de 5 centimes jaunes en cupro-aluminium au nickel, d'une valeur industrielle unitaire de 4 centimes, ont été décidés au cours du printemps dernier. Le désir de réduire le coût de la frappe de ces monnaies divisionnaires aurait d'ailleurs suffi à inspirer une telle décision, mais il semble que la raison véritable de cette modification de la pièce de 5 centimes tiende au fait que par son aspect, c'est-à-dire sa couleur et sa dimension, elle risquait de provoquer dans le public une confusion avec la pièce d'un demi-franc qui sera émise dans le courant du mois de novembre prochain.

Voici plusieurs années, les membres de la commission des finances avaient critiqué à juste titre, semble-t-il, le programme de frappe quant au choix de certains modèles en raison de la confusion entre certaines pièces, en particulier celles de 20 et de 50 centimes, difficiles à distinguer l'une de l'autre. On pouvait espérer que le choix de nouveaux modèles permettrait d'éviter à l'avenir certaines confusions entre les pièces.

La nouvelle pièce de 5 centimes sera du même type que les pièces de 20 et de 10 centimes, de même couleur et de même métal avec une simple différence de 3 millimètres de diamètre par rapport à la pièce de 10 centimes. Cette différence, si minime, suffira-t-elle pour permettre de les distinguer aisément l'une de l'autre ? Il est permis d'en douter.

Pourtant les modifications au programme de frappe sont, il faut bien le dire, coûteuses et il est regrettable de fabriquer des pièces d'un modèle nouveau pour les retirer ensuite rapidement de la circulation.

Je précise que le coût total de la démonétisation des pièces de 5 centimes en acier inoxydable, sur la base d'un prix de revient unitaire de 7 centimes, s'élèvera à 28 millions de francs, puisque 400 millions de pièces ont déjà été fabriquées. J'ai déjà signalé l'an dernier que la démonétisation de 147 millions de pièces en métal jaune de 50 centimes et leur remplacement par une pièce d'un demi-franc en nickel représentait une somme de 16.700.000 francs.

Ainsi, le coût de la démonétisation de ces deux pièces s'élèvera-t-il à 44.700.000 francs.

Il convient, par ailleurs, de féliciter l'administration des monnaies et médailles pour ses perspectives d'activité en net accroissement, tant pour la fabrication des monnaies étrangères, avec une prévision de recettes en augmentation de 50 p. 100, que pour la vente des médailles qui sera supérieure cette année de 10 p. 100 par rapport à 1964.

Dans le cadre des investissements prévus au budget, je n'insisterai pas sur les opérations actuellement en cours concernant le ravalement des façades de l'Hôtel des monnaies et des travaux de soutènement, ainsi que des aménagements et des installations de gros matériel, pour appeler l'attention de l'Assemblée sur l'important projet de construction d'une nouvelle usine monétaire au sujet de laquelle la première décision remonte à 1955.

Lors de la discussion du budget de 1961, toutefois, votre commission, s'estimant insuffisamment informée sur les conditions de réalisation de l'investissement projeté, proposa de refuser le vote des crédits supplémentaires qui lui étaient demandés. Elle fut suivie par le Parlement.

Le ministre des finances décida, en juin 1963, d'approuver le projet de construction en province d'une usine regroupant les diverses opérations de fabrication des monnaies métalliques. L'an dernier, il adressa au président de votre commission une lettre dans laquelle étaient exposés les considérations de tous ordres susceptibles d'être retenues pour le choix de l'endroit où la construction de l'usine serait effectuée.

Il y avait lieu d'assurer, disait-il, le relogement du personnel et des familles et l'emploi des épouses des ouvriers et de ne pas modifier trop profondément les modes de vie de familles venant de Paris, ou de sa banlieue immédiate.

Le ministre précisait que les quatre villes de Montpellier, Toulouse, Nantes et Bordeaux pouvaient répondre aux exigences ainsi posées, et s'engageait, en outre, à porter à la connaissance de la commission des finances le lieu d'implantation choisi pour la nouvelle usine monétaire dès que la décision serait prise.

Cette décision a été prise en mai dernier. Les membres de la commission des finances n'en ont pas été avertis autrement

que par la voie de la presse. Votre rapporteur déplore cette nouvelle négligence à l'égard de l'information normale du Parlement.

La nouvelle usine monétaire ne limitera pas son activité à la production des francs monétaires, mais assurera la fabrication d'une grande partie des pièces de monnaie. Le coût total de l'opération est actuellement évalué à 24 millions de francs, ce qui justifie l'ouverture au budget de 1966 d'un complément de dotations en autorisations de programme de 15.050.000 francs.

Le choix du terrain doit intervenir prochainement et, en tout cas, avant la fin de l'année. L'année 1966 sera consacrée à la procédure d'acquisition du terrain, à son aménagement et à l'établissement d'un projet de construction des immeubles à bâtir. La construction de l'usine devant se poursuivre durant l'année 1967 et au début de l'année suivante, on peut penser que c'est dans le courant de 1968 qu'interviendra la mise en place des premières machines, suivie, six mois plus tard environ, de la mise en fonctionnement de l'établissement.

Dans ces conditions, et si le programme de construction qui vient d'être exposé est respecté, quatorze années se seront écoulées entre la décision de construire et la réalisation de l'usine.

Telles sont les observations que j'ai cru nécessaire de vous fournir en présentant le budget de monnaies et médailles, dont je vous propose l'adoption. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Valéry Giscard d'Estaing, ministre des finances et des affaires économiques. Mesdames, messieurs, le budget des monnaies et médailles pour l'exercice 1966, soumis à votre approbation, présente des caractéristiques assez semblables à celles du budget de 1965, mais accentuent néanmoins l'effort de définition d'une nouvelle circulation monétaire entrepris depuis plusieurs années.

En effet, en apparence, si l'on considère le nombre des pièces de monnaie frappées en 1966 — 609 millions — on s'aperçoit qu'il sera très voisin de celui de 1965, 601 millions.

Le nouveau chiffre recouvre en fait une transformation assez profonde puisqu'il est possible, dès à présent, de diminuer la fabrication de certaines pièces qui approvisionnement désormais suffisamment la circulation monétaire française et, au contraire, de procéder aux dernières substitutions nécessaires.

Les deux points sur lesquels on note un ralentissement sensible des fabrications sont : la pièce de un franc, puisque la substitution est dès à présent largement opérée, et la pièce d'un demi-franc blanche qui entrera, comme vous le savez, en circulation au cours des semaines prochaines et qui a fait l'objet cette année d'un approvisionnement important par l'administration des monnaies et médailles.

A cette diminution des programmes de fabrication des pièces qui sont déjà ou vont être lancées en quantités suffisantes, s'ajoute la fabrication de la pièce de cinq centimes jaune destinée à compléter et à harmoniser notre gamme monétaire. En effet, la circulation monétaire — le rapporteur spécial l'a rappelé — sera désormais tout à fait homogène de couleur et de dimensions. Il y aura d'abord deux pièces en argent, de dix francs et de cinq francs, au sommet de la hiérarchie monétaire ; ensuite, deux pièces d'un type « Semeuse », de un franc et d'un demi-franc, dont le dessin sera identique à celui de la pièce de cinq francs ; enfin, une série de pièces jaunes de vingt, dix et cinq centimes.

Ainsi, après des recherches explicables et des changements justifiés par la structure naguère fort disparate de notre circulation monétaire, la présentation de la monnaie française sera parfaitement claire et, j'espère, stable pour une très longue durée. C'est le premier point.

Le second point concerne la construction de l'usine des monnaies et médailles.

Il a fallu, paraît-il, quatorze ans pour y aboutir. En tout cas, je ne m'en occupe que depuis trois ans et vous constaterez que le lieu d'implantation est décidé et que, dès cette année, les études préalables seront menées à leur terme.

Quel est en effet ce lieu ? J'ai appris par M. Baudis que nous aurions manqué d'égards pour le Parlement. Il a même ajouté dans son rapport, débordant quelque peu le cadre des monnaies et médailles, que ce manque de déférence était habituel. Il voudra bien recevoir le démenti de M. le président de l'Assemblée nationale qui sait parfaitement qu'il a été informé en temps utile du choix de la ville de Bordeaux (*Sourires.*) l'une des quatre villes entre lesquelles s'exerçait le choix proposé à l'administration.

Finalement, après une enquête complémentaire que j'ai demandée à M. le directeur des monnaies et médailles et pour

des raisons qui tenaient compte à la fois de l'environnement intellectuel et universitaire et de certaines conditions concernant les facilités d'acquisition de terrain et les voies de communication, c'est la région de Bordeaux qui a été retenue pour l'implantation de cette usine.

Il reste à choisir le terrain et à l'acquérir. Il y a deux jours, M. le directeur des monnaies et médailles était sur place pour procéder à un premier examen des terrains et c'est dans les jours prochains que s'exercera le choix définitif entre trois terrains proposés.

Au cours de cette même année 1966, un concours sera lancé, car il est bon que l'usine des monnaies et médailles présente le même caractère exemplaire, c'est-à-dire d'illustration architecturale, qu'a présenté l'hôtel des monnaies et médailles que vous connaissez, hôtel fonctionnel construit sur les quais de la Seine par l'architecte Antoine à la fin du règne de Louis XV.

Si bien qu'un concours à deux degrés est prévu, d'abord un concours sur titres intéressant un groupe d'architectes, ensuite un concours proprement dit, de façon que cette usine soit un modèle d'architecture industrielle moderne.

C'est donc à la fin de 1966 que ce projet sera connu dans ses détails et ce n'est que dans le budget de 1967 qu'apparaîtront certaines dépenses précises le concernant. Au cours des années ultérieures d'ailleurs, la fabrication des pièces métalliques diminuera au fur et à mesure de la substitution des nouvelles pièces de monnaie aux anciennes. Le régime normal de croisière des monnaies et médailles sera atteint progressivement vers les années 1968-1969.

Bien entendu, la construction de l'usine, sa dimension, ses moyens seront calculés non pas en fonction de la situation exceptionnelle où nous sommes, qui est celle d'un renouvellement de la circulation monétaire, mais en fonction des besoins normaux de l'administration des monnaies et médailles, qui a pour mission d'entretenir la circulation monétaire française et, exceptionnellement, de la renouveler.

Cette dernière opération étant faite, je souhaite qu'elle le soit pour longtemps. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Baudis, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, je prends acte du fait que vous avez bien voulu avertir M. Chaban-Delmas, maire de Bordeaux, de votre intention d'installer dans sa région l'usine de frappe des monnaies et médailles. Mais il importait selon votre engagement d'en aviser le président de la commission des finances. C'est ce point auquel je faisais allusion dans mon rapport.

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

Je mets aux voix les crédits des services votés, inscrits à l'article 31, au titre du budget annexe des monnaies et médailles, au chiffre de 102.488.385 francs.

(*Ces crédits, mis aux voix, sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix l'autorisation de programme inscrite au paragraphe 1^{er} de l'article 32 — Mesures nouvelles — au titre du budget annexe des monnaies et médailles, au chiffre de 16.961.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 32 — Mesures nouvelles — au titre du budget annexe des monnaies et médailles, au chiffre de 13.341.615 francs.

(*Ces crédits, mis aux voix, sont adoptés.*)

M. le président. Nous avons terminé l'examen du budget annexe des monnaies et médailles.

Imprimerie nationale.

M. le président. Nous abordons l'examen du budget annexe de l'Imprimerie nationale, dont les crédits figurent aux articles 31 et 32.

La conférence des présidents a prévu pour ce débat une durée globale de trente minutes.

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

M. Louis Sallé, rapporteur spécial. Le budget de l'Imprimerie nationale, tel qu'il nous est présenté, est en augmentation de 14.729.500 francs sur celui de 1965.

S'agissant d'un budget annexe, nécessairement équilibré par ses ressources propres, il convient de procéder successivement à l'analyse des recettes et des dépenses de ce budget.

Une première remarque s'impose : 95 p. 100 des recettes totales proviennent de la vente des impressions exécutées pour le compte des ministères et des administrations publiques, les

publications officielles et les impressions exécutées pour le compte des particuliers représentant l'essentiel des autres recettes.

Il est à noter que certaines administrations publiques, telles que l'université de Paris, la sécurité sociale et la direction des études et fabrications d'armement, qui traitaient jusqu'alors directement avec l'industrie privée s'adressent maintenant à l'établissement d'Etat.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, nous constatons que ce sont les crédits de matériel qui bénéficient du plus fort accroissement, la progression des dépenses d'investissement restant faible.

Les dépenses de personnel, qui sont en augmentation de 7,1 p. 100 par rapport aux dépenses correspondantes du budget précédent, se justifient par le recrutement de quinze ouvriers professionnels et de cinq manœuvres indispensables pour faire face à l'accroissement des tâches de l'imprimerie, et aussi par la formation de huit apprentis compositeurs orientalistes pour couvrir les besoins des ateliers de composition.

En ce qui concerne les charges sociales, l'augmentation de 1.075.593 francs qui ressort au chapitre 617 résulte de la conjugaison de mesures en sens opposé. D'une part, nous relevons une augmentation automatique de ces charges résultant de l'amélioration des rémunérations et un crédit supplémentaire de 911.000 francs au titre de l'ajustement de la contribution au fonds spécial de retraite des ouvriers de l'Etat. D'autre part, il nous est proposé une diminution de 500.000 francs du crédit global des cotisations et charges de sécurité sociale, une majoration de 1.700.000 francs inscrite dans le budget de 1965 s'étant révélée excessive.

C'est donc sur les dépenses dites de matériel que le présent budget accuse la plus forte augmentation.

L'extension très sensible de l'activité de l'Imprimerie nationale est à l'origine de cette augmentation de crédit.

Un crédit supplémentaire de deux millions de francs est destiné à couvrir l'augmentation de la consommation des papiers et matières de fabrication.

Une autre majoration de crédits de 2.690.500 francs concerne les travaux et façons exécutés à l'extérieur — pour 2.500.000 francs — et les fournitures à l'entreprise et les frais de poste, pour 190.000 francs.

Ainsi le bénéfice d'exploitation de l'Imprimerie nationale atteint 12.619.028 francs en 1966 contre 7.321.047 francs en 1965, soit une augmentation de plus de 72 p. 100.

En ce qui concerne la deuxième section, celle des investissements, nous remarquons que les crédits demandés pour 1966 — en augmentation de 200.000 francs seulement sur ceux de l'année précédente — atteignent cependant un niveau jamais atteint dans ce budget.

La mesure de l'effort d'investissement effectué par l'établissement est encore plus évident si l'on considère que les autorisations de programme qui n'atteignaient que 4.700.000 francs en 1965 s'élevaient pour 1966 à 6.855.000 francs. Ces crédits permettent le renouvellement et l'achat de matériel et aussi les grosses réparations de matériel et de bâtiments.

Un crédit de 100.000 francs a été ouvert, en 1965, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, pour financer les études préalables devant conduire à l'élaboration d'un nouveau projet de construction du restaurant de l'établissement. Le budget de 1966 ne comporte aucun crédit nouveau pour réaliser cette opération.

Il convient de rappeler que, depuis plusieurs années, la direction de l'Imprimerie nationale s'était préoccupée de l'agrandissement du restaurant qu'elle reconnaît elle-même comme insuffisant pour accueillir le personnel dans des conditions normales. Un premier projet d'aménagement du bâtiment existant prévoyait l'installation de deux salles de restaurant de 160 et 200 places et l'aménagement d'une salle de jeu et d'une garderie d'enfants. Une demande d'accord préalable avait été déposée auprès des services de la construction, le 28 janvier 1963. C'est seulement le 23 janvier 1964 que le ministre de la construction a notifié son refus, estimant souhaitable de reconsidérer le projet dans le cadre d'une étude d'ensemble ainsi que d'un projet d'assainissement de l'ilot « annexe Capitaine-Ménard ».

Votre commission s'était étonnée l'an dernier de la lenteur avec laquelle était menée cette opération, alors que l'accroissement continu des effectifs aggrave chaque année davantage une situation déjà difficile. Aussi avait-elle exprimé le vœu que le Gouvernement prenne l'engagement de tout mettre en œuvre pour réduire au maximum la durée de la phase préparatoire du nouveau projet. Comme l'avait indiqué M. le secrétaire d'Etat au budget en séance publique en novembre dernier, l'Imprimerie nationale a fait procéder provisoirement à l'aménagement d'une salle annexe du restaurant. Cette solution, qui permet de servir dans l'immédiat 200 repas supplémentaires, ne peut toutefois être considérée comme définitive.

Aussi, la mise au point d'un nouveau projet conforme aux observations du ministère de la construction est-elle activement menée par les services intéressés du ministère des finances.

Le problème posé par la construction d'un nouveau restaurant capable de recevoir l'ensemble du personnel est la seule difficulté à signaler dans ce budget. Il y a tout lieu de penser que le Gouvernement est conscient de l'urgence et de la nécessité de cette solution.

Telles sont les observations que je crois utile de vous présenter au sujet du budget de l'Imprimerie nationale dont je vous propose l'adoption. (Applaudissements sur divers bancs.)

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

M. René Lamps. Messieurs, je voudrais formuler quelques observations à l'occasion de l'examen du budget annexe de l'Imprimerie nationale.

Elles porteront sur deux questions principales : d'une part, les conséquences du décret n° 61-1318 du 4 décembre 1961 sur le fonctionnement de l'imprimerie, d'autre part, quelques problèmes sociaux touchant au régime des pensions et au paiement des primes.

Je ne reviendrai pas sur la question du restaurant dont M. le rapporteur a parlé, sinon pour dire que cette question n'est hélas pas nouvelle et que l'Etat ne donne pas un excellent exemple en rejetant sans cesse d'une année à l'autre une réalisation absolument nécessaire pour le personnel.

Le rapport fait état de la protestation d'un de nos collègues contre un prétendu privilège de l'Imprimerie nationale. Nous estimons, au contraire, pour le moins normal, que les administrations confient leurs travaux d'impressions à l'entreprise nationale parfaitement adaptée à ce genre de travail.

C'est à ce point de mon exposé que je voudrais analyser les conséquences du décret du 4 décembre 1961.

Avant ce décret, l'Imprimerie nationale possédait le monopole de l'impression des documents administratifs. Si pour des raisons diverses il fallait sous-traiter, faire appel à l'entreprise privée, c'était elle qui en décidait. Cela lui permettait de maintenir une activité continue, condition indispensable d'une utilisation rationnelle du personnel et du matériel.

Le décret du 4 décembre 1961 a innové en ce sens qu'il a supprimé pour l'Imprimerie nationale le monopole des commandes administratives. Ce monopole a été partiellement transféré aux administrations qui peuvent traiter de gré à gré, l'Imprimerie nationale devant être seulement informée des commandes qui seraient confiées ainsi à l'entreprise privée.

Quand on sait quelle faveur rencontrent les sociétés privées auprès du Gouvernement, on n'est pas loin de penser que les travaux les plus rentables ne sont pas confiés à l'Imprimerie nationale.

Sur l'ensemble des dossiers d'impression des administrations, il semble que 10 à 12 p. 100 seraient confiés à l'industrie privée. Mais si l'on se place sous l'angle du chiffre d'affaires, la proportion est beaucoup plus importante.

Il en résulte des difficultés dans la marche de l'entreprise. Alors que des milliers de dossiers sont traités à l'extérieur, les machines typographiques sont contraintes à des heures d'attente.

Nous pensons donc nécessaire de revenir aux dispositions antérieures au décret du 4 décembre 1961.

En outre, la tutelle du ministère des finances gêne l'imprimerie dans sa politique d'investissement. Le sous-équipement la conduit en définitive à sous-traiter des travaux qui pourraient et qui devraient être exécutés à l'Imprimerie nationale.

Enfin, à propos du personnel, je note que les crédits sociaux ne sont majorés, pour 1966, que d'une somme correspondant à un franc par personne. Par ailleurs, je me permets de signaler que l'article 13 du décret du 24 septembre 1965, relatif au régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, fixe à soixante ans l'âge de la retraite pour les ouvriers et ouvrières. Il en résulte une perte de droits acquis pour les ouvriers qui pouvaient obtenir leur pension à cinquante-cinq ans après avoir travaillé pendant trente ans.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir réexaminer cette question.

Enfin, si les accords de salaires des ouvriers entrent en vigueur à la date de la signature des conventions, il n'en est pas de même des accords sur les primes qui ne prennent effet qu'à la date de la promulgation du décret.

Or l'application d'un accord, signé en avril 1964, sur les primes de fin d'année, entre la profession et les ouvriers du livre, n'a pas encore été étendue par le Gouvernement à l'Imprimerie nationale. Je demande donc que les accords concernant les primes soient appliqués dans les mêmes conditions que les accords concernant les salaires.

L'Imprimerie nationale, grâce à ses traditions, grâce à la qualité de son personnel, a acquis une réputation qui débord nos frontières. Il est bon, croyons-nous, de sauvegarder ce

patrimoine et d'apporter le maximum de sollicitude à l'ensemble de son personnel. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. Mesdames, messieurs, je répondrai très brièvement à M. le rapporteur et à M. Lamps.

M. Sallé a présenté sur les problèmes de l'imprimerie nationale un excellent rapport très complet qui n'appelle, de ma part, aucune observation particulière.

A vrai dire, la seule question qu'il a soulevée concerne le restaurant. Elle a d'ailleurs été également évoquée par M. Lamps, cette année comme l'année dernière.

Le problème de l'aménagement du restaurant se pose depuis un certain temps ; il s'agissait d'aménager l'annexe de l'imprimerie nationale, située au numéro 12 bis, de la rue du Capitaine-Ménard, à Paris. Vous savez qu'un projet avait été déposé dans ce sens, mais, ainsi que je l'ai indiqué l'année dernière, le ministre de la construction avait formulé un certain nombre d'observations nous amenant à reconsidérer le projet.

De nouvelles études ont donc été entreprises et un crédit de cent mille francs a été inscrit dans le budget de 1965 à cet effet.

Nous avons fait procéder à l'installation d'une salle annexe de restaurant dans une partie des locaux de la rue de la Convention. L'établissement sera ouvert lundi prochain et pourra servir deux cents rationnaires. Ces locaux de restaurant n'auront évidemment qu'un caractère provisoire. Nous devons reconsidérer l'ensemble du problème et faire édifier dans l'îlot du Capitaine-Ménard un bâtiment qui regroupera tous les services sociaux.

Ce projet, actuellement à l'étude, prévoit l'affectation d'un étage entier au restaurant. Nous pourrions ensuite, pensons-nous, régler définitivement cette question dont la réalisation, vous le concevez, supposera nécessairement certains délais.

M. Lamps a évoqué le décret du 4 décembre 1961 et le privilège accordé à l'imprimerie nationale. Reconnaissons qu'il s'est aperçu assez tardivement des effets de ce texte vieux, maintenant, de près de quatre ans.

Quoi qu'il en soit, le décret du 4 décembre 1961 ne modifie pas profondément les textes qui sont à l'origine de ce privilège.

A la vérité, l'imprimerie nationale a des servitudes importantes. Il ne faut pas oublier en particulier qu'elle est un service public. Elle doit faire face à des tâches urgentes d'impression. Ainsi, par exemple, les documents budgétaires dont le dépôt devant le Parlement est soumis à des délais déterminés, doivent être imprimés de toute urgence. En raison même de l'importance de ses tâches, l'imprimerie nationale doit donc sous-traiter avec des entreprises privées. Cette pratique est parfaitement normale et ne porte pas atteinte à son privilège comme le croit M. Lamps.

Nous sommes là en présence d'un problème d'organisation et non de concurrence avec le secteur privé.

Je vais faire appel à un souvenir personnel. Alors que j'étais secrétaire d'Etat aux rapatriés, j'ai dû demander l'impression rapide de toute une série de formulaires pour faire face à l'arrivée massive de rapatriés, lesquels devaient remplir ces formulaires en débarquant dans les différents ports. L'imprimerie nationale ne pouvant assurer dans les délais demandés l'impression de cette énorme quantité de documents, j'ai été autorisé à traiter avec le secteur privé. Mais il n'y a là, encore une fois, aucune atteinte au principe du privilège.

M. René Lamps. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat au budget. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Lamps avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. René Lamps. Monsieur le secrétaire d'Etat, mon observation ne concernait pas la possibilité, pour l'imprimerie nationale, de sous-traiter. Elle l'a toujours fait. Quand elle reste le maître d'œuvre, il n'y a pas de problème. Je visais, en réalité, l'article 4 du décret du 4 décembre 1961 qui, à la longue — je réponds à votre première remarque — s'avère tout de même assez gênant pour l'imprimerie nationale. Dans son deuxième alinéa, cet article laisse, au fond, aux administrations la possibilité de traiter elles-mêmes de gré à gré avec l'industrie privée sans passer par l'imprimerie nationale.

C'est en cela que le décret avait innové par rapport au régime antérieur.

M. le secrétaire d'Etat au budget. En réalité, monsieur Lamps, cette initiative est tout à fait restreinte puisqu'elle est soumise

à l'examen d'une commission des impressions administratives qui a été instituée précisément par l'article 5 du décret du 4 décembre 1961.

Vous avez fait aussi allusion à deux autres problèmes.

Le premier concerne les primes accordées au personnel. Les imprimeries privées qui ont adhéré à la convention collective des arts graphiques accordent, en effet, ces primes. En revanche, l'imprimerie nationale ne pourra le faire que lorsque les dispositions modifiant la convention auront été rendues obligatoires par le ministre du travail.

Le deuxième problème concerne l'âge de la retraite des personnels. Les ouvriers de l'imprimerie nationale font partie des ouvriers des établissements industriels de l'Etat. A ce titre, les règles d'harmonisation que j'ai eu l'honneur de défendre devant cette Assemblée comme devant le Sénat, lors de la révision du code des pensions, leur sont applicables. Ils doivent donc s'y soumettre.

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

Je mets aux voix les crédits des services votés, inscrits à l'article 31 au titre du budget annexe de l'imprimerie nationale, au chiffre de 122.249.260 francs.

(Ces crédits, mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'autorisation de programme inscrite au paragraphe I de l'article 32 — mesures nouvelles — au titre du budget annexe de l'imprimerie nationale, au chiffre de 6.885.000 francs.

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

M. le président. Je mets aux voix les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 32 — mesures nouvelles — au titre du budget annexe de l'imprimerie nationale, au chiffre de 19.572.206 francs.

(Ces crédits, mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen du budget annexe de l'imprimerie nationale.

Nous abordons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (II. 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 : + 16.998.825 francs ;
« Titre IV : — 68.988.000 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 EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme, 603.100.000 francs ;
« Crédits de paiement, 228.535.000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme, 27.700.000 francs ;
« Crédits de paiement, 11.200.000 francs. »

Le débat a été organisé comme suit :

Gouvernement, vingt-cinq minutes ;
Commissions, trente minutes ;
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., quinze minutes ;
Groupe socialiste, dix minutes ;
Groupe du centre démocratique, cinq minutes ;
Groupe communiste cinq minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, cinq minutes ;
Groupe des républicains indépendants, cinq minutes ;
Isolés, cinq minutes.

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

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le budget de l'aviation civile pour 1966 est sensiblement égal au précédent. C'est ainsi que, pour 1965, le total des crédits était de 968 millions de francs et que, pour 1966, il sera de 980 millions de francs.

En répartition, les dépenses ordinaires témoignent d'une réduction de 42 millions, différence due surtout au fait de l'absence de la subvention à Air France. Quant aux dépenses en capital, elles attestent une augmentation de 54 millions.

Autres chiffres à noter, les autorisations de programme et les crédits de paiement. En 1965, il y avait 565 millions de francs d'autorisations de programme et 481 millions de francs de crédits de paiement; il y aura, en 1966, 630 millions de francs d'autorisations de programme et 535 millions de francs de crédits de paiement, soit, en ce qui concerne ce poste, une augmentation de 70 millions.

L'ensemble de ce budget, il convient de le souligner dès à présent, est dominé par deux faits essentiels: la reprise du transport aérien mondial et français et l'évolution du problème que pose la réalisation de l'avion supersonique Concorde.

Je me bornerai à présenter quelques remarques sur les aspects essentiels de ce budget et sur les perspectives qu'il offre.

Ma première observation concernera le titre III: Moyens des services.

Les mesures nouvelles sont, en fait, des ajustements aux besoins, alors que les mesures liées à une modification de l'activité ou de l'organisation des services ou intéressant la situation des personnels ne témoignent pas d'une progression cependant si souhaitable.

Réserve faite de la création de 113 postes nouveaux au titre de la navigation aérienne et de 7 postes nouveaux au titre de la météorologie, il est permis de craindre que ne puissent être prises les mesures que justifie l'obligation de faire face aux besoins qui résultent du très net accroissement des tâches relatives à la circulation aérienne.

Je souhaite, monsieur le ministre, que tout à l'heure vous puissiez nous rassurer sur ce point.

D'un mot, je rappelle, s'agissant d'un problème souvent évoqué ici, la décision de principe prise en faveur du regroupement des services du secrétariat général de l'aviation civile sur le terrain situé dans l'îlot Convention-Croix-Nivert-Javel et Lecourbe, facilitant ainsi une activité aux multiples tâches.

Un chapitre important qui, l'an dernier, avait été quelque peu allégé, est, cette année, augmenté de 2.750.000 francs. Il s'agit du chapitre 34-81 concernant la formation des pilotes. Cette somme est, en fait, la conséquence du rétablissement d'une partie des crédits annulés aux budgets de 1964 et 1965 en raison des excédents des effectifs. Les besoins actuels et les demandes des compagnies justifient cette reprise.

Dans le domaine des interventions publiques apparaissent les efforts confirmés en faveur de l'A. S. E. C. N. A., c'est-à-dire de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, avec une augmentation de 4.912.000 francs, et cela sur un budget de 76 millions en 1965 qui connaîtra vraisemblablement, pour 1966, une majoration de 6 p. 100.

En revanche, pour l'O.G.S.A., l'Organisation de la gestion et de la sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara — qui est quelque peu en Afrique du Nord l'homologue de l'A.S.E.C.N.A. — il y a une réduction de 5 millions de francs.

Autre indication intéressante quant à son volume et à ses raisons, un crédit supplémentaire de 1.800.000 francs est prévu au titre de dégrèvement de carburant. C'est la conséquence de l'accroissement du trafic aérien français dont nous devons nous féliciter.

C'est également au titre des interventions publiques que sont inscrites les opérations concernant l'aéroport de Paris, Air France et Air Inter.

Dans mon rapport écrit, j'ai consacré de larges développements à l'activité de cet établissement et à la situation de ces compagnies. Je ne rappellerai donc que brièvement l'essentiel des activités concernées.

L'aéroport de Paris, depuis quelques années, grâce au développement progressif de l'activité générale d'Orly et du Bourget, a largement dépassé le stade du petit équilibre.

Les importants travaux d'équipement qu'il a réalisés ont été financés, pour les neuf dixièmes environ de leur montant, par le recours à l'emprunt. Les charges financières qui en résultent ne pouvant être intégralement supportées par l'établissement, l'Etat alloue à l'aéroport de Paris une subvention annuelle. Toutefois, la part d'autofinancement s'accroît d'année en année, alors que la subvention de l'Etat tend à se stabiliser, de telle sorte que l'aéroport de Paris supporte une part croissante des charges financières résultant des emprunts contractés.

Pour 1964, le total des charges d'exploitation, frais de financement plus frais financiers et dotations aux comptes d'amortissements et de provisions, s'est élevé à 175 millions de francs, soit 13 p. 100 de plus qu'en 1963.

Pour la même période, le total général des produits s'est élevé à environ 180.500.000 francs, soit en augmentation de 15,9 p. 100 par rapport à 1963.

La subvention s'est élevée à 36 millions de francs. Celle-ci, fixée initialement à 33 millions de francs, a été augmentée d'une somme de 3 millions de francs, afin de compenser la perte de recettes résultant du report au 1^{er} juin 1964 de la mise en application du nouveau barème de la redevance passager.

Pour 1965, les produits d'exploitation proprement dits sont estimés à 160 millions de francs et les charges de fonctionnement à 105 millions de francs.

Le total des charges du compte d'exploitation, pour cette même année, a été évalué à 188 millions de francs, y compris les frais financiers.

Le total général des produits doit équilibrer le total général des charges.

L'aéroport de Paris recevra donc de l'Etat, pour l'année 1965, une subvention de 36 millions, c'est-à-dire identique à celle de 1964.

Pour l'année 1966, les caractéristiques du compte prévisionnel de charges et produits diffèrent assez peu de celles du compte prévisionnel de 1965, ce qui paraît justifier le maintien de la subvention de 36 millions.

Parmi les lourds investissements auxquels doit faire face l'aéroport de Paris, se situent ceux qui résultent de la création de l'aéroport de Paris-Nord, à la suite d'une décision prise par le Gouvernement le 13 janvier 1964.

Bien entendu, le financement des investissements est fondé sur l'emprunt. En ce qui concerne ce projet, j'indique qu'actuellement les formalités administratives se poursuivent, ainsi que les négociations pour des accords amiables en vue des acquisitions de terrains nécessaires.

Je signale à cet effet que les problèmes ne sont pas faciles à résoudre, car l'emprise du nouvel aéroport représente une superficie de 2.918 hectares, 1.467 en Seine-et-Oise et 1.499 en Seine-et-Marne. Il s'agit là de terrains de culture de grande valeur, ce qui complique quelque peu la solution.

L'un des problèmes essentiels qui se pose à l'aéroport de Paris est celui de la recherche de l'équilibre de ses dépenses, grâce aux redevances.

Il apparaît en ce domaine que les charges d'investissements et d'exploitation, résultant des suggestions multiples que connaît cet établissement, sont d'une importance telle qu'il est bien difficile d'obtenir l'équilibre par le seul produit des redevances. Les majorations de celles-ci seraient alors exorbitantes.

D'ailleurs, au cours de l'élaboration du V^e plan, il a été calculé que dans l'hypothèse d'une stabilité rigoureuse des prix, il conviendrait d'augmenter le taux de ces redevances, de façon à faire accroître leur produit annuel de 58 p. 100 en moyenne pour équilibrer le compte d'exploitation sans subvention de l'Etat, au cours de la période 1966-1970. Une augmentation de cette ampleur ne paraît pas souhaitable. Il faut plutôt convenir avec objectivité de la nécessité d'une équitable répartition, en pareille entreprise, des responsabilités de l'Etat et de l'établissement à vocation publique.

En ce qui concerne Air France, votre rapporteur est particulièrement heureux de noter que, pour la première fois, le budget ne prévoit pas de dotation d'équilibre au profit de notre compagnie nationale.

Cette constatation, certes, s'intègre dans le phénomène général qui permet de constater la reprise du transport aérien mondial depuis 1964, confirmé en 1965. Cela témoigne aussi de la parfaite conscience qu'ont de leur mission et responsabilités les dirigeants d'Air France. Il nous est agréable de le souligner et d'en féliciter les intéressés.

Dans notre rapport un long développement est consacré aux activités de la compagnie nationale. Qu'il nous soit permis néanmoins de rappeler quelques chiffres: de 1963 à 1964, le chiffre d'affaires réalisé, compte non tenu de l'indemnité résultant du contrat d'exploitation avec l'Etat, passe de 1.634 millions à 1.735 millions de francs, soit une augmentation de 6,1 p. 100 contre 3,7 p. 100 de 1962 à 1963.

Grâce aux mesures d'économie appliquées par la compagnie dans tous les domaines, grâce également aux bons résultats de trafic enregistrés, sous le double effet d'une évolution favorable du transport et des propres efforts de la compagnie, le déficit qui était encore de 92.400.000 francs en 1963, a été réduit de près des deux tiers, puisqu'il n'était plus que de 34.100.000 francs en 1964. Le déficit prévu était de 85 millions.

Pour 1965, les résultats prévus permettraient de dégager, un léger bénéfice en raison de la stabilité des dépenses et de l'augmentation des recettes.

Il s'agit là d'une amélioration très sensible des résultats, puisque l'équilibre financier serait atteint. Ces données n'incluent cependant pas les conséquences financières de certaines incertitudes qui pèsent sur les résultats de la compagnie, litiges concernant le versement de rappels d'augmentations de salaires, menaces de perte de droit de trafic dans certains pays.

Les résultats connus de 1965 s'avèrent quelque peu supérieurs à ceux qui étaient initialement prévus. Si cette tendance se confirme pour l'année entière, on peut escompter

que malgré les incertitudes que je viens de rappeler, l'équilibre financier de la compagnie pourra être effectivement atteint dès la présente année.

Comme chaque année, les prévisions financières pour l'année suivante ne peuvent être établies avec précision que lorsque les résultats de la période estivale de l'année en cours sont connus.

Toutefois, dans l'hypothèse d'une conjoncture économique mondiale satisfaisante, permettant un développement de la clientèle aéronautique semblable à celui qui a été constaté en 1964 et en 1965, par suite d'une stabilité générale des prix, Air France estime qu'elle pourra, en continuant les efforts d'économie qu'elle a entrepris, obtenir cette année un bénéfice de l'ordre de 40 millions de francs.

Tels sont, mesdames, messieurs, les résultats de notre compagnie nationale. Celle-ci ne cède pas néanmoins à l'euphorie et elle demeure encore très préoccupée de son avenir, notamment en ce qui concerne son activité au cours des années 1970 et suivantes. Elle réalise l'importance des difficultés du transport aérien en face d'une concurrence de plus en plus sévère. Elle souhaiterait — et j'amorce ainsi les remarques que je formulerais dans quelques instants en ce qui concerne les constructions aériennes — être dotée en temps opportun, notamment sur les courtes distances, d'un type d'appareil lui permettant une exploitation plus facilement rentable, voire susceptible d'être plus facilement équilibrée.

En ce qui concerne Air Inter, je signalerai brièvement la physionomie d'exploitation particulièrement encourageante de cette compagnie qui assume, vous le savez, la desserte aérienne métropolitaine.

Il est bon de souligner dès l'abord combien ceux qui ont cru à Air Inter et qui ont entendu démontrer la nécessité d'un transport aérien métropolitain trouvent dans l'heureuse progression des résultats une satisfaction et la récompense de leurs efforts.

Nous avons longtemps insisté sur cette nécessité, sur l'obligation de doter notre politique de décentralisation de cette desserte des temps modernes. Le problème n'a pas été aisément résolu et il est heureux qu'à l'aide parfois hésitante de l'Etat se soit ajoutée celle — beaucoup plus délibérée — des chambres de commerce ou des collectivités, animées en cela par ceux qui ont la responsabilité d'Air Inter.

Je vous rappelle les résultats obtenus par cette compagnie : en 1964, 58 millions de francs de chiffre d'affaires, pour 520.000 passagers transportés ; en 1965, 80 millions de francs de chiffre d'affaires, pour 750.000 passagers.

Selon les prévisions du V^e plan, 2.200.000 passagers seront transportés en 1971.

Ce sont là, certes, des chiffres réconfortants et des prévisions encourageantes. Ils posent néanmoins un double problème, celui de la certitude quant à la continuité de la mission d'Air Inter et à l'équipement de sa flotte.

Sur le premier point, monsieur le ministre, vous avez pris récemment une initiative qui rassurera les responsables d'Air Inter, certes, mais aussi ceux qui demeurent préoccupés de la desserte aérienne métropolitaine, laquelle pose un problème délicat auquel se sont attachés certains qui ont pris beaucoup de risques. Il est normal qu'au moment où les résultats se confirment, on leur donne possibilité de poursuivre leur action.

Cette confirmation est d'autant plus nécessaire qu'elle conditionne la première étape du financement auquel doit faire face Air Inter qui, dans sa programmation au regard de sa flotte, doit acquérir trois Caravelle dans un avenir immédiat, c'est-à-dire investir 75 millions de francs.

Les deux tiers de cette dépense seront couverts par des emprunts au titre des crédits du F. D. E. S. ; l'autre tiers, soit 25 millions de francs, sera couvert à concurrence de 10 millions de francs par l'autofinancement et de 15 millions de francs par l'augmentation du capital de cette compagnie, qui passera ainsi de 8.500.000 francs à 23.500.000 francs.

Les deux considérations se tiennent ; elles sont, dans leur solution, absolument liées et je me réjouis, monsieur le ministre, que vous ayez donné cette assurance qui permettra à Air Inter de poursuivre son activité avec une flotte appropriée et une infrastructure commerciale répondant aux besoins sans cesse grandissants de cette compagnie, qui confirment cette année sa réussite.

Abordant le titre VI des dépenses en capital, je note l'effort très important qui apparaît dans les chapitres 53-20, 53-22 et 53-24.

Je désire présenter une remarque sur ce point.

L'aviation civile qui, dans le domaine de la construction aéronautique, était jusqu'à ce jour quelque peu à la remorque exclusive de l'aviation militaire, manifeste une libération de cette tutelle puisque, pour la première fois, deux postes du

budget lui accordent, en quelque sorte, une personnalité d'intervention, en la dotant d'un crédit de 6 millions de francs au titre des études et recherches de programmes d'expérimentation et d'un crédit de un million de francs au titre de la recherche scientifique et technique.

Il s'agit là de recherches fondamentales qui favoriseront la naissance d'une industrie nationale.

Mesdames, messieurs, réserve étant faite, en vous demandant de vous reporter à mon rapport écrit, de ce qui concerne l'attribution de tel ou tel crédit au regard de chaque catégorie d'appareils, j'évoquerai surtout les dispositions du chapitre 53-24.

Celui-ci est, certes, le plus déterminant, voire le plus important, puisqu'il fixe à 401 millions de francs les autorisations de programme et à 147.700.000 francs les crédits de paiement.

La répartition de ces crédits, hormis ceux prévus pour Concorde, font apparaître, certes, l'aide maintenue à Sud Aviation pour les aménagements entrepris sur Caravelle. Mais elle témoigne dans le même temps du souci du Gouvernement d'accorder toutes les possibilités d'études et de recherches en faveur de prototypes ou d'amélioration des avions existants, en ce qui concerne le gros porteur comme les avions d'affaires.

C'est ainsi qu'un crédit de deux millions de francs est prévu pour ces derniers. Quant à l'étude de l'avion gros porteur, un crédit de 5 millions de francs figure pour la première fois au budget.

Au sujet de l'avion gros porteur se pose le problème des appareils face à l'avenir du transport aérien.

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

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial. Monsieur le président, pour répondre à votre injonction...

M. le président. C'était une injonction toute amicale.

M. Marcel Anthonioz. ... j'abrègerai quelque peu mes observations.

D'ailleurs, nous aurons d'autres occasions d'évoquer les besoins sur les grandes et sur les moyennes distances.

Les problèmes qui se posent pour les courtes distances justifient pleinement les études qui doivent être entreprises en vue de doter le transport aérien français de l'avion court-courrier, de ce véritable aérobis, à même de « nettoyer le ciel », si je puis dire, qui, sur des distances de 500 à 1.500 kilomètres, sera à même d'assurer la rentabilité des compagnies aériennes.

Sur ce point, monsieur le ministre, je vous rappelle combien il est important que ces études soient entreprises, que l'appareil soit défini, quant à ses missions et à sa vocation, et que soit recherchée la collaboration avec les industries françaises, certes, puis, si besoin est, à l'image de ce qui se fait actuellement pour le Concorde, avec nos amis anglais, voire avec l'Allemagne de l'Ouest.

Des études de cette nature représentent, nous a-t-on dit, un investissement de près de deux milliards de francs. J'ai peine à croire que nous ayons à envisager une telle dépense. Quoi qu'il en soit, ces études sont urgentes.

Trop souvent on entend dire et on laisse croire que Caravelle est abandonné. Si le rythme de la fabrication de cet appareil a diminué, si au lieu de fabriquer quatre Caravelle par mois, on n'en sort que trois tous les deux mois, il convient tout de même de rappeler que la fabrication de ce magnifique appareil continue à suivre son cours et qu'il sera même produit en versions améliorées, offrant ainsi aux utilisateurs de meilleures possibilités de rentabilité.

Je n'ajouterai que quelques mots sur Concorde, puisque j'ai rappelé il y a quelques instants l'importance des crédits réservés à la construction de cet appareil.

L'opération Concorde, en vertu de l'accord du 29 novembre 1962, avait été chiffrée à 1.865 millions de francs. Cette estimation fut portée plus tard à 2.646 millions de francs.

D'autres améliorations importantes furent décidées afin d'accroître les performances techniques de l'appareil et d'en faciliter la rentabilité.

C'est ainsi que le fuselage fut allongé afin de lui donner une capacité de 130 personnes et que l'appareil fut conçu de telle façon que son autonomie de vol lui permette au moins la traversée de l'Atlantique.

Au terme de ces aménagements, l'estimation fut fixée, en avril 1964, à 3.800 millions de francs — hors taxes, bien entendu — ce qui permet d'affirmer que l'ensemble de l'opération Concorde représentera un investissement de cinq milliards de francs, soit de 2.500 millions de francs pour la France.

D'aucuns pourront dire qu'il s'agit là d'une dépense exagérée et que l'opportunité de la fabrication du Concorde était discutable.

Nous réaffirmons la nécessité de poursuivre cette opération qui, d'ailleurs, se développe fort heureusement. Nous rappelons qu'il s'agit non pas de réaliser un avion mais, en fait, de doter l'industrie aéronautique française des véritables raisons de son dynamisme et de permettre à un très grand nombre d'entreprises — ne serait-ce que les industries d'équipement — qui n'ont pu le faire jusqu'à ce jour de témoigner de leurs possibilités et de créer ainsi une industrie nouvelle qui ira au-delà de la réalisation du Concorde.

C'est ce point que nous devons signaler au moment où nous rappelons l'importance des crédits prévus en faveur du Concorde. En conclusion, il convient que les opérations soient menées rapidement, certes, mais avec discernement, afin que cet appareil soit prêt en temps opportun et conserve cette avance de quelque trois années sur l'appareil de nos concurrents américains, ce qui permettrait la commercialisation de cette réalisation dans des conditions souhaitables.

Dans le domaine de l'infrastructure en métropole — aéroports et routes aériennes — il convient de souligner les efforts entrepris mais aussi d'insister sur ceux qui doivent être poursuivis, notamment dans le cadre de la décentralisation.

Aussi je crois opportun de signaler qu'il est prévu au budget de 1966, pour l'infrastructure hors Paris et périphérique, un crédit de 27.900.000 francs, alors que dans le même temps, simplement au titre de l'aéroport de Paris, est envisagé un investissement — par l'emprunt, bien sûr — de 179 millions de francs. Il n'y a certes pas de commune mesure entre l'un et l'autre de ces objectifs, quant à leur volume et à leur importance.

Toutefois, s'agissant de la mise en condition du pays afin de faciliter une desserte intérieure dont je rappelais les progrès en évoquant les problèmes d'Air Inter, il serait souhaitable qu'intervienne une répartition plus équitable de nos efforts.

Quant aux investissements hors métropole, il est évident que certaines restrictions retarderont l'amélioration de quelques aéroports, tel celui de Nouméa, et celle d'aérodromes, comme ceux des Nouvelles-Hébrides et des îles Wallis sur lesquels il est impossible à un appareil de se poser lorsqu'il a plu.

En ce qui concerne l'aviation légère et sportive, il est important de rappeler combien celle-ci doit retenir notre attention et bénéficier des efforts que réclame, certes, l'initiation à l'aviation.

Mais il convient aussi de signaler, sur le plan sportif, l'intérêt chaque jour grandissant que représente l'utilisation de l'avion d'affaires. Dans ce domaine, il faut favoriser l'aide au aéroclubs, voire aux collectivités qui prennent l'initiative de créer ou d'aménager des aérodromes.

Avant de conclure, je rappellerai les résultats obtenus par une compagnie française de transports aériens qui tient, dans le transport aérien mondial, une place très enviable puisqu'elle est au dix-septième rang sur quatre-vingt-cinq compagnies : il s'agit de l'Union des transports aériens — U. T. A. — que nous félicitons de sa réussite et de son dynamisme.

Selon le bilan de l'O. A. C. I., 1964 aura été non seulement la meilleure année dans l'histoire des transports aériens — 156 millions de passagers transportés — mais encore celle qui accuse le taux d'accroissement le plus élevé depuis dix ans, puisque celui-ci est chiffré à 17 p. 100.

On note toutefois le fléchissement des moyen-courriers au profit d'une relance sensible des long-courriers, spécialement sur l'Atlantique-Nord.

En revanche, la concurrence qui oppose les compagnies ne s'est pas atténuée et c'est un domaine où les problèmes d'adaptation aux techniques et aux marchés doivent être suivis avec vigilance.

Le IV^e plan qui a respecté, voire dépassé ses objectifs en ce qui concerne la construction aéronautique, l'infrastructure en métropole, les investissements relatifs à l'aéroport de Paris, ne peut justifier de semblables résultats quant aux compagnies aériennes.

D'après les estimations que l'on peut faire pour l'année 1965, le total de l'offre des compagnies françaises sur l'ensemble des lignes internationales représenterait environ 80 p. 100 des prévisions pour cette dernière année du IV^e plan.

Ainsi se confirme, à la veille de la mise en œuvre du V^e plan, la reprise du transport aérien dont bénéficient heureusement les compagnies aériennes françaises.

Les motifs de satisfaction que nous pouvons en retenir ne doivent pas nous faire oublier les exigences et la sévérité de la compétition en cours mais, au contraire, nous confirmer en notre volonté de tout mettre en œuvre, tant sur le plan technique que sur les plans financier et social, afin de donner toutes ses chances au transport aérien français.

Au terme de ces remarques, votre commission des finances vous invite, mesdames, messieurs, à voter le budget de l'aviation

civile et le rapporteur demande à M. le président de bien vouloir l'exuser d'avoir dépassé le temps de parole qui lui était imparti. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U. N. R. - U. D. T.)

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

M. Bernard Duperier, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'habitude a été prise depuis longtemps, dans cette maison, de voir les rapporteurs spéciaux de la commission des finances traiter au fond l'activité des départements dont ils analysent les budgets.

Leur compétence financière a toujours été hautement estimée par leurs collègues, mais il nous est également donné, chaque année, au moment de la discussion du budget, de constater la très grande technicité de leurs exposés.

C'est pourquoi, lorsqu'ils ont regagné le banc de leur commission, il devient bien difficile, pour les infortunés rapporteurs pour avis qui passent après eux, d'énoncer quelque chose qui n'ait pas été déjà dit par leurs distingués collègues de la commission des finances.

M. Henry Rey. Très bien !

M. le rapporteur pour avis. Ainsi, chaque année, l'Assemblée est condamnée à entendre deux fois de suite la même chose, à propos de chaque budget.

Bis repetita placent, disaient les Romains. Mais quand même pas à longueur de budget ! Et l'on s'explique que certains, s'en trouvant rebulés, n'en supportent pas l'épreuve.

La très belle tenue du rapport si complet que M. Anthonioz vient de nous présenter, comme à son habitude, me pousse donc aujourd'hui à limiter mon propos à quelques remarques d'ordre général.

Il va sans dire que, en tant que membre consciencieux de la commission de la production et des échanges, j'ai quand même rédigé, « pour avis », un rapport aussi complet que possible, où sont passés en revue tous les éléments du budget qui vous est présenté. Ce document que vous avez tous lu, sans doute, est en distribution depuis huit jours déjà.

La première question qui se pose à propos du budget de l'aviation civile est de savoir si celui-ci est en diminution ou en augmentation sur le budget de l'an dernier. C'est peut-être élémentaire, mais c'est moins simple qu'il n'y paraît à première vue.

En effet, si l'on ne regarde que la récapitulation générale, à la page 14 du fascicule budgétaire bleu, on peut avoir l'impression que le chiffre du budget est resté à peu de chose près le même, son augmentation n'étant que de 1,16 p. 100. Mais le fait qu'un poste a disparu, celui de la subvention à la compagnie Air France, qui atteignait 70 millions de francs l'année dernière, fait ressortir, en fin de compte, une majoration de crédits qui se monte, non pas à 1.302.634 francs, mais à 71.302.634 francs, soit 7,36 p. 100 d'augmentation.

Nous aurions donc lieu de nous réjouir de ce taux d'accroissement, qui dépasse très légèrement celui des dépenses civiles ordinaires de l'ensemble du budget pour 1966, taux qui est de 7,14 p. 100, s'approchant même de celui des dépenses civiles en capital pour 1966, qui est de 9,07 p. 100.

Mais, nous étant réjouis, nous sommes tout de même en droit de nous demander s'il est très logique de lier un budget tel que celui de l'aviation civile aux taux généraux du budget, alors que l'accroissement d'activité dans ce secteur n'a que peu de rapport avec le produit national brut, par exemple, ou avec tout autre élément servant de référence à l'activité économique générale du pays.

Un tableau, que vous trouverez dans mon rapport écrit, indique que l'évolution du trafic aérien en France — si nous adoptons un indice 100 pour l'année 1956 — est passé à 148 en 1961, soit 50 p. 100 d'augmentation, à 216 en 1965, soit encore une augmentation de plus de 100 p. 100, et qu'il atteindra vraisemblablement 243 en 1966.

C'est pourquoi la commission de la production et des échanges demande inlassablement, depuis plusieurs années, que le budget de l'aviation civile soit classé en « expansion », mais je reviendrai sur ce point tout à l'heure.

Tel qu'il est, le projet de budget que vous nous présentez, monsieur le ministre, est un budget possible, mais à la limite, car il s'agit véritablement d'équilibre sur une corde raide.

A ce point de mon propos, je voudrais rendre hommage à la très haute qualité de votre administration qui a réussi à satisfaire à tout ce qui constituait un besoin absolu sans sortir des limites de l'enveloppe financière qui vous était consentie.

Et pourtant, si quelqu'un se trouve sacrifié dans ce budget, c'est bien votre administration elle-même qui attendait avec impatience des locaux nouveaux et fonctionnels où elle aurait pu,

enfin, travailler dans de bonnes conditions. Mais la stérilisation intervenue au début de l'année a coupé court aux projets de construction du bâtiment destiné à votre administration centrale et ce beau rêve est remis à une date ultérieure, pour ne pas dire indéterminée.

Le domaine où il a été le plus difficile d'effectuer les options nécessaires est sans doute votre budget de fonctionnement. Là, on est arrivé au point où cinq millions de plus pourraient changer énormément de choses. Vous le savez comme moi, monsieur le ministre. Alors, permettez-moi de vous faire une suggestion.

L'agence Eurocontrol, dont le budget n'est pas à votre charge mais à laquelle votre département fournit des services facturés, provoque des dépenses par prestations de services qui, si je ne me trompe pas, seront de l'ordre de 12 millions de francs cette année.

Ces 12 millions de francs seront facturés à Eurocontrol. Ils seront remboursés, bien entendu, mais pas à vous, au Trésor. Or, si ces 12 millions de francs ne commencent pas par sortir de votre budget, où aucun crédit n'est prévu pour Eurocontrol, ou s'il vous était possible d'obtenir une allocation supplémentaire représentant le remboursement de cette somme, alors vous auriez retrouvé des fonds dont vous voudrez bien admettre qu'ils faciliteraient singulièrement la tâche de votre administration dans le cadre de son budget de fonctionnement.

Cela permettrait, peut-être, entre autres, de reconsidérer dans de meilleures conditions le cas de vos météorologues et de vos contrôleurs de la navigation aérienne que vous venez d'entendre évoquer par le rapporteur spécial de la commission des finances. Il vous a dit leur déception devant le présent budget. Comme lui, j'en ai fait état dans mon rapport et je n'y reviendrai donc que pour vous dire que je souhaite profondément que vous puissiez vous pencher sur leur cas sans attendre le budget de 1967.

Monsieur le ministre, je voudrais maintenant, à mon tour, vous parler du Galion. Vous vous souviendrez peut-être qu'il y a deux ans, j'avais fait sourire beaucoup de mes collègues en disant, à cette même tribune, que peu de temps s'écoulerait avant que l'on ne voit paraître dans le ciel des machines susceptibles de transporter deux cents, trois cents, voire cinq cents ou mille passagers. Eh bien ! nous y sommes. Monsieur le ministre, l'Antonov, que nous avons tous vu au dernier salon, et le C 5 dont l'administration américaine passe actuellement les marchés, sont des appareils qui transporteront entre cinq cents et mille passagers et ce n'est que le commencement d'une nouvelle génération.

L'industrie française doit y trouver sa place. Elle peut le faire avec l'avion gros porteur pour étapes courtes prévu dans le présent budget et que l'an dernier, nous appelions « Le Galion ». Mais vous savez comme moi qu'il n'est plus possible d'entreprendre de telles opérations dans le cadre d'un seul de nos pays d'Europe occidentale. J'irai plus loin aujourd'hui en vous disant qu'à mon avis, le cadre de l'ensemble des nations européennes de l'Ouest doit être débordé.

Ces « autobus de l'air », comme on les appelle déjà dans la presse, seront, dans quelques années, l'épine dorsale de nos transports et là, vous vous trouvez devant un autre problème qui rappelle, par certains côtés, celui des chemins de fer à leur début.

Après avoir refusé de voir le rail traverser leurs agglomérations — comme cela s'est passé à Tours, par exemple — toutes les villes, toutes les localités ont voulu avoir leur gare et, à la fin du siècle dernier, l'influence de chaque élu s'est exercée dans ce sens. Vous savez la catastrophe que cela a représenté pour les chemins de fer.

Il ne faut pas recommencer avec les aéroports et j'ai été particulièrement heureux de vous entendre, l'autre jour, expliquer à un auditoire vivement intéressé qu'il fallait déterminer, sur le territoire national, un certain nombre de points où arriveraient les avions long-courriers et un certain nombre d'autres qui pourraient desservir, par des moyens convenables, non pas seulement une ville mais plusieurs.

Je crois, monsieur le ministre, que vous faites là œuvre de pionnier courageux, car vous n'y gagnerez pas immédiatement beaucoup de popularité, et qu'il convient de vous encourager dans cette voie. Mais il va sans dire que cela impliquera obligatoirement de bonnes liaisons entre ces aéroports et les villes. Et je rappelle ici ce que j'ai déjà dit l'année dernière à propos de Paris-Nord, en souhaitant qu'on ne s'estime pas satisfait, en ce qui concerne ce nouveau terrain, pour la raison que l'autoroute du Nord passera à proximité.

J'en ai fini, monsieur le ministre, avec mes remarques de détail. Je risquerai, sans cela, de retomber dans le domaine qui a été entièrement exploré et commenté par M. Anthonioz.

Cependant, en terminant, je vous demande une fois de plus que tout soit fait afin que le prochain budget soit classé « en expansion ». Je le demande aussi à votre collègue des finances et surtout à M. le Premier ministre.

Vous avez un très grand domaine, monsieur le ministre, et cela rend votre tâche très difficile. Vous avez l'aviation civile, mais vous avez aussi les chemins de fer, qui occupent 360.000 personnes et par lesquels ont voyagé, en 1964, 608 millions de passagers, partant ou arrivant de 4.500 gares.

Nous sommes loin de nos 316 aérodromes ouverts à la circulation publique, des 10.000 fonctionnaires de l'aviation civile, du million un quart de passagers qui voyagent sur les lignes intérieures, auxquels viennent s'ajouter 6 millions et demi de voyageurs arrivant ou partant vers l'étranger.

Vous avez la marine marchande et ses 120.000 marins, ses 80 millions de tonnes et ses 2 millions de passagers transportés annuellement.

Vous avez enfin les autoroutes, qui constituent la préoccupation essentielle des automobilistes français d'aujourd'hui.

Or nous avons, en France, 8 millions de voitures de tourisme, ce qui représente bien 16 millions d'automobilistes, sans compter 2 millions de camions et près de 7 millions de motos et cyclomoteurs, chiffres considérables qui ne peuvent être négligés et qui éclipsent, de loin, nos 30.000 pilotes privés et leurs 750 appareils.

Vous êtes là pour veiller à la satisfaction de tous et à l'intérêt général. Mais, s'il est incontestable que les autoroutes font, dans le présent, la joie ou la commodité des automobilistes actuels, que le chemin de fer et les bateaux constituent, encore actuellement, pour la plus grande partie de la population, le seul moyen de se déplacer, n'oublions pas que l'aviation date seulement d'un demi-siècle et qu'il y a trente ans les gens qui achetaient un billet d'avion pour se rendre à Londres ou à Marseille passaient pour des hurluberlus. Il n'était pas, cela va sans dire, question d'aller à New York par la voie des airs.

Mais le transport aérien connaît actuellement le plus prodigieux des développements et le moindre regard sur l'avenir rend évident que la navigation aérienne se place au tout premier rang de l'équipement d'un pays moderne et que toutes les activités d'une nation sur le plan commercial, par conséquent industriel, politique et technique, y sont étroitement liées.

Au ministre des travaux publics et des transports aussi, les gouvernements de la III^e et de la IV^e République ont laissé un lourd passif de négligence et d'imprévoyance. Vous avez trouvé une multitude de tâches à accomplir pour rattraper le temps perdu dans tous les domaines qui relèvent de votre compétence. Vous vous y êtes attelé avec courage et, pour ce qui est de la circulation automobile, vous resterez certainement, dans la mémoire des Français, « le ministre des autoroutes ».

Pour ceux que touche tout ce qui concerne l'air et l'aviation, Marc Jacquet, ancien pilote de l'armée de l'air, restera « le ministre du transport supersonique et du Concorde ».

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous restiez aussi celui de l'aménagement aérien du territoire, mais pour cela il faudra que le budget de 1967 soit différent de celui qui l'auroit précédé. Je rends, néanmoins, hommage au souci scrupuleux que vous avez eu de faire cette année tout ce qui était indispensable. Vous y avez eu du mérite, mais cela me permet, au nom de la commission de la production et des échanges, de demander à l'Assemblée nationale d'approuver le budget de l'aviation civile qui lui est présenté aujourd'hui. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

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

M. Marc Jacquet, ministre des travaux publics et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je ne ferai pas l'éloge de vos rapporteurs, MM. Anthonioz et Duperier. En leur adressant toutes les louanges que leurs excellents rapports méritent, je ne vous apprendrais rien que vous ne sachiez déjà. Car vous avez comme moi, depuis longtemps — depuis très longtemps même pour M. Anthonioz — apprécié leur compétence.

Permettez-moi donc, mesdames, messieurs, de les remercier simplement de la contribution qu'ils apportent à la clarté, à la bonne organisation et à l'efficacité de ce débat.

Je remercie tout particulièrement M. Duperier pour les dernières suggestions qu'il a faites et auxquelles j'essaierai tout à l'heure de répondre.

Les travaux des rapporteurs, en vous donnant une parfaite connaissance des grands problèmes de ce budget, me permettent de limiter mon propos à une présentation très synthétique des principes qui dominent mon action dans le domaine de l'aviation civile.

« Expansion dans la sécurité, grâce à la concentration des efforts de l'Etat », telle est la politique que je poursuis depuis trois ans. L'objectif du Gouvernement pendant le V^e Plan sera, devant la vitalité du transport aérien, d'en ordonner la croissance dans une voie économiquement saine et techniquement sûre.

Le ministre doit aider les compagnies de transport aérien à jouer leur rôle dans la lutte internationale, doter notre économie d'un réseau de transport intérieur puissant, soutenir l'effort d'exportation de la construction aéronautique. Tout cela, dans le but final d'améliorer la position et le prestige de notre pays dans la compétition économique internationale.

Sous des dehors différents, vous le voyez, la politique suivie en matière aéronautique est donc, dans mon esprit, fondamentalement la même que celle que vous avez bien voulu approuver en votant le budget des travaux publics et qui repose sur la recherche de l'efficacité internationale par la concentration des efforts nationaux.

Dans cette perspective, l'expansion du transport aérien apparaît moins comme un objectif que comme une donnée du problème à résoudre.

Depuis deux ans, la situation des compagnies françaises de transport aérien s'est sensiblement améliorée.

Malgré la diminution de ses services sur l'Algérie, Air France conserve un taux d'expansion très satisfaisant en 1965, alors que déjà en 1964 la progression avait été exceptionnelle. Cette situation favorable et les efforts d'économie de la compagnie entraînent un remarquable redressement des résultats : Air France réalise enfin son équilibre financier au moment même où elle adapte la structure de son trafic aux conditions nouvelles de son exploitation.

Pour l'Union de transports aériens aussi — et je remercie M. Anthonioz de l'avoir rappelé — 1965 a été une année de nouveau progrès : le trafic global du premier semestre est en augmentation de 18 p. 100 par rapport au premier semestre 1964. Nos deux compagnies prennent donc leur part — part peut-être insuffisante — de l'expansion du trafic international.

De son côté, en trafic intérieur, Air Inter dépassera très largement, entre 1964 et 1965, le taux de progression atteint entre 1963 et 1964 qui était pourtant déjà de 54 p. 100.

C'est particulièrement dans ce domaine du transport intérieur, où les structures de trafic ne sont pas encore entièrement définies, qu'il convient d'ordonner l'expansion.

Ministre des transports, je mesure chaque jour les inconvénients du nombre trop élevé et de la dispersion des lignes de trafic terrestre ; M. Dupérier vient de le rappeler. Aussi, dans le domaine aérien, ai-je le sentiment qu'il faut concentrer le trafic intérieur sur des axes privilégiés, de façon à diminuer les coûts d'infrastructure et à permettre l'emploi, sur ces « grandes lignes », d'avions de capacité importante dont les coûts d'exploitation sont peu élevés.

Cela n'interdit pas la desserte rapide d'un grand nombre de villes françaises. Mais cette desserte s'organiserait le long de ces axes privilégiés, de ces grandes lignes, par des aéroports d'éclatement autour desquels des moyens de transport moins importants, mais rapides, tels l'hélicoptère, les liaisons par l'autoroute et certainement par l'aérotrain, pourraient assurer une correspondance immédiate avec les villes voisines de l'aérodrome d'éclatement. Ainsi naitrait un « réseau primaire » entre les aéroports d'éclatement et un « réseau de correspondance » entre chaque point d'éclatement et les villes voisines.

Cette idée est simple à énoncer ; elle va certainement dans le sens des économies, mais sa réalisation implique un changement fondamental des habitudes de pensée et une certaine inflexion de la politique dans le domaine de l'infrastructure comme dans celui de la construction aéronautique.

En matière d'infrastructure, ces idées neuves conduisent à un nouvel examen de la politique suivie jusqu'à présent.

Au lieu, faute d'une dépense suffisamment concentrée, de créer un grand nombre d'aéroports moyens, il faut, au contraire, doter le réseau international, le réseau primaire et les points d'éclatement d'installations ultra-modernes, à grande capacité et les aéroports « terminus » d'une infrastructure beaucoup plus légère. Là où, dans la conception actuelle, il était nécessaire, pour relier une ville au réseau aérien, que la piste reçoive un Viscount ou une Caravelle, la liaison aérienne pourra se faire par hélicoptère en correspondance avec l'aérodrome principal voisin.

La liaison sera presque aussi rapide qu'une liaison directe grâce à l'emploi, sur la partie « primaire » du trajet, d'avions plus rapides et de plus grande capacité que ceux qui auraient été utilisés sur une liaison directe de type classique. Pour prendre un exemple, on peut penser qu'un voyage entre deux villes A et B directement par Nord 262 n'est pas plus bref que le même parcours en Caravelle jusqu'à une ville voisine avec correspondance par hélicoptère.

La liaison sera aussi moins chère si l'on tient compte de la baisse des coûts d'exploitation et, plus encore, des coûts d'infrastructure. Les collectivités locales supporteront une charge moins lourde pour un service mieux assuré, puisque la ligne, économiquement plus saine qu'un vol direct de petite capacité, courra moins le risque d'être supprimée faute d'être rentable, ce qui arrive de temps en temps.

Je m'applique en ce moment à définir ce réseau primaire et ce réseau de correspondance pour en tirer les conclusions nécessaires dans les programmes d'infrastructure du V^e plan. Déjà les programmes de 1966 marquent une certaine concentration des efforts.

Rien dans tout cela, bien au contraire, ne peut nuire à la sécurité du trafic qui est, je vous le dis depuis trois ans, mon souci majeur. La meilleure preuve en est l'augmentation massive des crédits de la navigation aérienne, clef de voûte de la sécurité. De 1963 à 1966 ces crédits ont exactement doublé, passant de 35 à 70 millions de francs. En outre, leur part dans le total des crédits d'infrastructure en métropole est passée de 38 p. 100 à 60 p. 100. Ces chiffres vous montrent l'intérêt que j'attache aux problèmes de sécurité dont la solution ne pourra qu'être facilitée par la concentration des efforts de l'Etat et du trafic sur des aéroports moins nombreux mais parfaitement équipés.

Le même souci d'une concentration des efforts dans une conception moderne des transports aériens domine la politique du Gouvernement en matière de construction aéronautique, et c'est cela dont je vais vous parler maintenant.

Cette concentration répond à une double nécessité : la première est d'achever le plus rapidement possible l'opération Concorde ; la seconde est d'encourager la construction d'appareils nouveaux susceptibles de faire face aux besoins des transports intérieurs organisés selon le schéma que je viens d'esquisser et évoluant, progressivement — et cela dans le monde entier — vers le transport de masse.

L'an dernier, à pareille époque, je vous avais dit, avec M. Anthonioz, mon optimisme raisonnable en ce qui concernait la poursuite de l'opération Concorde. Après diverses péripéties, les faits confirment cet espoir. J'ai même l'impression aujourd'hui, avec le recul du temps, que les hésitations de nos partenaires britanniques ont été bénéfiques. La décision de poursuivre la marche n'en a été que plus nette et plus éclatante la reconnaissance de la valeur de ce projet.

Je ne vous apprendrai pas que la détermination du Gouvernement français n'a pas été étrangère à la décision finale. Nous avons, par cette fermeté, répondu aux inquiétudes légitimes de tous les parlementaires qui, l'an dernier, nous demandaient de poursuivre le projet. Mais aussi, et je veux le souligner, les faits ont ainsi balayé les insinuations de ceux qui étaient quasiment venus dire que, si le projet était arrêté, la responsabilité en incomberait au Gouvernement français.

Je veux aussi souligner l'effort des syndicats français de la construction aéronautique pour inciter, par l'intermédiaire de leurs collègues d'outre-Manche, le Gouvernement britannique à reprendre le projet et je suis heureux de les en remercier publiquement.

Le projet suit une carrière favorable et le premier prototype doit voler en 1968. La délivrance du certificat de navigabilité qui conditionne la mise en service commercial devrait intervenir vers la fin de 1971. Cet appareil apportera ainsi, d'ici quelques années, le témoignage qu'une collaboration féconde entre deux nations amies leur permet de se hisser au niveau des industries géantes d'outre-Atlantique.

Mais si l'avenir du transport aérien est brillant sur les lignes long-courrier, il recèle encore plus de possibilités inexploitées dans le transport massif, à l'intérieur de chaque pays ou au passage des frontières, par avions gros porteurs pour étapes courtes. Ce type d'avion répond exactement aux besoins de ce que j'ai appelé le réseau primaire dans le schéma de transport aérien intérieur que j'ai esquissé tout à l'heure.

Un crédit de 5 millions est inscrit au budget pour une opération de ce genre. Notre première préoccupation, dans cette phase initiale, est de procéder, avec nos partenaires britanniques associés dès l'origine au projet, à une étude de marché pour définir les caractéristiques principales de l'appareil à partir desquelles seront élaborés les projets finaux. D'ores et déjà, toutefois, les constructeurs étudient les divers dessins possibles pour accélérer, le moment venu, l'élaboration du modèle définitif.

Dans la presse de ce matin, mesdames, messieurs, vous avez pu lire que les constructeurs et les transporteurs — en l'occurrence les industriels et les compagnies aériennes — sont actuellement réunis, en Angleterre, pour essayer de déterminer ensemble quelle doit être la vocation de cet appareil gros porteur.

Le crédit de 5 millions inscrit au budget n'est que la dotation nécessaire à ces études préliminaires. Il marque le souci de prudence qui anime les deux gouvernements dans la mise au point d'une opération aussi importante pour la construction aéronautique des deux pays et, laquelle, éventuellement, et à certains égards certainement, pourraient être associés d'autres pays européens.

La réalisation d'une nouvelle Caravelle, au fuselage légèrement allongé, me semble également importante. Pour une dépense relativement faible, l'appareil sera adapté à une clientèle parti-

culière, notamment pour le transport mixte de passagers et de fret. Cette évolution prolongera d'autant la vente de ce bel avion français déjà soutenue par les progrès réalisés dans le domaine de l'atterrissage tous temps, domaine dans lequel — vous ne l'ignorez pas — nous continuons nos efforts.

Je dirai quelques mots, aussi, des hélicoptères, bien qu'aucun crédit ne figure à ce sujet dans le budget 1966. Je vous ai indiqué, à propos du trafic intérieur, que je voyais dans l'hélicoptère l'un des moyens rapides de correspondance entre les aérodromes d'éclatement d'un réseau primaire et les villes voisines. Ce n'est pas le seul moyen, et ce n'est sans doute pas le meilleur partout. On peut songer à des liaisons routières rapides ou même — je l'ai dit tout à l'heure — à l'aérotrain. Mais l'hélicoptère est une solution intéressante dans la mesure où l'on pourrait diminuer ses dépenses d'exploitation, actuellement très élevées, et améliorer le confort des passagers. Je songe notamment au bruit.

Jusqu'à une date récente, ces appareils ont essentiellement été étudiés et construits pour des fins militaires. Je ne doute pas qu'un marché intéressant s'ouvrirait à la construction française pour un appareil adapté à une utilisation civile. J'ai pris les contacts nécessaires avec Sud-Aviation, premier constructeur français d'hélicoptères — et à beaucoup d'égards à la pointe mondiale du progrès de la technique dans ce domaine — pour l'étude et l'essai d'une ligne de correspondance sur un parcours encore à désigner, qui pourrait être Nîmes—Montpellier, mais nous en reparlerons à propos de l'intervention d'un de vos collègues.

J'en arrive à ma conclusion.

Le transport aérien se trouve à l'aube d'une nouvelle révolution dans tous les domaines. L'automatisation gagne le contrôle aérien, les avions supersoniques vont apparaître dans notre ciel, une structure moderne doit être donnée, dès le départ, au transport intérieur. Cette mutation suppose un effort financier qui figure dans le budget et dans le plan. Plus encore peut-être, elle requiert une prise de conscience des nécessités du transport aérien moderne. Mesdames, messieurs, ces crédits je vous demande de les adopter mais, surtout, cette réflexion nouvelle, je vous demande de l'approuver. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. Etant donné le nombre d'orateurs inscrits dans la discussion, je demande à chacun de respecter strictement son temps de parole sinon il nous serait difficile d'en terminer avant le déjeuner, ce qui serait fâcheux.

La parole est à M. Ponsellé.

M. Etienne Ponsellé. A l'occasion de la discussion de ce budget de l'aviation civile, je me bornerai à traiter surtout des liaisons provinciales d'Air Inter.

J'ai remarqué qu'à ce budget est inscrite une subvention de quatre millions de francs, qui a été reconduite, et que le programme d'extension que vous nous proposez est pratiquement le même que celui de l'année dernière.

Malgré les apaisements de dernière minute que vous nous apportez, je ne trouve pas dans ce programme la solution que vous aviez proposée l'année dernière du haut de cette tribune, annonçant que, pour le Languedoc et Montpellier en particulier, à compter du mois d'avril, une ligne-test serait créée qui desservirait directement Paris-Montpellier, l'expérience devant déterminer ou la confirmation de cette décision ou le retour aux usages du passé.

Vous venez de nous donner une réponse. Nous l'attendions car, au mois d'avril, nous n'avions rien vu venir. Si cette réponse n'est pas satisfaisante, elle prouve tout de même que le problème est toujours présent à votre esprit.

Monsieur le ministre, la région pour laquelle je plaide, vous la connaissez bien. Le Languedoc est à plus de 700 kilomètres de Paris et Montpellier est la seule métropole régionale éloignée qui ne soit pas reliée par voie aérienne à la capitale. Cependant, on procède, là-bas, à l'aménagement du littoral et vous savez l'importance et l'ampleur des problèmes qu'une telle opération pose à la région; des entreprises industrielles extrêmement importantes s'installent, les implantations étant d'ailleurs freinées dans leur expansion par le retard apporté à la création de la ligne promise; une population de 25.000 étudiants fait de Montpellier une grande ville universitaire. Malgré tout cela, malgré l'aménagement d'un bel aéroport relié à Montpellier par une autoroute qui passe à cinq kilomètres du centre de la ville, malgré tout cela, dis-je, on pourrait presque prétendre que notre ville est au bout du monde.

Je sais que vous allez me répondre, monsieur le ministre — vous l'avez déjà fait tout à l'heure — qu'il existe un aéroport à Nîmes-Garons. Mais permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que cet aéroport est à soixante-cinq kilomètres de Montpellier — ce qui n'est pas loin sans doute — mais qu'il dessert surtout la Basse Provence et non pas le Languedoc.

Si vous considérez les villes industrielles et touristiques les plus importantes du Languedoc, Sète, Béziers, Lodève, Millau, Ganges, elles ne sont pas desservies par l'aéroport de Nîmes-Garons qui est au Nord d'une région beaucoup plus tournée vers Marseille que vers le Languedoc. Voyez, d'ailleurs, le faible pourcentage de passagers du Languedoc sur la ligne de Nîmes: ils sont 20 p. 100 environ, quand on est optimiste et, bien plutôt, moins de 10 p. 100 si l'on s'en rapporte aux plus récentes statistiques.

Je sais que vous avez des difficultés, monsieur le ministre. Je sais aussi qu'il vous est difficile de créer un aéroport à 65 kilomètres d'un autre qui existe déjà. Permettez-moi de rappeler, tout de même, que Pau et Tarbes, distants de 39 kilomètres ont leurs aérodromes, de même que Lorient et Quimper, qui sont éloignées de 68 kilomètres et combien d'autres.

Je sais aussi que Air Inter manque d'appareils. Laissez-moi vous dire, monsieur le ministre, que, depuis la mise en route de l'aménagement du littoral, l'absence de ligne aérienne abouissant à Montpellier a attiré l'attention de certaines compagnies étrangères et que, en particulier, la compagnie Skyways nous a proposé à plusieurs reprises de créer ou une ligne directe Orly-Montpellier ou un service d'affrètement, ce qui vous permettrait d'en garder le contrôle et de régler ainsi le problème sans mettre en ligne un appareil nouveau.

Ces quelques arguments, monsieur le ministre, rapidement énumérés soulignent qu'il est difficilement concevable que la région sur laquelle le Gouvernement fait porter son plus gros effort touristique, ne soit pas reliée par air à la capitale.

Vous nous avez proposé une solution à laquelle nous ne nous attendions pas. Nous espérons d'autres apaisements et la réalisation de nos espoirs. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.)

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

M. Eugène Montel. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, c'est dans un meilleur état d'esprit que celui de l'année dernière que j'aborde cette tribune. (Sourires.) J'aurais mauvaise grâce, en effet, à ne pas reconnaître que les crédits qui figurent au budget de l'aviation civile ont été majorés. Si insuffisantes que soient, à mes yeux, ces augmentations de crédits, elles n'en sont pas moins réelles et elles concernent les bureaux d'étude, les prototypes et d'autres réalisations d'avenir.

Après les rapports de MM. Anthonioz et Duperier, je m'en voudrais aussi de troubler la griserie dans laquelle vous a plongés l'encens répandu par nos collègues.

Je viens plaider la cause d'une région et d'une ville — singulièrement d'une ville — qui ont acquis, dans l'industrie aéronautique, une primauté qu' nul ne songe à leur contester.

Faisant suite au robuste Armagnac, extraordinaire sur les longs parcours à vitesse moyenne, Caravelle est venue, merveilleux outil, merveilleux article de Toulouse, dont nous sommes très fiers. On ne produit pas que de l'enthousiasme et du chant à Toulouse, comme le disait Adrien Hébrard, le fondateur du Temps.

Mais la Caravelle dépasse lentement les 200 (Sourires), puisque, si je ne me trompe, nous en sommes à 207 appareils, ainsi que l'a dit M. Anthonioz. Le malheur, c'est que la cadence de production est tombée de quatre appareils à un et demi par mois, ce qui nous inquiète. Fiers de la montée au zénith de Caravelle, qui se distingue sur toutes les lignes du monde, nous sommes maintenant au creux de la vague. Nous avons passé de mauvais moments. Mais, heureusement, la mise en route du projet Concorde nous apporte quelque consolation. Je n'ai pas été indifférent tout à l'heure, monsieur le ministre, à une allusion que vous avez faite, parlant de ceux qui ont joint leurs efforts pour que réussisse le projet. J'ai cru, me suis-je trompé? me reconnaître dans un de ceux-là. En effet, lors d'un voyage en Angleterre, je suis allé aux Communes; j'ai même parlé devant la commission et j'ai vu les délégués de M. le ministre Jenkins à ce sujet.

Aujourd'hui, d'autres problèmes se posent. On parle beaucoup de la création d'un avion géant et je souligne que, à l'heure même où nous siégeons, se tient à Londres une sorte de conférence européenne où, pour une fois — nous avons la joie de le relever — nous ne pratiquons pas la politique de la chaise vide, ce chef-d'œuvre d'efficacité. La France est très honorablement représentée par Air France, par Bréguet et par Sud-aviation. Je veux croire que la réussite de l'aérobus en Europe contribuera à rendre plus fluide la circulation routière sur les routes touristiques. Cette fluidité, bien des moyens seront mis en œuvre pour l'obtenir: l'autoroute, l'aérotrain, etc. Mais alors pourquoi a-t-on rétrocedé à une société immobilière l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux? Pourquoi a-t-on supprimé celui des Mureaux dont personne n'a encore parlé ce matin? Nous aurons pourtant besoin de terrains de ce genre.

Cela dit, à ces conjonctions fortuites d'efforts auxquelles nous collaborons tous à notre manière, je crois qu'il faut substituer une coopération européenne, internationale, organisée en vue de certaines réalisations définies. A des rapprochements, à des accords temporaires, nous préférons un organisation permanente.

Et j'en viens aux salaires pour vous rappeler les doléances de la classe ouvrière qui, en province, a trop longtemps souffert d'une différence de traitement avec Paris. Les écarts de salaires vont jusqu'à 16 p. 100, ce qui est vraiment excessif. Qu'on ne s'étonne donc pas si dans de grandes sociétés, et en tout premier lieu à Sud-Aviation, on enregistre des débrayages qui sont allés jusqu'à cinq heures par semaine. Et pourtant, Sud-Aviation aurait pu, sans compromettre l'équilibre de son budget, supporter le sacrifice qui lui était demandé.

Et les autres firmes, les grands devanciers, les grands de l'aviation, Latécoère, Potez ? Croyez-vous qu'ils ne mériteraient pas un peu plus de considération ? Ils ne maintiennent leur activité qu'au prix d'incessantes difficultés financières. Je vous le demande, monsieur le ministre, pensez à Bréguet, par exemple, avec son 941, pensez à Potez avec son 841, pensez à Latécoère et à son prestigieux passé ! Pourquoi ne pas leur passer des commandes, leur confier des sous-traitances ? Je verrais là le moyen de favoriser la cohésion morale des artisans de nos réussites, depuis les bureaux d'études jusqu'aux personnels subalternes en passant par les ingénieurs et les cadres et d'en finir avec un cloisonnement paralysant qui va jusqu'à mettre obstacle au passage d'une catégorie de manoeuvre à une autre.

Je vous ai déjà parlé l'année dernière, monsieur le ministre, de la période de « mue » qui va commencer pour l'aviation. Il faut y songer. L'aviation traditionnelle cédera bientôt la place à l'aviation aérospatiale et je vous rappelle les chiffres impressionnants que j'avais empruntés, non pas à tel ou tel journaliste — et qui auraient pu être fantaisistes — mais à une revue officielle, *La Recherche spatiale*. On y lisait, par exemple, que c'est la moitié du matériel humain spécialiste de l'aéronautique qui sera réduite au chômage.

C'est à ces difficultés qu'il faudra faire face, en particulier pour notre région, qui n'offre aucune possibilité de reconversion en raison du fiasco de la décentralisation industrielle et de l'absence de nouvelles implantations. Je me demande ce qu'y feraient les 10.000 ou 12.000 ouvriers de l'aviation s'il ne leur était pas permis de se reclasser dans les industries voisines.

Je renouvelle donc ces doléances. Elles ne sauraient, je le répète, troubler la qualité de l'encens qu'on a fait monter vers vous et je ne vous arracherai pas à votre griserie ! Je ne fais que traduire les doléances du monde ouvrier de l'aviation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je félicite les orateurs, qui ont respecté scrupuleusement leur temps de parole. C'est un bon exemple à suivre !

La parole est à M. Davoust.

M. André Davoust. Vous ne vous étonnez pas, monsieur le ministre, que je veuille à nouveau faire une synthèse des problèmes propres à certains personnels du secrétariat général à l'aviation civile. Ce n'est pas une « coïncidence », comme vous le soulignez le 23 octobre 1964, à propos de démarches parallèles d'origine syndicaliste : c'est, malheureusement, aujourd'hui comme hier, une nécessité tant que tous les problèmes majeurs ne sont pas résolus.

Je ne puis, hélas ! dans le faible temps qui m'est accordé, faire le tour des problèmes. J'aurais voulu savoir, par exemple, si vous comptez modifier les structures de la météorologie nationale afin que ce service puisse avoir une rentabilité commerciale qui permettrait son expansion et la satisfaction des usagers.

Sur ces problèmes, comme sur ceux que je ne pourrai évoquer, je vous poserai ultérieurement des questions écrites.

Je vous parlerai de la situation anarchique, à mon avis, faite à des personnels non titulaires, et d'abord aux contractuels régis par le décret du 16 juin 1946.

Les agents en service à la navigation aérienne, à la météorologie, à la formation aéronautique, perçoivent des indemnités forfaitaires annuelles, ont une commission d'avancement élue et bénéficient d'une indemnité différentielle en cas de titularisation.

Les contractuels régis par le même statut, mais en fonction à la direction des bases aériennes ou dans les services relevant de cette direction, ne bénéficient d'aucun des avantages que je viens d'énumérer.

Il y a ensuite les contractuels dits « N. A. T. O. » parce qu'ils ont été recrutés à partir de 1952 pour participer à des travaux sur les bases de l'O. T. A. N.

Ces agents n'ont pour seul lien avec l'administration qu'un semblant de contrat renouvelable tous les trois mois. Ils ne sont pas notés, n'ont ni grille ni indices leur permettant un

avancement, ne bénéficient d'aucun des avantages consentis aux fonctionnaires ni de ceux dont jouissent les agents du secteur privé.

Il y a enfin les ouvriers des bases aériennes, dépourvus de statut, ayant quelquefois jusqu'à vingt ans d'ancienneté, payés à l'heure et ne bénéficiant pas des indemnités, primes et accessoires de salaires que perçoivent les ouvriers à statut du secrétariat général à l'aviation civile et des ponts et chaussées ou les ouvriers du secteur privé en vertu des conventions collectives.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'un pareil état de fait est inadmissible dans notre pays et qu'il importe de stabiliser équitablement la situation de tous les personnels relevant de votre autorité ?

En ce qui concerne la navigation aérienne, j'ai su que ma demande, relative à quelques agents sur contrat de deuxième catégorie qui n'avaient pas été titularisés, avait obtenu satisfaction et je vous en remercie.

Toutefois, je regrette profondément la discrimination qui est faite à l'encontre des agents sur contrat de deuxième et de troisième catégorie en provenance de l'Algérie et du Sahara, qui se sont vu refuser le bénéfice des titularisations accordé à leur homologues métropolitains. Pourtant, un règlement aurait pu être pris.

Ainsi, après avoir voulu résorber des effectifs de contractuels, vous vous trouvez, monsieur le ministre, devant une situation dont j'aimerais avoir l'assurance qu'elle sera très provisoire.

Les titulaires des corps de la navigation aérienne n'ont pas vu disparaître, au cours des budgets précédents, ni même par les statuts parus le 7 août 1964, tous les sujets prêtant à discussion. Le projet de loi de finances pour 1966 n'apporte pas, non plus, toutes les solutions souhaitables dont votre administration ou vous-même avez été saisis.

C'est ainsi que si les agents de la navigation aérienne ont été baptisés A. I. T. N. A. — ce sont les aides-techniciens de la navigation aérienne — pour autant leur classement dans la catégorie C et leur accès en pourcentage au niveau supérieur du corps n'ont pas changé. De même, trop d'entre eux se sont vu refuser, malgré les fonctions assurées, l'accès au corps des techniciens de la navigation aérienne — les T. N. A. — ce dont j'avais fait état l'an dernier, mais sans qu'un résultat ait été acquis depuis.

D'autre part, en ce qui concerne les A. I. T. N. A. qui, au nombre de 240, vont être titularisés T. N. A., savez-vous que parmi eux une soixantaine tenaient les fonctions dites « installations » ? J'aimerais savoir pourquoi seulement vingt d'entre eux vont pouvoir être classés dans cette catégorie, alors que les autres, pour acquérir le titre de la spécialité qu'ils exercent, devront effectuer un stage de neuf mois à l'école nationale de l'aviation civile. Il doit y avoir pour le moins une erreur de répartition administrative impliquant de très nombreuses conséquences préjudiciables aussi bien pour l'Etat que pour l'administration et les intéressés.

S'agissant du corps des techniciens, j'aimerais savoir si l'indice actuel 380 réel va être généralisé, sans barrage, au premier niveau du corps, ainsi qu'il en est pour d'autres corps de l'Etat.

En ce qui concerne les électroniciens de la sécurité aérienne, les E. S. A., leurs effectifs sont nettement insuffisants, ce qui a été reconnu par écrit déjà, en 1964, par votre direction technique. Il n'y a eu aucune création d'emploi en 1965. Croyez-vous, monsieur le ministre, que les 83 emplois prévus au budget de 1966 suffiront avec les 250 emplois pourvus, et qu'ainsi les responsabilités de chaque électronicien se traduiront par un traitement correspondant ?

Il m'a été affirmé que, pour la seule région parisienne, les besoins en nominations nouvelles se chiffraient entre douze et quinze E. S. A. principaux. Or le budget ne prévoit que trois emplois sur le plan national.

J'en viens aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne, sur la situation desquels j'étais intervenu les 9 juin et 23 octobre 1964. Aujourd'hui, les contrôleurs font le point. Ils se disent qu'en perdant leur droit de grève ils ont perdu l'espoir de faire aboutir leurs revendications et ils se demandent s'ils sont en mesure d'assurer leur mission qui consiste à sauvegarder la sécurité aérienne.

Le caractère critiquable du critère « 10.000 mouvements » a été reconnu, mais il faut insister à nouveau sur le non-fondement de ce critère, car il correspond à une moyenne et la difficulté pour le contrôleur n'est pas de faire face à une moyenne.

Votre administration se heurte tous les jours à des difficultés de gestion. Je vous signale, par exemple, le cas des aérodromes de Beauvais et de Calais, qui n'enregistrent plus les 10.000 mouvements parce que ceux-ci sont décomptés arbitrairement.

Je voudrais, en terminant, appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la situation de vos personnels en matière de logement.

D'une façon générale, on constate que les efforts portant sur des implantations techniques ne sont pas assortis des efforts correspondants en matière de réalisations sociales.

Je souhaite vivement que votre ministère se préoccupe de ce problème autrement qu'en faisant confiance à des organismes qui n'ont ni les soucis de vos services, ni ceux de vos personnels.

Au sujet des personnels du secrétariat général à l'aviation civile, je ne puis que m'associer à la surprise marquée par M. le rapporteur pour avis lorsqu'il précise, pages 38 et 39 de son rapport, que l'indemnité forfaitaire spéciale n'a pas été revalorisée depuis 1954. J'ajoute que la réforme du régime indemnitaire, qui s'est traduite par la débudgétisation de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne, n'a rien rapporté aux personnels qui concourent directement à la sécurité.

Je conclus en disant que l'aviation civile d'aujourd'hui n'a rien de comparable à celle du passé. Or l'augmentation des effectifs est pratiquement nulle: 173 unités entre 1958 et 1965, soit 1,6 p. 100.

L'intensité du trafic et sa complexité exigent de la part des techniciens et des ingénieurs de toutes les disciplines plus de technicité, plus de travail, plus de responsabilités. Pensez-vous que vos services pourront continuer ainsi à fonctionner avec toute l'efficacité nécessaire? Croyez-vous que vos personnels pourront poursuivre sans défaillance un service pénible, de nuit et de jour, alors qu'ils vieillissent sans espoir d'une relève prochaine, les écoles ne comptant pas suffisamment de jeunes?

Sur tous ces points, très brièvement évoqués, j'aimerais, monsieur le ministre, connaître votre sentiment. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. Edouard Charret. Ma brève intervention se limitera à une question et deux remarques, l'une portant sur Air Inter, l'autre sur les travaux des bases aériennes métropolitaines ou d'outre-mer.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous dire où sera installé le futur aéroport international de la région Rhône-Alpes? Je crois que vous avez, il y a quelques mois, désigné une commission pour étudier ce problème assez complexe étant donné les critères auxquels cet aéroport devra répondre, telle la distance de Lyon, de Grenoble, de Chambéry ou de Saint-Etienne.

Nous concevons fort bien, mes collègues de la région et moi, que le choix ne doit pas être très facile. Mais nous aimerions savoir si une décision va être prise incessamment, car les bruits les plus contradictoires circulent. On parle de telle ville, de telle région. On dit même — et ceci ne pourrait que nous réjouir, mes collègues du Rhône et moi-même — qu'on maintiendrait l'aéroport de Bron, auquel on donnerait une extension considérable.

Je dois d'ailleurs vous signaler que la chambre de commerce et d'industrie de Lyon s'interroge à ce sujet, car elle a l'intention d'entreprendre d'importants travaux à l'aérodrome de Bron. Si le projet de son extension était retenu, elle devrait évidemment reconsidérer son programme.

Voilà pour la question. Voici ma première remarque, qui concerne Air Inter.

Nous nous réjouissons, comme vous-même, monsieur le ministre, et comme nos rapporteurs, des résultats importants obtenus dans le domaine des liaisons intérieures aériennes, qui répondent, si je puis dire, au goût français.

Mais, s'agissant spécialement d'une ligne que je connais fort bien puisque je la fréquente chaque semaine, la ligne Paris—Lyon et retour, je vous demande s'il ne serait pas possible d'envisager une fréquence plus rapide. En effet, maintenant, même les parlementaires doivent louer leur place dix ou douze jours à l'avance s'ils veulent être sûrs de pouvoir partir.

Quant à la régularité des vols, si elle n'appelle pas de critique pour les départs de l'aéroport de Bron, il n'en est pas de même au départ d'Orly, où il nous arrive parfois de perdre une heure sans cause apparente. Il conviendrait de demander à la direction de l'aéroport ou aux services de la navigation aérienne de veiller à ce que la régularité des départs soit mieux assurée à Orly. Sinon, la fréquentation de la ligne pourrait en souffrir.

Ma deuxième remarque a trait aux travaux — très importants si j'en juge par les crédits que vous nous demandez de voter — entrepris sur les bases aériennes de la métropole ou d'outre-mer.

J'appelle votre attention, une fois de plus, sur la nécessité qu'il y a à observer le cahier des charges de votre ministère, dont, si je ne m'abuse, l'article 5 prévoit que les entreprises de travaux publics adjudicataires des travaux doivent, sauf cas exceptionnel, utiliser du matériel français. Je voudrais que

nous soyons au moins aussi sévères qu'on l'est dans d'autres pays, notamment aux Etats-Unis, qui imposent des conditions draconiennes, ainsi que j'ai eu plusieurs fois l'occasion de vous en entretenir.

Je pourrais citer tel pays voisin qui aurait eu besoin d'un matériel très puissant pour construire des autoroutes mais qui, ne le fabriquant pas et n'en disposant pas, a décidé tout simplement d'utiliser un matériel de puissance moyenne.

Je crois, monsieur le ministre, que vous feriez bien de rappeler vos services au respect de cette clause de l'article 5.

Voilà ce que je voulais vous dire au nom de mes collègues du département du Rhône et en mon nom personnel. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je veux simplement dire à M. Charret qu'il eût mieux fait de me poser cette question lors de la discussion du budget des travaux publics. Mais je lui répondrai.

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, le rappel des nombreuses questions écrites et propositions de loi que nous avons déposées me dispenserait d'intervenir sur certains aspects de votre budget si aujourd'hui n'était pas une journée de protestation organisée par les syndicats C. G. T., C. F. D. T. et F. O. de la météorologie, qui se sont adressés plus particulièrement à MM. les rapporteurs.

Ils alertent l'opinion sur les carences graves que comporte le budget en ce qui concerne le recrutement du personnel, l'équipement, les rémunérations et les indemnités.

Or, dans votre intervention, je n'ai pas trouvé la moindre allusion à ces questions. Je veux espérer qu'avant la fin de ce débat il vous sera possible de les évoquer, d'autant que le bien-fondé de ces revendications n'échappe à personne. Il se trouve même confirmé par M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges, qui souligne dans son rapport que l'aviation civile, dont la commission demande, une fois de plus, le classement dans le secteur en expansion, a accumulé un certain retard, et qu'il faudrait surtout que les crédits de fonctionnement permettent à l'aviation civile d'assurer la mise en service de l'ensemble des moyens qui lui sont attribués.

Même constatation en ce qui concerne les crédits, jugés insuffisants, aussi bien pour l'aviation civile que pour la météorologie.

S'agissant des effectifs, le plan que vous avez établi, monsieur le ministre, n'a pas été respecté, loin s'en faut. C'est ainsi que, pour les trois années 1963, 1964 et 1965, cinq ingénieurs ont été recrutés au lieu des treize prévus, vingt ingénieurs des travaux au lieu de cent, quarante-neuf techniciens au lieu de deux cent cinquante-huit.

Rien n'est prévu dans votre projet de budget au sujet des problèmes statutaires et indiciaires des personnels techniques; aucun crédit nouveau n'y figure concernant les indemnités; l'indemnité forfaitaire spéciale n'a pas varié depuis 1954, alors qu'elle devrait être triplée.

Quant à la situation des aides-techniciens de la navigation aérienne, il est particulièrement dommageable pour ce personnel et pour le bon fonctionnement des services que, dans les mêmes centres, les mêmes fonctions soient tenues indifféremment par des aides-techniciens ou par des techniciens de la navigation aérienne.

Dans le même ordre d'idées, nous pourrions dénoncer la situation qui est faite aux agents contractuels recrutés autrefois en Algérie par l'organisation commune des régions sahariennes et qui avaient été pris en charge par l'aviation civile, en 1962, après les accords d'Evian.

Nous pourrions aussi intervenir sur le classement arbitraire des aérodromes et le critère choisi quant aux 10.000 mouvements d'avions dans l'année.

Nous pourrions souligner notamment qu'il est devenu habituel pour le Gouvernement de créer des commissions spéciales lorsqu'il veut enterrer un projet; c'est particulièrement le cas pour la réforme des structures de la météorologie.

Il ne suffit pas de reconnaître la nécessité de cette réforme devant les syndicats, il faut la mener à bien, car elle s'impose.

Ce sont ces indications, ces prévisions, que nous aurions dû trouver dans votre budget.

Des prévisions d'équipement, on en trouve, certes, mais essentiellement pour les bases du Pacifique, c'est-à-dire pour les besoins d'une politique diamétralement opposée à l'intérêt bien compris de notre pays.

En ce qui concerne Air France, son équilibre financier est prévu pour 1965. Nous sommes largement informés par la radio, la télévision, la presse, des exploits quotidiens des navigants, des liaisons à grande distance d'un seul coup d'aile, etc.; mais

radio, télévision, grande presse et Gouvernement sont plus discrets sur les demandes légitimes des personnels, tant navigants que sédentaires.

Où en est-on du régime de retraite du personnel au sol ? Allez-vous enfin régler logiquement le conflit latent à ce sujet ?

Pourquoi persistez-vous à assimiler Air France à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. pour les rémunérations et refusez-vous cette assimilation pour les retraites en maintenant la base de calcul au soixante-cinquième et à soixante ans ?

Quelques chiffres suffiront pour justifier la nécessité de faire droit aux revendications des personnels d'Air France : le trafic a augmenté de 9,6 p. 100 de 1963 à 1964 tandis que les effectifs passaient de 24.047 à 24.030.

On a vanté les bons résultats d'Air Inter et je n'insisterai pas longuement sur cet aspect du problème, mais n'est-ce pas Air France qui achète les « Caravelle » qu'elle loue à Air Inter ? Dans quelles conditions ? La direction d'Air France est discrète sur ce point. Peut-être le serez-vous moins, monsieur le ministre ? Il est vraisemblable que dans cette opération la société nationale fait une moins bonne affaire que la société Air Inter dans laquelle sont investis un certain nombre de capitaux privés.

Pour illustrer et appuyer les observations que nous pouvons faire sur l'exploitation du réseau et le développement des services au sujet d'Air Inter, il est bon de parler brièvement de la société marginale de la compagnie nationale : Air Nautic.

J'ai eu l'honneur, monsieur le ministre, de vous poser une question écrite au sujet de cette compagnie, je n'ajouterai que quelques éléments à cette question.

Il est pour le moins anormal qu'Air France et le Gouvernement constatent maintenant que la situation financière de cette société nécessite sa mise en liquidation. Nous pensons que ce qui a été fait pour Air Inter aurait pu être accompli pour Air Nautic.

La responsabilité d'Air France et du Gouvernement, dans l'état de faillite d'Air Nautic est établie, mais ce sont les cent quatre-vingts membres de son personnel qui sont pénalisés, alors que ce personnel, en grande partie hautement qualifié, navigants et personnels au sol, pourrait être repris par Air France en prévision même du développement du transport aérien.

J'en viens aux constructions aéronautiques. Lorsqu'on fait état du développement des transports aériens, on devrait logiquement pouvoir constater l'expansion, le développement de la construction aéronautique civile nationale. Ce n'est malheureusement pas le cas. En réalité, dans la perspective des prochaines années, les 94.000 ingénieurs, cadres, techniciens et ouvriers hautement qualifiés de la construction aéronautique, ont sujet à s'inquiéter de leurs possibilités de travail, puisque le creux prévisible d'emploi de 1968-1970 est estimé à 11.000 personnes dans les sociétés de cellules et de 15.000 à 16.000 dans les sociétés de moteurs et équipements.

Actuellement, sur quoi peut-on baser les prévisions d'activité de ce secteur économique ? C'est la grande inconnue.

Dans l'ensemble, ce budget nous conduit à constater l'absence de tout plan cohérent, alors que répondre aux besoins du transport aérien, intérieur et extérieur, placer l'industrie aéronautique française aux premiers rangs du marché international devraient être les objectifs à atteindre.

Pour cela, il convient de faire face aux besoins d'équipement et d'infrastructure, de décider des dotations futures des lignes aériennes et de définir en conséquence les constructions aéronautiques qui répondront aux impératifs des transports intérieurs et extérieurs.

Il faut enfin — et il s'agit là d'une motivation humaine qui conditionne le progrès technique — que soient satisfaites les revendications des personnels de l'aéronautique et de toutes les activités connexes.

C'est ce que nous avons défini — je le signale au passage — dans les propositions de loi que nous avons déposées sur la construction aéronautique, les transports aériens et les statuts du personnel de la météorologie.

Votre budget, monsieur le ministre, est à l'opposé de cet objectif national. Nous ne le voterons donc pas. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Hervé Loste. Monsieur le ministre, je joins brièvement mes regrets à ceux qui ont été formulés par les rapporteurs de la commission des finances.

Rien n'est prévu en effet dans le projet de loi de finances pour 1966 en ce qui concerne l'aménagement de l'aérodrome de Wallis. Or nul n'ignore l'insuffisance des liaisons existant entre le territoire que je représente et le reste du monde. Seule, une liaison aérienne mensuelle pourrait utilement relier Wallis à Nouméa.

L'aérodrome dont nous disposons actuellement a été construit pendant la dernière guerre par les forces américaines. Il ne peut permettre d'assurer une liaison qui s'avère déjà insuffisante, le

terrain étant presque toujours impraticable. En effet, la piste d'atterrissage n'est pas bitumée et les drains destinés à l'assèchement du sol ne remplissent plus leur fonction par suite de l'abondance des pluies.

J'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur l'île de Futuna qui, située à environ 250 kilomètres de Wallis, est encore dépourvue de toute installation aéronautique, alors qu'il serait possible de créer un petit aérodrome sur la pointe Vélé, face à Alofi.

Je vous demande avec insistance d'envisager le plus rapidement possible une solution pour que cesse notre pénible situation d'isolement. (Applaudissements.)

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

M. Jean-Marie Commenay. Monsieur le ministre, je veux appeler brièvement votre attention sur les menaces qui planent sur certaines usines d'aviation du Sud-Ouest de la France, plus particulièrement sur l'usine Potez-Landes d'Aire-sur-l'Adour.

A cet égard, le rapporteur, M. Duperier confirme, pour 1966, ses conclusions pessimistes de l'an passé concernant la situation commerciale de l'avion Potez 840. Cet appareil, qui constitue selon l'expression de M. Duperier une excellente réalisation technique, a été réalisé uniquement aux frais du constructeur. Nous partageons l'anxiété du rapporteur sur les possibilités du groupe Potez qui n'a bénéficié d'aucun secours de l'Etat autre que l'achat d'un seul appareil à un prix de série.

On sait pourtant que l'appareil en cause pourrait opportunément prendre le relais de matériels anciens sur les lignes postales de nuit et qu'une commande de dix à quinze avions pourrait être aisément passée.

M'associant également au rapporteur, qui souhaite l'intervention des pouvoirs publics, je vous demande, monsieur le ministre, de me faire connaître les mesures que vous comptez prendre pour maintenir le plan de charge de Potez-Landes et assurer l'emploi de ses 300 ouvriers.

Il m'a été signalé que votre collègue des armées avait accordé le bénéfice de l'article 5 pour le lancement du Super Magister d'entraînement, dans la mesure où cet avion serait exporté. L'achat d'un certain nombre d'autres appareils de ce type a même été décidé.

Tout en prenant acte de ces deux décisions favorables, encore que la première soit assortie de la condition d'exportation, j'ai le devoir de vous interroger sur les actions que vous comptez entreprendre pour le développement de notre industrie aéronautique régionale.

Nous savons qu'il est impossible au groupe industriel dont j'ai parlé de poursuivre normalement ses fabrications sans le concours de l'Etat, d'autant plus que depuis 1952 aucune des sociétés de ce groupe n'a reçu de commande de l'Etat. Les ouvriers du groupe, les cadres et les comités d'entreprise, conscients de cette difficile situation, sont inquiets de leur avenir. Quant aux villes où sont implantées les usines, elles redoutent aussi une fâcheuse échecance.

Or, dans le même temps, ce qui est très surprenant, les orientations des plans Aquitaine et Midi-Pyrénées assignent pourtant au Sud-Ouest une vocation aéro-spatiale.

En conclusion, monsieur le ministre, permettez-moi de vous interroger : comment conciliez-vous cette ardue obligation de nos plans régionaux et l'absence d'aide au lancement de nouveaux matériels aéronautiques, aide publique qui, selon l'avis excellent de notre rapporteur, est seule capable d'assurer le succès des appareils fabriqués et, par voie de conséquence, de maintenir le niveau de l'emploi dans des régions tout de même déprimées ? (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

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

M. Jacques Lavigne. Mon propos ne portera pas sur les incidences financières du budget de l'aviation civile, qui présente, par rapport aux précédents, une amélioration certaine, dont le volume des crédits est le reflet. Mon intention, monsieur le ministre, est de vous entretenir seulement du problème relatif à la navigation aérienne et à son personnel, après un an d'application de la loi du 2 juillet 1964.

Les problèmes de personnels du secrétariat général à l'aviation civile se caractérisent malheureusement, une fois encore, par une insuffisance des effectifs et par une formulation souvent discutable des nouveaux statuts du personnel.

Certes, le projet de budget pour 1966, compte tenu des suppressions et des transferts d'emplois, prévoit une augmentation totale nette de 161 emplois, mais cette augmentation apparaît insuffisante encore eu égard aux besoins.

M. Duperier rappelle très justement dans son rapport écrit que la commission de la production et des échanges avait demandé au Gouvernement, lors de la discussion du budget de 1964, de porter à 600 le nombre des emplois à créer en 1965 et en 1966. Nous sommes donc aujourd'hui encore loin du compte.

Pourtant, monsieur le ministre, les sujétions du personnel de votre département ministériel vous amènent, plus qu'aucun autre, à constater que les progrès techniques, surtout en matière aéronautique, et plus spécialement en matière électronique, usent rapidement les hommes. Les techniciens de ces différentes disciplines se trouvent aussi dans l'obligation d'améliorer en permanence leurs connaissances. L'école nationale de l'aviation civile donne seulement à la plupart d'entre eux des connaissances de base dont ils ne peuvent utilement tirer profit qu'après plusieurs années de pratique et de perfectionnement dans les différents services où ils sont affectés.

Pour beaucoup aussi, et j'attire votre attention sur ce point, les obligations militaires occasionnent une sorte de « cassure » temporaire dans leur formation pratique et provoquent assez fréquemment la désorganisation partielle des services dont ils dépendent. Un recrutement plus intensif à l'E. N. A. C. et des effectifs renforcés pourraient, dans une certaine mesure, pallier ces inconvénients.

La deuxième partie de mes observations concerne les réformes de structure résultant de l'application de la loi du 2 juillet 1964.

Je m'étonne tout d'abord, monsieur le ministre, que certaines modalités statutaires aient été fixées sans consultation du comité technique paritaire, contrairement à l'article 1^{er} de la loi du 2 juillet 1964, votée par l'Assemblée dans sa séance du 9 juin 1964. Cette consultation eût peut-être permis d'éviter certains errements qui nous semblent regrettables.

C'est ainsi que plusieurs aérodromes dépassant 10.000 mouvements se trouvent évincés du champ d'application statutaire par des discriminations peu justifiables dans la nature des vols ou les types d'appareils en mouvement. Or, les responsabilités dans le contrôle sont identiques : qu'il s'agisse, par exemple, de tel ou tel monomoteur, d'un vol commercial, d'un vol d'essai ou d'un vol d'entraînement, le contrôleur, quelle que soit la nature de ces vols, doit éviter l'interférence des deux trajectoires, espacer les appareils, donner aux équipages des autorisations ou des instructions.

Le corps des électroniciens de la sécurité aérienne est, lui aussi, issu de la loi du 2 juillet 1964. Là encore, certaines modalités statutaires de ce personnel ont été prises sans consultation des comités techniques.

L'arrêté du 6 août 1964, qui fixe la liste des centres et aérodromes dotés d'électroniciens de la sécurité aérienne, « accroche » l'existence de ce personnel au seuil des 10.000 mouvements, ce qui apparaît particulièrement inadéquat et peu statutaire.

C'est ainsi qu'entre plusieurs aéroports dotés de la même infrastructure électronique, des mêmes moyens d'atterrissage sans visibilité, les techniciens seront considérés différemment selon qu'ils servent ou non à écouler 10.000 mouvements, alors que leur responsabilité et leur technicité sont parfaitement identiques.

Prenez un exemple précis. Si l'on compare les aérodromes de Pau, de Tarbes et de Perpignan dotés de la même infrastructure, seul celui de Pau permettra aux électroniciens de devenir électroniciens de la sécurité aérienne.

Le corps des techniciens de la navigation aérienne appelle enfin les remarques suivantes : si les indices de carrière accordés aux officiers contrôleurs et aux électroniciens de la sécurité aérienne tiennent compte de l'évolution de la technique aéronautique, par contre ces avantages n'ont pas été répercutés sur la situation des techniciens de la navigation qui subissent cependant tous les jours davantage les conséquences de l'accroissement du trafic aérien.

Il vous appartient, monsieur le ministre, de vous préoccuper de ce problème qui peut trouver sa solution par l'étude de nouveaux indices et une réelle promotion sociale, en permettant notamment aux techniciens de la navigation aérienne d'accéder en plus grand nombre au grade de technicien supérieur et de chef technicien.

Je pourrais présenter d'autres observations portant sur les distorsions consécutives aux modalités prises en application de la loi du 2 juillet 1964, mais cette énumération allongerait le débat et excéderait par trop mon temps de parole.

Je pense, pour conclure, qu'un dialogue pourrait s'engager très utilement entre les pouvoirs publics et les représentants des personnels en tous points remarquables de la navigation aérienne.

Je sais, monsieur le ministre, tout à la fois votre désir de conciliation et votre sens de l'équité. Je suis persuadé que vous voudrez bien me donner tous les apaisements nécessaires sur les différents points que je viens d'avoir l'honneur d'exposer devant l'Assemblée nationale. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

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

M. René Plevin. La première insuffisance du budget de l'aviation civile est le temps accordé au Parlement pour en

débattre : moins d'une heure pour l'ensemble des interventions de tous les députés. C'est peut-être là, monsieur le président, un mécanisme d'horlogerie, mais, pour reprendre une expression familière du Chef de l'Etat, ce n'est pas une discussion budgétaire, c'est une « figuration ».

Je tiens à protester contre un rationnement d'une telle rigueur appliqué à un secteur d'avenir en pleine expansion. M. le ministre et MM. les rapporteurs ont parfaitement montré qu'il soulève des questions d'importance primordiale, de celles justement sur lesquelles devrait se centrer le contrôle budgétaire du Parlement.

La répartition des crédits de ce budget traduit un choix fondamental en faveur du projet « Concorde ». Le montant des dépenses engagées au 30 juin 1965, sur la part française de ce projet, s'élève à 64 milliards de francs. Les charges à prévoir au budget de 1966 s'élèvent à 37 milliards en engagements et à 30 milliards en crédits de paiement. Les dépenses restant à engager pour la durée du V^e plan s'élèvent à 155 milliards.

Face à ces chiffres, j'observe 206 millions de francs seulement en autorisations de programme et 80 millions en crédits de paiement affectés à l'étude, par exemple, de l'avion d'affaires et pas un centime pour les avions légers ou les avions tracteurs de planeurs.

Mettre tous nos crédits sur un seul avion qui ne correspond qu'à un marché mondial d'environ deux cents appareils dans les dix prochaines années peut apparaître un coup de poker, tant en ce qui concerne l'effort financier que l'avenir de l'industrie aéronautique dans son ensemble.

En revanche, il me paraît certain que nous ne sommes qu'à l'aurore du développement de l'aviation privée. J'ai été très heureux d'entendre ce qu'a dit à ce sujet notre rapporteur, si compétent, M. Duperier. L'aviation civile va vers un essor qui pourrait apporter à l'industrie aéronautique française des commandes régulières et de très grandes possibilités d'exportation.

On peut donc se poser la question de savoir si le choix si exclusif effectué par le Gouvernement au profit du Concorde est pleinement judicieux. Il l'est peut-être, mais nous ne pourrions en être certains qu'à l'issue d'un débat sérieux, approfondi, nous permettant, notamment, de savoir si les données sur lesquelles le Gouvernement avait fondé sa décision à l'origine ne se sont pas modifiées, notamment quant à l'urgence du projet ou à l'importance des investissements qu'il exigera. On est en droit de se demander si le projet « Concorde », au lieu d'être poursuivi à deux ne devrait pas l'être à trois. Cette insuffisante discussion budgétaire se terminera sans nous avoir véritablement éclairés.

En ce qui concerne les aérodromes, je note que les investissements dans ce budget 1966 sont en diminution. Si l'on tient compte de ce que les principaux travaux prévus sont réservés à Paris-Nord qui est lié au projet « Concorde » et aux installations en Guyane et en Polynésie, liées aux essais et expériences que vous savez, il ne reste pour ainsi dire rien pour les aérodromes français. Les collectivités locales seront donc, une fois de plus, grevées si elles veulent disposer de l'équipement nécessaire.

Vous recommandez, monsieur le ministre, la concentration des aérodromes. L'exemple pourrait être donné par la région parisienne où subsistent tant de petits aérodromes à la fois trop nombreux et sous-équipés. Ils devraient être regroupés hors des grandes lignes aériennes et placés sur des axes routiers.

Faire du vol à moteur à Chavenay est anormal, alors que Saint-Cyr est à 10 kilomètres, lequel est à 12 kilomètres de Toussus, à 11 kilomètres de Guyancourt.

Faute de temps, je ne puis soulever beaucoup d'autres questions qui devraient l'être dans un tel débat, et notamment le problème essentiel pour la popularisation de l'aviation privée, de la révision des normes des brevets de pilotage et celui du rôle de l'aviation intérieure, donc de la compagnie Air Inter, dans une politique de décentralisation industrielle et d'aménagement du territoire.

Ce budget ne prévoit que 400 millions d'anciens francs pour la participation de l'Etat au déficit des lignes intérieures. Cela annonce aussi de lourdes charges supplémentaires pour les collectivités locales qui ont besoin d'être reliées à Orly, plaque tournante des correspondances avec l'étranger.

Je dois donc, comme je l'ai fait pour le budget de la marine marchande, vous demander, monsieur le ministre, d'accepter, à l'occasion d'une question orale, un autre rendez-vous pour traiter de l'ensemble des problèmes de l'aviation civile qui, dans un pays comme la France, méritent plus des cinquante-deux minutes que les organisateurs du débat budgétaire lui ont allouées. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

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

M. Benoît Macquet. Vous avez déclaré, monsieur le ministre, qu'il convenait d'éviter une trop grande dispersion des crédits et de les concentrer sur des points précis, de façon à aboutir à des réalisations concrètes dans un minimum de temps.

Vous avez raison car le « saupoudrage » ne peut que mécontenter. Il est normal que vos efforts tiennent compte des besoins urgents. Ce budget vous donne une magnifique occasion de réaliser votre désir.

En effet, si nous regardons la carte de notre pays nous constatons que les lignes aériennes d'Air Inter restent, sauf dans deux cas, les métropoles régionales entre elles. Nous remarquons aussi que ces métropoles sont admirablement placées pour constituer des pôles d'attraction et devenir rapidement les grandes villes qui permettront la décongestion de la capitale. Nous devons donc leur donner tous les atouts pour faciliter leur développement.

Tel est le point précis vers lequel doivent converger vos efforts.

La métropole régionale Nantes-Saint-Nazaire que je représente dispose, comme il se doit, d'un aéroport. Mais vous ne serez pas surpris si, parlant au nom de tous mes collègues du département de Loire-Atlantique, j'évoque le cas de ce terrain pour lequel nous éprouvons quelques inquiétudes.

D'abord, le rapport fait état de la suppression, en 1966, de la ligne aérienne Quimper-Nantes qui sera remplacée par une ligne Quimper-Rennes permettant la création d'une ligne aérienne Rennes-Paris.

Cette mesure nous surprend beaucoup et nous croyons sincèrement qu'il est indispensable de maintenir la liaison sous sa forme actuelle. Il ne faut pas oublier que le courant commercial du Sud-Finistère va tout naturellement vers la Loire.

Deuxième inquiétude : on parle de la suppression ou de la suspension de la ligne Nantes-Bordeaux, récente il est vrai, mais dont les possibilités de développement sont certaines. Ni M. le président de l'Assemblée, ni mon collègue M. Lavigne ne me contrediront sur ce point. Nous voudrions être assurés, monsieur le ministre, qu'il ne s'agit là que de faux bruits.

Nous pensons, nous, au contraire, que, loin d'envisager la suppression ou la suspension de ces circuits, il serait souhaitable de relier Lille à Nantes, villes à vocation textile qui se complètent admirablement dans tous les domaines.

Vous connaissez mieux que quiconque les efforts que nous consentons depuis trois ans en faveur de cet aéroport vital pour le développement de notre région. Permettez-moi donc de vous dire combien nous vous savons gré de votre compréhension. Grâce à votre obligeance, en 1963, la première ligne Nantes-Paris a été créée. D'autres ont suivi, permettant en 1964 le transport de 25.000 passagers ; en 1965, le trafic était approximativement de 60.700 personnes ; les prévisions pour 1966 font état de 80.000 à 100.000 personnes transportées, chiffre qui peut être dépassé si, comme nous l'espérons, les deux Viscount devant remplacer les Nord 262 sur Nantes-Paris et sur Nantes-Lyon, commencent à circuler à partir du 1^{er} avril 1966 comme cela avait été promis.

Et pourtant, ce terrain d'aviation placé pour desservir la France entière, susceptible de devenir une source de dégagement d'Orly, et de constituer une tête de pont pour l'Amérique — puisque les couloirs aériens passent au-dessus même de l'aéroport — ne possède pas les installations modernes qu'exigerait son développement.

Je suis donc heureux de voir votre budget accorder une place importante à l'accroissement de la sécurité aérienne en prévoyant la réalisation de nouveaux équipements d'aide à la navigation aérienne et la modernisation des aides existantes, que l'évolution de la technique rend nécessaires. M. le rapporteur l'a souligné.

Ces mesures nous laissent espérer, en même temps que le détournement de la voie ferrée et l'allongement de la piste, la mise en place d'un *instrument landing system*, l'installation d'un balisage de haute intensité avec ligne d'approche et aménagements divers, réalisations qui permettraient d'ajouter le transport du courrier aux lignes de « passagers ».

Nous voulons penser que cette intervention retiendra pleinement votre attention, monsieur le ministre, et que vous ferez porter tous vos efforts sur une région qui a été trop souvent sacrifiée. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

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

M. Jean Poudevigne. Monsieur le président, mesdames, messieurs, c'est au nom de notre collègue M. Gamel, retenu par la maladie hors de cette enceinte, que je présenterai quelques observations.

Mais intervenant après M. Ponceillé, je me défends de vouloir donner à l'Assemblée le spectacle d'un derby languedocien.

L'aéroport de Nîmes-Garons a été créé en 1961. Très tôt, en effet, le département du Gard et la ville de Nîmes ont pressenti l'avenir qui s'offrirait aux liaisons aériennes. La chambre de commerce d'abord, la ville de Nîmes ensuite, le département enfin, ont fait un pari et ils l'ont gagné. Profitant de l'existence d'une infrastructure de l'O. T. A. N., la chambre de commerce de Nîmes a décidé la création d'un aéroport de ligne à Garons.

Quelques chiffres illustreront son succès. Le nombre des passagers a progressé successivement de 2.300 pour chaque mois d'exploitation en 1961, à 14.700 en 1962, 21.900 en 1963 et 26.600 en 1964. Il approchera de 50.000 cette année. Ainsi, le seuil de la rentabilité est presque atteint et notre seul souci est de nous y maintenir. Je le dis à nos collègues de l'Hérault.

Aussi sommes-nous satisfaits d'avoir lu dans le projet de loi sur le V^e plan, que nous allons discuter dans une dizaine de jours, qu'il était prévu une base aérienne pouvant desservir la région dans un rayon d'une centaine de kilomètres.

Aussi est-ce avec satisfaction, monsieur le ministre, que je viens de vous entendre définir votre politique du transport aérien dont vous voulez — avez-vous dit — ordonner la croissance dans une voie économiquement saine, c'est-à-dire avec un souci de rentabilité qui rejoint précisément le nôtre.

Nîmes, située aux confins de la Provence et du Languedoc — cela, c'est la géographie — est également placée sur un axe privilégié et répond parfaitement à la définition que vous avez donnée il y a quelques instants du réseau primaire et de celle de l'aéroport d'éclatement : vingt pour cent des voyageurs viennent de la région montpelliéraine, autant de la vallée du Rhône en voie d'industrialisation.

Ainsi, est-ce avec confiance que nous abordons l'avenir, d'autant plus — et je vous en remercie — que vous avez annoncé une desserte de cet aéroport par une liaison d'hélicoptères et une liaison autoroutière. A cet égard, bien que ce ne soit pas le moment d'en parler, je me permets de vous rappeler que la construction de l'autoroute A. 9 a subi quelque retard. J'ose espérer qu'il vous sera possible de le rattraper à l'occasion du V^e plan.

En terminant, je vous demande, monsieur le ministre, de ne voir dans cette intervention que le témoignage d'une saine et cordiale émulation, de notre dynamisme et de notre passion de réussir. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. La parole est à M. Miossec, dernier orateur inscrit.

M. Gabriel Miossec. Mesdames, messieurs, Quimper, comme Brest, situé à l'extrémité de la péninsule bretonne, souffre de son isolement.

On parle beaucoup des efforts à accomplir en faveur de la réanimation et de l'industrialisation de l'extrême Ouest. Mais toutes ces bonnes intentions resteront sans effet tant que n'aura pas été mis en place un minimum d'infrastructure, dont la rapidité des transports constitue l'un des éléments fondamentaux.

Il faut absolument rapprocher dans le temps la Bretagne de la région parisienne. Il est pratiquement impossible d'obtenir un progrès notable des relations ferroviaires entre Quimper et Rennes en raison du profil du réseau. En revanche, les relations aériennes peuvent être améliorées considérablement.

Grâce aux efforts d'équipement consentis ces dernières années, et dont la chambre de commerce et d'industrie de Quimper a pris une large part, des résultats appréciables ont déjà été enregistrés, ainsi que l'illustre la montée en flèche du nombre des passagers.

La desserte de Quimper est actuellement assurée vers Paris, via Nantes, par des Nord-262. Si ces appareils sont appréciés des passagers, on doit reconnaître que leur exploitation est très onéreuse, au point que la société Air Inter se demande si elle pourra continuer de les utiliser.

Aussi les usagers sont-ils très inquiets à Quimper pour deux raisons : ou bien les Nord-262 seront retirés et il ne restera plus qu'à fermer l'aéroport de Quimper, qui ne peut recevoir les Viscount ; ou bien, dans un ou deux ans, les Nord-262 n'offriront plus un nombre suffisant de places, et leur remplacement par des Viscount s'imposera.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, la chambre de commerce et d'industrie de Quimper, comme la municipalité de la ville, souhaitent vivement l'allongement de la piste de 1.250 mètres à 1.750 mètres, et nous vous serions très reconnaissants de le prévoir au V^e plan.

Je sais que l'on a invoqué la proximité de Quimper de Brest et de Lorient. Elle est toute relative. Si la distance est de 70 kilomètres environ, il faut tenir compte de l'état des routes, de leur sinuosité, de leur encombrement et du fait que l'aéroport de Quimper dessert toute la région Sud-Finistère ; certains passagers devraient donc parcourir 120 à 130 kilomètres pour se rendre à Brest ou à Lorient.

Je suis sûr que ces éléments d'information vous sont connus et que les habitants du Sud-Finistère peuvent compter sur leur ministre des travaux publics et des transports pour les aider à développer leur région et à la sortir de ses difficultés actuelles. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je répondrai, hélas ! brièvement.

Moi aussi je déplore autant que MM. Anthonioz et Plevén que l'Assemblée ne puisse consacrer plus de temps à un problème capital aujourd'hui. J'accepte donc la proposition de M. Plevén : dans le premier semestre de l'année prochaine, il serait bon de consacrer un après-midi de vendredi à une question orale portant sur ce problème. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Cela dit, je répondrai d'abord aux questions qui viennent de m'être posées au sujet des problèmes sociaux. Je suis habitué à entendre M. Cermolacce et Davoust en formuler plusieurs. La plupart d'entre elles pourraient faire l'objet de questions écrites. Vous en conviendrez, monsieur Davoust.

M. André Davoust. Je les reprendrai sous cette forme-là !

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est pourquoi vous me permettez de ne pas répondre à toutes aujourd'hui.

Je m'en tiendrai donc aux questions relatives au recrutement et au régime indemnitaire des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie, soulevées également par les deux rapporteurs, MM. Duprier et Anthonioz, et par M. Lavigne.

Je connais bien ces problèmes. J'avoue qu'il n'est pas toujours facile de les résoudre car ils font l'objet de discussions très serrées avec le ministère des finances.

A propos du recrutement des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie, j'indiquerai que 327 emplois ont été créés en 1965 et en 1966, dont 83 p. 100 pour la navigation aérienne et, cela, parce que son activité est la plus directement liée à la sécurité du transport.

M. Lavigne a approuvé tout à l'heure la priorité ainsi donnée dans le recrutement à la sécurité. Je considère, moi aussi, que les créations d'emplois sont relativement faibles mais qu'elles marquent cependant un effort non négligeable.

Au sujet du régime indemnitaire de ces personnels, question agitée depuis de nombreuses années, j'ai une bonne nouvelle à vous annoncer.

L'indemnité forfaitaire spéciale, dont bénéficient les personnels techniques de la navigation aérienne comme ceux de la météorologie, sera pratiquement doublée à partir du 1^{er} janvier prochain. En effet, j'ai obtenu hier, sur ce point, l'accord définitif de mes collègues de la fonction publique et des finances. Nous pouvons tous nous en réjouir car cette indemnité n'avait pas été relevée depuis 1958. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Paul Cermolacce. Depuis 1954 !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Et, pour certains agents, depuis 1954.

Je répondrai aussi à M. Lavigne au sujet de l'augmentation des proportions des techniciens supérieurs et des chefs techniciens. Il s'agit malheureusement là, il le sait bien, d'un problème intéressant aussi d'autres corps de la fonction publique. Pour l'instant, le Gouvernement n'envisage pas de relever ces pourcentages, qui sont respectivement de 17,5 et de 7,5.

Mais la création des nouveaux corps d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne et d'électroniciens de la sécurité aérienne a permis des nominations d'effectifs importants dans les emplois supérieurs du corps de techniciens. Je souhaiterais qu'on ne l'oublie pas.

M. Lavigne a prétendu que les comités paritaires n'avaient pas été consultés pour l'application de la loi relative aux officiers contrôleurs et électroniciens. Je suis au regret de lui indiquer que ce n'est pas exact : ils ont bien été consultés chaque fois que la loi le prévoyait, notamment sur les textes statutaires proprement dits.

Je traiterai rapidement des questions qui m'ont été posées, notamment par M. Davoust, sur la stabilisation de la situation des personnels non permanents.

Les bases aériennes, par exemple, emploient deux catégories d'agents non permanents : les agents contractuels d'appoint et les ouvriers temporaires. Les agents contractuels d'appoint sont reclassés par priorité dans les emplois vacants à pourvoir grâce aux contrats régis par le décret du 16 juin 1948. Par ailleurs, il est recommandé aux intéressés de se présenter à tous les concours ouverts par l'administration pour recruter les personnels titulaires. Ces mesures ont permis de diminuer de moitié, en quelques années, les effectifs des contractuels d'appoint.

Les ouvriers, eux, sont recrutés pour des travaux déterminés et rémunérés sur fonds de travaux. Leur nombre varie selon le volume des travaux confiés au service. Il est donc très difficile d'en obtenir la titularisation régulière. C'est un problème différent du précédent, que l'on retrouve dans tout le budget des travaux publics.

M. Davoust a appelé mon attention sur les 239 aides techniciens de la navigation aérienne, dont l'intégration dans le corps des techniciens de la navigation aérienne devrait être réalisée. Selon lui 20 d'entre eux auraient été titularisés dernièrement. En fait, aucun de ces 239 agents n'a obtenu à ce jour cette titularisation. En vertu des dispositions statutaires propres à ce personnel, ils accomplissent en ce moment un stage dans les services de la navigation aérienne et seront normalement tous titularisés avant le 1^{er} janvier prochain. Il n'y a donc pas de problème.

M. André Davoust. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. M. Davoust m'a encore interrogé sur le déclassement des aérodromes de Calais et de Beauvais. Il existe, malheureusement, une récession du trafic sur l'aérodrome de Calais. Vous critiquez, comme M. Cermolacce, le critère des 10.000 mouvements annuels. Il fallait bien en retenir un, longuement étudié.

Pour l'aérodrome de Calais, l'adaptation nécessitée par la baisse du trafic n'impliquera pas la régression du personnel des nouveaux corps. Elle entraînera probablement sa mutation, ce qui est tout différent.

Le cas de l'aérodrome de Beauvais a été posé à la suite d'une réclamation des personnels de Bastia qui, faisant valoir que le trafic de leur aérodrome était du même ordre de grandeur qu'à Beauvais, soutenaient qu'ils pouvaient accéder aux nouveaux corps. En réalité nous avions commis une erreur dans l'exploitation des statistiques de trafic : Beauvais n'enregistre pas les 10.000 mouvements exigés annuellement car les vols d'entraînement ne peuvent être assimilés à des mouvements. Là encore, nous trouverons une solution.

M. le rapporteur Anthonioz a évoqué l'avenir d'Air Inter. Il n'ignore pas que l'accroissement du trafic nécessite des investissements très importants. C'est pourquoi j'ai demandé l'avis du conseil supérieur de l'aviation marchande sur une prolongation de vingt ans de l'autorisation d'exploitation d'Air Inter. Cette disposition accélérera probablement la stabilisation de cette compagnie et facilitera le financement de ses investissements par des voies normales : le capital d'Air France étant en partie privé — M. Cermolacce m'en excusera — il est normal que ce capital privé soit appelé à consentir des efforts d'investissements au même titre que l'Etat.

C'est un des fossés qui nous séparent, monsieur Cermolacce. Là non plus, je ne souhaite pas la nationalisation des transports aériens intérieurs.

M. Paul Cermolacce. Elle viendra peut-être !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Peut-être quand vous serez au pouvoir. (*Sourires.*)

Un député U. N. R. - U. D. T. Rien ne presse !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je réponds à M. Cermolacce qui s'interroge sur l'achat de Caravelle destinées à Air Inter.

Il s'agit, en réalité, d'un simple relais financier qui a été demandé à Air France pour la compagnie Air Inter en attendant l'augmentation du capital de cette dernière compagnie. C'est une opération absolument blanche du point de vue comptable, qui n'affecte en rien la compagnie nationale et qui n'apporte non plus aucun bénéfice particulier à Air Inter.

M. Charret m'a interrogé sur le futur aérodrome de la région lyonnaise. Une commission a été créée qui a pour mission de trouver un site approprié à l'intérieur d'un quadrilatère Lyon—Chambéry—Grenoble—Saint-Etienne.

Cette commission n'a pas encore terminé ses travaux.

Toutefois, j'ai le sentiment qu'il sera assez difficile de trouver l'aérodrome phénix et qu'il serait préférable de tenter plutôt la réorganisation et l'agrandissement du terrain de Lyon au moins dans l'avenir immédiat. C'est vers cette solution que nous devons sans doute nous diriger. Mais ne vous en félicitez pas trop vite !

M. Edouard Charret. Je suis très satisfait de votre réponse, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. A propos de la petite rivalité qui a opposé Nîmes à Montpellier, je répondrai à MM. Ponsellé et Poudevigne que je connais bien ce problème.

L'année dernière j'avais fait une sorte de promesse, mais vous devez savoir que je ne suis pas tout à fait maître dans ce domaine, étant donné qu'il s'agit de la compagnie Air Inter dont j'assume la tutelle mais évidemment pas l'exploitation.

Or il s'est avéré que pour des raisons matérielles l'expérience souhaitée Montpellier—Lyon n'a pu être tentée; cela me fait obligation de chercher une autre solution à cette affaire. Si Nîmes a aujourd'hui pris la place que l'on sait, c'est qu'elle a été volontaire pour la prendre. Au début, alors que toutes ces questions d'Air Inter étaient en gestation, la bonne ville de Montpellier — et M. Ponscillé m'excusera de le rappeler — ne voulait pas participer au financement de l'opération. La chambre de commerce de Nîmes a, elle, au contraire, saisi l'occasion et pris le bon départ.

S'agissant de deux villes extrêmement voisines, vous comprenez qu'il est extrêmement difficile pour Air Inter d'assurer la liaison directe Montpellier—Paris car cela supposerait l'emploi d'un matériel dont la compagnie ne dispose pas actuellement.

Dans ces conditions, nous allons tenter avec le concours de Sud-Aviation une expérience de correspondance par hélicoptères entre Montpellier et Nîmes.

Là encore, je demande que l'on considère avec confiance ce genre d'expériences, car c'est à tâtons que nous devons avancer dans ce domaine, et ce ne sera qu'à la suite d'un certain nombre d'expériences que nous pourrions définir une doctrine définitive.

Voilà ce que je voulais répondre aux interventions de M. Ponscillé et de M. Poudevigüe.

M. Miossec a pris la défense de Quimper. C'est un problème assez difficile que celui de la desserte aérienne de la Bretagne. En réalité, cette desserte n'est pas actuellement — il faut l'avouer — tout à fait logique. C'est pourquoi un certain nombre de modifications vont intervenir.

J'indique à M. Macquet que le trafic de Nantes est en forte augmentation. Nantes est actuellement reliée par des Viscount à Paris, Lorient et Brest, et par des Nord-262 à Paris, Quimper, Bordeaux, Lyon et Brest. En 1966 les deux services Paris—Nantes seront effectués par des Viscount. Il en sera de même pour la ligne Nantes—Lyon et pour les mêmes raisons de développement du trafic.

Les liaisons avec Bordeaux et Brest demeureront inchangées. Seule, la liaison Nantes—Quimper sera supprimée, car cette dernière ville sera désormais desservie par la ligne Paris—Rennes—Quimper qui permettra incontestablement une meilleure rotation des appareils.

Je ne prétends pas répondre ainsi entièrement à votre demande, monsieur Miossec. Si vous le voulez, nous pourrions reconsidérer ces problèmes lors de l'examen du V^e Plan quand il sera question de savoir quels travaux devront être exécutés sur l'aérodrome de Quimper.

M. René Pleven. Et le Nord de la Bretagne, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Effectivement, vous ne disposez actuellement que d'un service d'été sur Dinard. Il faudra revoir ce problème. Nous voulons en effet satisfaire les demandes immédiates des bretons, toujours fortement revendicatifs.

M. René Pleven. Mais coopératifs, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Très coopératifs, en effet, monsieur le président. Je le reconnais et je vous en remercie.

M. Roger Souchal. Pas à Strasbourg en tout cas !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je rassurerai d'un mot M. Loste qui a évoqué le problème de l'aérodrome de Wallis. Un crédit de cinq cent mille francs est prévu pour l'aménagement de la piste de l'aérodrome de Hihifo. Des études sont en cours qui permettront probablement de commencer les travaux de l'aérodrome à la fin de 1966.

Je ne réponds pas à M. Pleven puisque le sujet qui le préoccupe fera l'objet du débat dont nous avons parlé. Je souhaite simplement que ses paroles sur le Concorde ne trouvent pas un trop grand écho dans la presse internationale car l'opération Concorde est aussi une opération de foi et de confiance dans les techniques britannique et française, dans le combat amical mais nécessaire qui oppose aujourd'hui les aéronautiques européennes à celle des États-Unis.

Le Gouvernement a fait savoir qu'il avait l'intention de poursuivre cette opération jusqu'au bout car c'est le seul moyen dont nous disposons pour que notre industrie aéronautique soit compétitive à temps dans un domaine très important, celui du transport supersonique.

M. René Pleven. Je veux bien partager les raisons de votre foi, mais je ne peux pas me contenter d'affirmations.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il ne faut pas non plus que certains propos soient mal interprétés à l'extérieur.

M. Commenay s'est préoccupé de la situation du Potez 840 que je connais bien puisque c'est moi-même qui ai fait acheter un de ces appareils par le S. G. A. C. L'État peut encourager, et vous l'avez rappelé, un constructeur à fabriquer mais il ne peut se substituer à lui dans la recherche des marchés. Il me semble difficile de faire plus pour cet appareil.

En ce qui concerne l'ensemble du problème posé par M. Commenay, le Gouvernement a décidé qu'à la fin de l'année le Premier ministre, le ministre des armées et le ministre des travaux publics confronteraient leurs positions sur le plan de charge de l'aéronautique française et, à cette occasion, bien entendu, la situation de l'aéronautique du Sud-Ouest sera étudiée.

Je remercie M. Montel des paroles aimables qu'il a prononcées à mon endroit. Il sait que nous avons l'œil sur Toulouse, qui demeure évidemment la capitale de la construction aéronautique et j'ai annoncé dans mon discours que nous cherchions un certain nombre de solutions permettant de prolonger la construction et la vente de Caravelle.

M. Duprier a posé le problème du remboursement des dépenses que la France engage pour Eurocontrol. Je lui indique que notre pays assure le contrôle de l'espace aérien supérieur français pour le compte d'Eurocontrol qui rembourse les dépenses correspondantes et ces remboursements viennent en déduction de la subvention que la France verse par ailleurs à Eurocontrol par le canal du budget des affaires étrangères.

Le montant de cette subvention, qui s'élève à 15,5 millions de francs, est donc le solde net entre la cotisation de la France et les remboursements qu'Eurocontrol lui assure.

Dans ces conditions, cela implique, par la force des choses, qu'il n'est pas possible d'envisager l'affectation de ces remboursements au budget de l'aviation civile. En réalité, c'est une compensation qui entre tout à fait dans le cadre des crédits du ministère des affaires étrangères. Et là, nous n'avons pas le droit de réclamer quoi que ce soit sur ce terrain. Ce serait trop facile, si je puis dire.

Ce mécanisme n'est pas, de la part du ministère des travaux publics et des transports, la preuve d'un abandon, mais la reconnaissance qu'il est tout à fait naturel de laisser entièrement entre les mains du ministre des affaires étrangères.

Telles sont les réponses que je voulais rapidement apporter aux questions qui m'ont été posées. En terminant, je dirai une fois de plus que tous ces problèmes méritent un plus long débat.

Je souhaite, messieurs, que vous m'aidiez à faire admettre, dans les prochains budgets, que l'aéronautique civile est un domaine en pleine expansion, ce qui n'a pas été toujours reconnu jusqu'à présent, et à trouver ainsi une réponse aux appels lancés en matière de besoins en personnels, à la fois par le Parlement et par mes propres services. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. Je vais mettre aux voix les crédits de l'aviation civile.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste votera contre !

M. le président. 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 16.998.825 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre IV de l'état B concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile), au chiffre de 68.988.000 francs.

(La réduction de crédit, 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), l'autorisation de programme au chiffre de 603.100.000 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 228.535.000 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 27.700.000 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 11.200.000 francs.

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

M. le président. Nous en avons terminé avec l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile).

La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

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

Questions orales sans débat :

Question n° 11776. — M. Davoust appelle l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur le mécontentement très légitime suscité parmi les automobilistes par le maintien de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur (vignette) dont le produit est, en théorie, affecté au paiement de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, alors que, d'une part, la fiscalité spécifique sur l'automobile atteint en France un niveau qui dépasse celui de nos partenaires du Marché commun européen et que, d'autre part, 18 p. 100 seulement des recettes provenant des taxes sur l'automobile sont affectés aux dépenses de toute nature imputables à celle-ci. Il lui demande si le Gouvernement n'envisage pas de réduire progressivement le taux de cette fiscalité spécifique au cours de la période d'application du V^e Plan, afin d'atteindre en 1970 le niveau moyen appliqué dans la Communauté économique européenne et, à titre de première mesure, de supprimer en 1965 la taxe différentielle sur les véhicules à moteur.

Question n° 12545. — M. Fanton expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'opinion publique a accueilli avec satisfaction la nouvelle selon laquelle 175 hectares de terrains à bâtir, actuellement propriété des domaines, allaient

être affectés à la construction. Il lui demande de lui faire connaître la situation et la consistance exactes des terrains ainsi mis à la disposition de la construction, ainsi que leur affectation actuelle. Il lui demande, d'autre part, ce qu'il y a lieu de penser des informations parues dans la presse selon lesquelles les immeubles d'habitation édifiés sur ces terrains seraient réservés aux ministères ou administrations utilisateurs actuels des terrains. Dans l'hypothèse où ces informations se révéleraient exactes, il lui demande s'il lui semble normal que les terrains appartenant à l'Etat et mis à la disposition de certaines administrations pour le besoin du service public puissent ainsi recevoir une affectation définitive au profit d'une catégorie particulière de bénéficiaires, sans que les mal-logés en général puissent en espérer une solution à leurs problèmes.

Question n° 13035. — M. Ansquer demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si les associés et les gérants associés des sociétés en nom collectif, qui réalisent avec leurs propres capitaux une ou plusieurs opérations de construction, c'est-à-dire qui effectuent l'achat du terrain, des marchés avec les entrepreneurs, et la vente aux souscripteurs d'appartements, sont susceptibles de bénéficier du prélèvement libératoire de 15 p. 100 prévu par l'article 28-IV de la loi n° 63-254 du 15 mars 1963, sous réserve qu'ils remplissent par ailleurs les conditions exigées. Il lui demande notamment s'ils peuvent bénéficier de ce prélèvement libératoire si les opérations sont espacées dans le temps, à la cadence d'une opération annuelle, par exemple.

A l'issue de la séance réservée aux questions orales, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966 (n° 1577) ; (rapport n° 1588 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan).

Construction et articles 45 à 47 et 60 (Annexe n° 7. — M. Taittinger, rapporteur spécial ; avis n° 1594 de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, quatrième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures quinze minutes.)

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