

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

COMPTE RENDU INTEGRAL — 56^e SEANCE

4^e Séance du Mercredi 9 Novembre 1966.

SOMMAIRE

1. — Fixation de l'ordre du jour (p. 4470).
2. — Loi de finances pour 1967 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4471).

Equipement (suite).

IV. — Aviation civile (suite).

M. Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports.

MM. le président, Poirier, André Rey, Barberot, Clostermann, Cermolacce, Bardet, Le Lann, Thillard, Dassé, Danel.

MM. Pisanl, ministre de l'équipement ; Duvillard, le secrétaire d'Etat aux transports.

Etat B.

Titre III :

M. Le Lann.

Adoption du crédit du titre III.

Titre IV. — Adoption de la réduction de crédit.

Etat C.

Titre V :

MM. Neuwirth, le secrétaire d'Etat aux transports.

Amendement n° 94 de M. Poirier, tendant à réduire le montant de l'autorisation de programme : MM. Poirier, Anthoinez, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Boscher, le ministre de l'équipement. — Retrait.

Adoption de l'autorisation de programme et du crédit de paiement du titre V.

Titre VI. — Adoption de l'autorisation de programme et du crédit de paiement.

Territoires d'outre-mer.

MM. Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Renouard, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Dépôt de rapports (p. 4489).

4. — Ordre du jour (p. 4490).

PRESIDENCE DE M. RENE LA COMBE,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 — FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au vendredi 18 novembre inclus :

I. — Ordre du jour prioritaire fixé par le Gouvernement.

Ce soir :

Suite de la discussion de la deuxième partie de la loi de finances :

Aviation civile ;

Territoires d'outre-mer.

Judi 10 novembre, matin et éventuellement après-midi :

Territoires d'outre-mer (suite) ;

Articles non rattachés (articles 22 à 29, 39 à 41, 45, 46, 51 à 56) et articles réservés ;

Éventuellement, seconde délibération ;

Explications de vote et vote sur l'ensemble.

Mardi 15 novembre, après-midi :

Deuxième lecture du projet sur la région de Paris ;

Troisième lecture du projet relatif aux sociétés civiles professionnelles ;

Proposition adoptée par le Sénat relative aux régimes matrimoniaux ;

Trois conventions judiciaires ;

Projet relatif à l'exercice des fonctions judiciaires militaires.

Mercredi 16 novembre, après-midi, après la séance réservée aux questions orales et soir :

Éventuellement, suite de l'ordre du jour du mardi 15 novembre ;

Projet relatif à la suppression des indexations dans les territoires d'outre-mer ;

Projet relatif au report des élections cantonales.

Judi 17 novembre, après-midi jusqu'à 17 heures, et soir :

Deuxième lecture du projet relatif aux communautés urbaines.

Vendredi 18 novembre, après-midi et, éventuellement, soir :

Projet relatif aux accidents de travail en agriculture ;

Deuxième lecture du projet relatif à l'assurance automobile ;

Deuxième lecture du projet sur la formation professionnelle ;

Projet modifiant le régime des douanes en ce qui concerne le pétrole.

II. — Questions orales inscrites par la conférence des présidents.

Mercredi 16 novembre, après-midi :

Cinq questions orales sans débat à M. le ministre de l'éducation nationale : une de Mme Prin, trois jointes de MM. de Poulpiquet, Anquer et Cattin-Bazin, et celle de M. Cornette ;

Trois questions orales jointes, avec débat, à M. le ministre de l'éducation nationale : de M. Peretti (deux questions) et de M. Rabourdin.

Le texte de ces questions sera publié en annexe au compte rendu de la présente séance.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1967 (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 1967 (n^{os} 2044, 2050).

EQUIPEMENT (suite)

IV. — Aviation civile (suite).

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement (IV. — Aviation civile).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 45 minutes ;
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 1 heure ;
Groupe socialiste, 15 minutes ;
Groupe du centre démocratique, 10 minutes ;
Groupe communiste, 5 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 5 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 5 minutes ;
Isolés, 5 minutes.

Les commissions ont épuisé leur temps de parole.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. André Bertencourt, secrétaire d'Etat aux transports. Mesdames, messieurs, je tiens d'abord à remercier et féliciter les rapporteurs, MM. Anthonioz et Duperier, qui nous ont présenté, avec leur compétence habituelle, le tableau des progrès accomplis cette année encore par l'aviation civile française et nous ont exposé parallèlement et de manière exhaustive le projet de budget pour 1967. Leurs observations, qu'ils le sachent bien, nous sont comme toujours extrêmement précieuses et, dans le cadre de l'enveloppe financière fixée par le Gouvernement, nous nous efforcerons d'en tirer le maximum de profit.

Tout ayant déjà été dit, ou presque, sur le sujet, je ne crois pas utile de commenter à nouveau les chiffres. Vous attendez plutôt du représentant du Gouvernement des indications générales sur la façon dont se traduit dans ce budget la politique que nous entendons suivre en matière d'aéronautique au moment où les progrès du transport aérien civil s'affirment et s'accroissent, ce qui est déjà, pour nous tous, un sujet de satisfaction.

Le projet de budget qui vous est soumis est essentiellement dominé, M. Anthonioz et M. Duperier l'ont souligné, par « Concorde ».

Nous commencerons donc notre étude par un examen des problèmes de la construction aéronautique civile et par les perspectives de modernisation des flottes de nos transporteurs. Concorde, faut-il le rappeler, est à notre échelle une entreprise capitale. Nous en attendons, bien sûr, un progrès considérable pour le transport aérien ainsi que pour nos industries aéronautiques, la possibilité de demeurer dans le peloton de tête d'une âpre compétition internationale. Quant à nos laboratoires et à nos chercheurs, il constitue pour eux un domaine d'action de premier choix. Ce programme représente donc une condition de survie des industries européennes de construction aéronautique.

Pour commencer, si vous le voulez bien, voici quelques rappels des caractéristiques de l'avion dont les deux premiers prototypes se construisent à Toulouse et à Filton.

L'appareil, vous le savez, a beaucoup évolué depuis la définition initiale du projet franco-britannique ; il s'est allongé, a pris du ventre, du poids en même temps qu'augmentaient sa charge marchande et son rayon d'action.

Des calculs ont été faits pour lui permettre d'effectuer le trajet Paris—New York dans les conditions météorologiques les plus défavorables avec sa charge normale et avec les réserves réglementaires habituelles, qui permettent en particulier à l'arrivée une attente et éventuellement un déroutement.

Il est d'ailleurs permis de penser que les progrès qui se dessinent actuellement sur la régularité des atterrissages permettront, dans un avenir prochain, un allègement des réserves de carburant et autoriseront donc une nouvelle augmentation du rayon d'action commercial de l'appareil.

Si, d'un côté, les modifications auxquelles nous avons dû procéder pour répondre aux souhaits très légitimes des clients potentiels ont alourdi sensiblement les coûts de fabrication de l'appareil, elles ont entraîné de l'autre — et comment ne pas s'en réjouir ? — un volume supplémentaire de commandes. Les options se montent actuellement à 63, et j'ajoute que nous avons de bonnes raisons d'en espérer de nouvelles dans un avenir rapproché.

Par ailleurs, profitant des possibilités techniques apportées par la structure de l'avion, il a été décidé d'en augmenter encore la capacité afin de rapprocher son coût d'exploitation de celui des appareils subsoniques et d'accroître ainsi les chances de succès commercial de notre appareil supersonique.

Dans le même temps, nous avons été amenés à examiner les développements futurs des réacteurs de l'avion. Cette nouvelle série d'améliorations, venant s'ajouter aux modifications déjà réalisées, aura contribué à accroître le coût de développement dont la dernière estimation en notre possession approche 7 milliards de francs, soit 3,5 milliards pour la France avant application des taxes.

Notre préoccupation est de nous en tenir à cette somme, encore que nous ne puissions, par exemple, refuser d'examiner l'hypothèse d'une augmentation de l'outillage de production si le niveau des futures commandes recueillies venait, comme nous l'espérons, à exiger l'augmentation de la cadence de sortie des avions.

On n'insiste jamais assez sur le fait que de telles réalisations exercent une action d'incitation sur l'ensemble des industries de pointe des pays qui les entreprennent. Là encore, je me sens en union de pensée avec les deux rapporteurs.

Les « retombées technologiques et scientifiques » qui en résultent sont certes d'une valeur économique difficilement chiffrable, car leurs effets s'échelonnent sur une longue période. Cherchant à évaluer l'intérêt économique immédiat de l'opération Concorde pour l'ensemble du pays, une récente étude du ministère de l'économie et des finances établissait que les retombées technologiques, commerciales et militaires, le soutien apporté par cette opération à notre industrie aéronautique, l'effet attendu sur les rentrées de devises et plus généralement les avantages d'un resserrement des liens entre industries britanniques et françaises, pouvaient être comptés en ce qui nous concerne pour un total de 4 milliards à 4,5 milliards de francs soit, comme nous venons de le voir, sensiblement le montant de notre mise initiale, si l'on ajoute à la somme citée tout à l'heure les taxes et dépenses annexes et non partageables entre les deux pays.

Il s'agit donc de « retombées » très importantes, même s'il est difficile de les chiffrer avec précision. En toute hypothèse les experts qui se sont penchés sur ces problèmes nous disent que ce projet ne manquera pas d'apporter des avantages considérables pour les différentes branches de notre industrie.

Quoi qu'il en soit, sur le plan technique, la réalisation de l'avion se poursuit normalement au rythme prévu et, je dirai même plus, dans des conditions qui apparaissent comme très satisfaisantes. Dans seize mois, le prototype devra effectuer son premier vol. Pour la première fois dans l'histoire de cet avion nous sommes fondés à affirmer que le point de non-retour est franchi, étape fondamentale si l'on veut bien se souvenir des doutes qui entouraient, ici et là, l'issue du projet.

Tous ceux, ingénieurs, techniciens, ouvriers qui concourent à la fabrication de Concorde doivent déjà éprouver un sentiment de légitime fierté, conscients qu'ils sont d'œuvrer pour le progrès de nos techniques et dès lors pour le maintien de l'indépendance de la nation.

Mais Concorde ne doit pas être, comme l'a dit M. Pisani, ministre de l'équipement, le chant de cygne de notre industrie aéronautique. L'ampleur de l'effort consenti pour cet avion supersonique ne doit pas nous empêcher de soutenir simultanément la réalisation d'autres programmes dont l'urgence n'est pas moins grande. Je fais allusion, vous l'avez compris, au projet d'avion subsonique gros porteur pour étapes courtes, familièrement nommé Airbus, et pour lequel, mettant à profit l'expérience acquise, grâce à Concorde, d'une coopération de forme nouvelle et particulièrement fructueuse entre pays voisins et amis, nous avons, tout au long de cette année, poursuivi nos entretiens avec les services officiels britanniques et allemands, en même temps que se multipliaient les contacts entre les industriels concernés en vue de la définition de cet appareil.

Nos interlocuteurs, sur ce projet se sont progressivement rapprochés des hypothèses de base que nous avions formulées à l'origine et j'espère qu'une solution pourra être soumise prochainement à l'examen des gouvernements intéressés.

J'ajoute qu'entre temps les industriels ont eu la possibilité de réfléchir pour eux-mêmes au cadre juridique et financier dans lequel pourrait être organisée cette entreprise. Nous n'ignorons pas les difficultés de financement d'un tel programme tant en France que chez nos partenaires, mais nous pensons qu'une collaboration étroite entre les trois pays aurait pour conséquence de réduire les charges de chacun à un niveau raisonnable, ce qui représente l'une des conditions d'une solution favorable du problème.

Les dépenses à engager, dès la première année, ne seraient pas très élevées. Elles pourraient être consenties par les industriels eux-mêmes. C'est la raison pour laquelle, tout bien pesé, il n'a pas semblé nécessaire d'inscrire dans le projet de budget

qui vous est soumis une provision pour cette opération, comme cela avait été le cas l'an dernier.

De toute façon, nous avons pleinement conscience de ce que la décision définitive doit intervenir dans un délai rapproché, si nous voulons que l'avion soit disponible à la date où les transporteurs en auront réellement besoin, lui assurant ainsi toutes les chances de brillants débouchés commerciaux.

Certains se sont posé la question de savoir si, dans l'attente du Concorde et de l'Airbus, notre compagnie nationale pouvait se contenter d'exploiter, comme actuellement, deux types d'appareils seulement : Caravelle et Boeing 707 ou si, au contraire, elle devait, dès maintenant, moderniser sa flotte en acquérant les appareils étrangers qui lui paraissent les mieux adaptés à son exploitation des prochaines années.

Dans le domaine des long-courriers, tout d'abord, nous ne pensons pas que Concorde et les nouveaux appareils subsoniques de grande capacité seront réellement des concurrents. Nous savons, d'ores et déjà, que le transport supersonique sera, au moins dans un premier temps, plus cher que le transport subsonique. Il est donc parfaitement concevable d'exploiter, sur un même réseau, des gros porteurs subsoniques qui, grâce à des tarifs plus accessibles, ouvriront le transport aérien à une nouvelle clientèle, et des appareils supersoniques, plus séduisants sous d'autres aspects, qui apporteront aux passagers un service de meilleure qualité, et qui seront en quelque sorte les premières classes de l'aviation.

Nos efforts ultérieurs tendront à réduire le coût du transport supersonique, mais il n'est pas possible aujourd'hui de chiffrer les étapes de cette évolution.

Concorde, qui commencera sa carrière en 1971, devrait être disponible sur les lignes commerciales de façon généralisée en 1972. Mais, d'ici là, Air France doit faire face à une expansion qui, à elle seule, justifie l'introduction dans la flotte d'un nouveau type d'avion long-courrier seul capable de maintenir notre compagnie en état de défendre sa place au sein d'une concurrence internationale qui, vous le savez, est de plus en plus féroce.

C'est pourquoi le Gouvernement a donné à Air France l'autorisation d'acheter quatre appareils gros porteurs long-courriers Boeing 747 livrables en 1970. Nous prévoyons, dès maintenant, de nouveaux achats d'avions de même type pour 1971. Nous pensons même que ces gros appareils, qui ne seront exploitables de façon économique que par les très grandes compagnies, devraient donner à celles-ci, et donc à Air France, un avantage certain par rapport à leurs concurrents traditionnels mais de moins grande envergure.

C'est dans cette optique que la compagnie nationale a volontairement limité ses investissements pour ses commandes supplémentaires d'appareils Boeing 707, de manière à éviter de se trouver en situation de surcapacité au moment de l'apparition commerciale des 747.

Pour les moyen-courriers, la situation est sensiblement la même dans la mesure où la variation du coût de l'exploitation, ramenée au siège-kilomètre offert, joue en faveur des avions de la génération future et de l'Airbus en particulier.

Notre souhait, là aussi, a donc été de limiter au strict indispensable les flottes de la génération immédiatement antérieure, et c'est pourquoi la compagnie nationale a restreint ses dernières commandes, comme vous le savez, à quatre moyen-courriers Boeing 727 — série 200 — et à trois Caravelle.

Je saisis cette occasion pour rappeler que la Caravelle continue d'être appréciée par de nombreux utilisateurs et des commandes récentes portent à 232, au jour où nous sommes, le chiffre total des Caravelle commandées.

Revenons à Air-France. Nous devons, par la suite, autoriser l'achat de quelques Boeing 727 supplémentaires pour équiper les lignes sur lesquelles la capacité de la Caravelle sera trop faible. Notre objectif est que la flotte de Boeing 727, appareil intermédiaire entre la Caravelle et l'Airbus, soit limitée à l'exploitation spécifique de certaines lignes sans que soit créé un ensemble trop lourd et trop onéreux qui ne trouverait plus sa place dans la gamme générale des moyens de la compagnie une fois l'Airbus en service.

Le budget de la compagnie nationale est évidemment distinct du budget de l'Etat ; il me semble toutefois intéressant de vous donner quelques chiffres significatifs puisque aussi bien Air-France constitue une masse importante dans l'activité de l'aviation civile française.

Air France a, pour ainsi dire, en 1966, les efforts engagés les années précédentes pour l'amélioration de sa gestion et de sa productivité.

En 1965, sans que le contrat d'exploitation ait eu à jouer, le compte d'exploitation présentait pour la première fois un solde bénéficiaire qui s'élevait à 34 millions de francs.

Pour 1966, le compte d'exploitation prévisionnel, établi en décembre 1965, basé sur une progression moyenne du trafic passagers de 8 p. 100 et du trafic fret de 22 p. 100 par rapport

à 1965, laissait espérer un bénéfice de 54 millions. En fait, les résultats se révèlent meilleurs que ceux prévus, malgré l'incidence des grèves du personnel navigant qui ont marqué le début de l'année, car l'augmentation du trafic passagers sera sensiblement supérieure au niveau attendu.

Si la tendance actuelle se maintient, le solde bénéficiaire de 1966 pourrait atteindre et même dépasser 70 millions de francs.

La compagnie escompte que la progression constatée en 1966 se maintiendra l'an prochain et elle a établi en conséquence pour 1967 un premier programme d'exploitation comportant un accroissement de 12 p. 100 de l'offre de transport. Si la conjoncture reste satisfaisante, il devrait en résulter un bénéfice du même ordre de grandeur.

Cette expansion conduit à développer l'équipement de la compagnie en matériel volant et, sans parler des Concorde dont la livraison ne pourra intervenir qu'à partir de 1971, les commandes en cours portent sur les matériels suivants : à livrer en 1967 : 2 Boeing 707 « passagers » convertibles le cas échéant en avions-cargos ; à livrer en 1968 : 3 Caravelle, 4 Boeing 727-200 moyen-courriers, 1 Boeing 707 « passagers », 1 Boeing 707 cargo ; à livrer en 1970 : 4 Boeing 747 gros porteurs long-courriers. En réalité, ce sont autant de commandes fermes déjà passées qui correspondent à un total de 818 millions de francs environ.

Cette situation entraînera le paiement aux fournisseurs, courant 1967, de sommes relativement importantes, soit à titre d'acomptes, soit à l'occasion des livraisons. Le programme actuel prévoit ainsi le paiement, l'année prochaine, de 267 millions de francs, à comparer aux 93 millions de 1965 et aux 190 millions pour l'année en cours.

Je saisis l'occasion qui m'est offerte de souligner les efforts appréciables de tous ceux qui, sous l'impulsion d'une équipe de valeur, ont permis à la Compagnie nationale Air France, malgré des difficultés tant externes qu'internes, d'opérer un redressement de sa situation financière et de confirmer son aptitude à réaliser désormais des bénéfices, comme les autres compagnies concurrentes. Tout à l'heure, M. le Premier ministre, à l'occasion de l'inauguration du nouveau et magnifique siège social d'Air France, s'est plu à le souligner.

Je suis persuadé que l'examen approfondi, auquel nous procédons actuellement sous la précieuse impulsion de M. Janot, des problèmes propres au personnel navigant, aboutira à améliorer le climat psychologique et que, chacun se sentant plus que jamais responsable du progrès de l'entreprise, souhaitera régler désormais ses problèmes autrement que par des arrêts de travail répétés dont les conséquences dépassent bien souvent l'intention de ceux qui les ont provoqués.

Dans un tour d'horizon tel que celui auquel nous procédons aujourd'hui, il est d'usage, après Air France, de parler un peu d'Air-Hui.

Je me bornerai à souligner, après vos rapporteurs, les brillants progrès enregistrés cette année encore — le cap du million de passagers transportés dans l'année est allègrement franchi — et à ajouter que cette société est l'objet de notre part d'une attention d'autant plus suivie que nous avons conscience qu'elle vit une période de mutation.

L'ampleur des investissements à consentir au cours des prochaines années — on prévoit, conformément aux indications du V^e Plan, plus de trois millions de passagers en 1971 — nous a conduit en effet à lui accorder une autorisation de transport d'une durée de vingt ans.

Mais en même temps nous nous attachons à redéfinir, par une convention actuellement à l'étude, l'ensemble de ses rapports avec l'Etat, qu'il s'agisse en particulier des procédures de fixation du réseau que la compagnie doit exploiter dans l'intérêt général du pays, du régime d'éventuelles subventions ou de la définition des tarifs.

Pour en revenir au budget de fonctionnement de l'aviation civile, si l'on tient compte des sommes inscrites à la section du budget de l'équipement et qui correspondent à des dépenses précédemment inscrites à la section de l'aviation civile, il s'établit sensiblement au même niveau qu'en 1966, à la seule différence de 13.835.000 francs de mesures acquises et qui répondent, pour leur plus grande part, à l'augmentation des rémunérations des fonctionnaires.

En fait, cette stabilité apparente est la somme de deux mouvements inverses qu'il nous faut examiner séparément.

Les économies sont, pour l'essentiel, rendues possibles par l'amélioration continue et spectaculaire des résultats financiers obtenus par nos principaux transporteurs qui, dans une politique générale de vérité des prix et de tarification raisonnable des infrastructures, devront supporter une part progressivement accrue de diverses charges jusqu'ici trop généralement laissées à l'Etat.

C'est ainsi que les principales économies du budget de fonctionnement porteront pour 6 millions de francs sur la formation des pilotes de ligne, pour 6 millions de francs également sur la

subvention à l'aéroport de Paris, qui devra compenser cette perte, partie par des économies, partie par l'aménagement des tarifs des redevances, pour un peu plus de 2 millions sur la subvention à l'organisation de gestion et de sécurité aéronautiques en Algérie et au Sahara et pour 4 millions sur la détaxe du carburant.

Devançant une question qui me sera posée et qui a déjà été évoquée, je précise que les aéro-clubs agréés ne supporteront pas les conséquences de la réduction du crédit budgétaire, car nous avons tenu à préserver l'action très méritoire qu'ils poursuivent en participant à la formation aéronautique de la jeunesse.

En face de ces économies, on notera avec satisfaction la création de 265 emplois dans cette administration qui a pu, à effectif quasi constant, faire face depuis vingt ans à une activité aéronautique qui, elle, est décuplée. Ces emplois nouveaux intéressent dans la proportion de 85 p. 100 la sécurité et le contrôle de la navigation aérienne.

Dans le même temps, les crédits de matériel pourront s'accroître de 22 p. 100 pour les services de la navigation aérienne, dont les charges se multiplient du seul fait de la croissance du trafic, de 8 p. 100 pour la météorologie, ce qui permet le développement de certaines installations en faveur de l'aviation et marque aussi le début d'un effort qu'il sera indispensable de poursuivre ultérieurement sur les activités non aéronautiques de la météorologie.

Je ne voudrais pas quitter le domaine des moyens de fonctionnement des services du secrétariat général à l'aviation civile sans dire quelques mots de deux problèmes qui demeurent un sujet de préoccupation.

Il s'agit tout d'abord de la dispersion — que MM. les rapporteurs ont soulignée — des services de l'administration centrale dans de multiples immeubles de la capitale dont le plus important, celui de la cité de la Convention, n'est qu'une construction provisoire de l'immédiat après-guerre, initialement conçue pour durer au maximum dix ans.

C'est dire à quel point nous souhaitons pouvoir regrouper ces services épars dans un ensemble fonctionnel qui assurerait au personnel de meilleures conditions de travail et, dès lors, un rendement général accru.

Malheureusement, la réalisation de l'immeuble-tour projeté rue de la Convention et pour lequel des premiers crédits avaient été inscrits aux précédents budgets a dû être différée et, sans y renoncer définitivement, nous avons commencé à étudier si d'autres solutions, telle la location, voire la location-vente, ne nous permettraient pas d'aboutir plus rapidement car nous ne pouvons pas décemment rester dans la situation actuelle.

Le second problème qui se situe dans une autre dimension concerne l'organisation de la circulation aérienne en France.

Chaque année, les services de contrôle chargés de régler cette circulation et d'en écouler le flot doivent faire face à un nombre de mouvements accrus de 12 à 15 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Il s'ensuit au sein des services un effort de chacun et au niveau du budget une augmentation régulière d'année en année des dotations retenues.

Avant l'apparition des avions civils supersoniques, le moment semble venu de réexaminer, conjointement avec le ministère des armées, les améliorations qu'il convient d'apporter à la coordination des circulations générale et opérationnelle et de remettre à jour sur ce point nos méthodes et nos règlements. Des expériences limitées ont déjà été organisées dont les résultats nous paraissent prometteurs.

Passant au budget d'équipement, nous constatons que, réserve faite des crédits affectés à Concorde, il s'établit au même niveau que pour 1966. En d'autres termes, nous maintenons le rythme de l'effort que nous fournissons au profit de nos installations d'infrastructure.

La navigation aérienne, bien évidemment, bénéficie des dotations qui lui sont nécessaires pour ses installations de sécurité mais après elle, en volume de crédits, les opérations les plus importantes sont celles qui concernent les bases aériennes.

Les opérations engagées par l'Etat intéresseront essentiellement la modernisation ou l'extension des pistes et bâtiments d'un certain nombre d'aérodromes de province qui doivent faire face à un trafic intérieur accru. Je citerai notamment Marseille, Bordeaux, Lyon, Perpignan, Nice, Brest, Nantes et Rennes, pour autant que les opérations envisagées revêtiront quelque importance, étant bien précisé toutefois qu'il s'agit d'une somme d'ajustements rendus nécessaires par une expansion dont nous nous félicitons.

Les aérodromes parisiens restent, par l'ampleur de ses réalisations qui doivent y être effectuées, au centre de nos préoccupations, mais cela n'apparaît pas directement dans le budget que nous vous présentons et où ne figure pour ces opérations qu'une modeste ligne de subvention, l'aéroport de Paris ayant, en sa qualité d'établissement public, un budget qui lui est propre.

Le programme correspondant s'élève pour 1967 en crédits de paiement à 185 millions de francs, principalement affectés à deux groupes d'opérations.

Paris-Nord, d'abord, où l'heureuse conclusion d'un accord amiable sur des bases satisfaisantes pour tous entre l'aéroport et la grande majorité des propriétaires et des exploitants permet une prise de possession des terrains plus rapide qu'il n'était un moment envisagé et le démarrage très prochain des travaux préliminaires.

Orly, ensuite, où la construction d'une seconde aérogare de passagers sera entreprise pour mettre l'aéroport en état d'absorber un trafic qui doit rester en forte croissance jusqu'à la mise en service de Paris-Nord et où nous devons aussi, en vue de l'accueil dès 1970 des nouveaux quadrimoteurs Boeing 747, renforcer les ponts sur lesquels l'une des pistes principales, plusieurs voies de circulation et certaines aires de stationnement franchissent la route nationale n° 7.

Outre-mer, la situation est différente et nous avons retenu dans notre programme l'allongement de 2.600 à 3.000 mètres de la piste de l'aérodrome de Nouméa-la-Tontouta, afin d'améliorer la sécurité des atterrissages, surtout de nuit, et d'autoriser désormais le décollage des quadrimoteurs pour les étapes les plus longues qu'il est intéressant d'envisager dans cette partie du monde.

Cette opération, attendue depuis plusieurs années, permettra à la compagnie U. T. A. de réorganiser dans des conditions meilleures son réseau long-courrier qui dessert la Nouvelle-Calédonie et d'apporter ainsi une contribution supplémentaire au développement de cette région.

Puisque je viens de citer l'U. T. A., j'en profite pour constater le très heureux développement de cette compagnie qui partage avec Air-France le réseau de nos grandes lignes régulières internationales et, comme la compagnie nationale, a su maintenir très haut le prestige des ailes françaises.

Les brillants résultats acquis par la compagnie privée sur ses lignes à destination du Pacifique viennent légitimement récompenser des efforts méritoires poursuivis pendant plusieurs années avec une clairvoyance que je suis heureux de souligner.

Revenant aux aérodromes d'outre-mer, je tiens aussi à signaler la construction d'une piste à Hihifo, aux îles Wallis, non à cause du montant de l'opération, qui reste relativement faible, mais parce que cette facilité nouvelle mettra un terme à l'isolement de ce territoire français.

Il restait, parmi les opérations urgentes, l'allongement de la piste de Cayenne, nécessaire à moyen terme pour une plus grande mise en valeur de la Guyane, mais dont le besoin est immédiat du fait de l'installation prochaine d'un centre de lancement d'engins spatiaux. Cette opération fera l'objet d'un financement particulier dès 1966 avec contribution du centre national d'études spatiales et c'est pourquoi elle ne figure pas dans le projet de budget.

Mesdames, messieurs, arrivant à la fin de cet exposé, je devrais vous demander de m'excuser d'avoir été trop long, mais il s'agissait d'un grand problème, et beaucoup de questions pourtant importantes n'ont pu être abordées.

Si je vous disais que les crédits que je vous invite à voter me suffisent, je vous étonnerais. Le propre des ministres dépen-siers est de considérer qu'ils n'ont jamais obtenu assez. J'ai moi-même d'autant plus tendance à le penser que, dans ce très gros budget, le Concorde absorbe pratiquement les trois quarts de la part consacrée aux dépenses d'équipement.

Un choix a été fait, qui doit permettre à l'aviation française de garder une place importante dans la construction aéronautique et le transport aérien. Ce choix, comme tous les choix, comporte des sacrifices. Il nous a obligés, sur un certain nombre de chapitres, à limiter nos dépenses, dans des conditions telles cependant que l'essentiel soit toujours sauvegardé.

Nos chercheurs, nos techniciens, tous ceux qui consacrent leur vie à l'aviation savent que nous avons été à la limite de nos possibilités. Ils savent aussi que nous avons voulu répondre à l'effort magnifique qui est le leur et que nous ne pouvons pas décevoir.

A travers mes propos, vous avez senti l'envie que nous avions de réaliser aussi l'Airbus, et vous vous êtes demandé peut-être si nous étions raisonnables. Ne pas faire l'Airbus dans les délais voulus par les exigences du marché, c'est renoncer à le faire. Nous verrons dans les mois qui viennent quelles seront les possibilités d'une coopération internationale sans laquelle nous ne saurions raisonnablement entreprendre la construction de cet avion. Nous sommes remplis d'espoir car notre devoir est d'envisager l'avenir avec volonté, avec optimisme. Nous ne pouvons délibérément accepter d'être réduits un jour au seul métier de sous-traitant.

Vous avez le droit également de nous dire qu'il y a une sorte de déphasage entre les progrès considérables du transport aérien, qu'il s'agisse par exemple, dans notre pays, d'Air France, de

l'U. T. A., d'Air Inter, et le volume des crédits affectés cette année à tout ce qui n'est pas Concorde. Cela est vrai.

Pourtant, je crois avoir le droit de vous dire que le budget proposé à votre approbation correspond à des données sérieusement étudiées et à des choix mûrement réfléchis. Il est dur de vouloir rester un pays qui tient son rang et qui n'accepte pas la démission.

Après le Marché commun industriel et agricole, il apparaît, en aviation, de façon plus évidente qu'ailleurs, que ce rang ne sera tenu qu'en étroite communauté d'action avec les pays voisins.

La collaboration très efficace avec nos amis britanniques dans le domaine de la construction aéronautique, sans cesse croissante depuis quelques années, n'est en aucune façon exclusive. Certes, il est vrai qu'il est plus difficile de décider à plusieurs que de décider tout seul. Il est certain que, dans un premier temps, cela coûte même plus cher. Mais l'avenir est en cause.

Pourrez-vous lutter longtemps contre le gigantisme américain ou russe, nous dit-on parfois ? Je suis tenté de penser que la génération qui nous suivra pourra travailler avec les Américains et avec les Russes sur des bases de véritable coopération et d'amitié, parce qu'à un moment donné nous aurons choisi, nous, de n'être à la remorque de personne.

On peut être esclave dans la difficulté comme dans la facilité, dans la pauvreté comme dans la richesse. L'esclavage commence aussi le jour où, pour des avantages immédiats, on renonce à mesurer son intérêt à long terme, on renonce avant que la génération suivante soit à même d'assurer son propre destin.

Le budget, dit-on toujours, n'est que l'expression d'une politique. Pussions-nous n'avoir visé ni trop haut, ni trop bas. Tel qu'il est, et compte tenu de toutes les décisions antérieures, compte tenu aussi des données européennes et internationales, nous croyons pouvoir en conscience le proposer à votre vote. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. Avant d'ouvrir la discussion, j'informe l'Assemblée qu'il lui reste encore une tâche importante à accomplir. En conséquence, j'invite les orateurs inscrits à respecter leur temps de parole.

La parole est à M. Poirier. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Jean-Marie Poirier. Mesdames, messieurs, après vos deux rapporteurs, M. le secrétaire d'Etat aux transports vient d'évoquer avec confiance les perspectives brillantes qui s'ouvrent à notre aviation civile à l'aube de l'âge supersonique.

Premier orateur inscrit dans ce débat je ne parlerai, pour ma part, ni de performances, ni de records, ni de rentabilité. Je veux simplement redescendre sur terre pour plaider auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, et auprès du Gouvernement que vous représentez ici la cause de ces hommes et de ces femmes dont les conditions d'existence sont rendues chaque jour plus difficiles par les progrès des transports aériens.

Plus de un million de Français vivent au proche voisinage d'un grand aéroport moderne. Dans la seule région parisienne, 500.000 personnes habitent à la périphérie d'Orly. Habitants d'Orly, d'Ablon, de Villeneuve-le-Roi, de Villeneuve-Saint-Georges et de vingt autres communes voisines, les riverains de l'aéroport éprouvent quotidiennement la réalité lancinante du problème du bruit, à laquelle il est impossible d'échapper. Pour eux, d'année en année, au fur et à mesure que progresse le trafic du grand aéroport, le bruit est devenu une véritable agression sonore permanente. Là où l'on compte plus de deux cents passages d'avions par jour, avec une intensité moyenne de quatre-vingt-dix décibels, le bruit n'est plus seulement une gêne, un inconvénient ou même un danger, il devient un problème de Gouvernement au même titre que les inondations, les incendies ou le gel.

Il y a longtemps que le problème est abordé sous cet angle dans de nombreux pays étrangers. En Allemagne, certains laender ont institué des législations anti-bruit applicables aux avions. Aux Etats-Unis, la possibilité de déplacement des grands aérodromes a été sérieusement étudiée, l'insonorisation totale des immeubles situés autour de l'aéroport Kennedy à New York envisagée. Des sommes considérables sont consacrées à la recherche dans le domaine des réducteurs de bruits des aéronaves.

C'est en Angleterre que l'effort le plus spectaculaire a été fait. Le comité Wilson, désigné par la Reine dès 1961, a procédé à une vaste étude scientifique et sociologique du phénomène du bruit, tout particulièrement au voisinage des aéroports. Un livre blanc a été publié. Des critères scientifiques ont été définis. Une législation de protection des riverains a été promulguée par le gouvernement Wilson. Ainsi, la loi instituant, il y a un an, un office central des aéroports anglais donnait nommément compétence à cet organisme pour l'indemnisation des riverains lésés par les bruits ou les vibrations excessives. Nous y reviendrons.

En France, qu'ont fait les pouvoirs publics pour lutter contre les excès du bruit des avions ? Apparemment rien. Et cependant notre législation de base, en particulier l'article 36 du code de l'aviation civile, est de toutes les grandes législations internationales celle qui laisse la plus grande latitude de recours contre le bruit aérien.

L'opinion publique dans notre pays est rendue très sensible au problème du bruit en général. Une ligue contre le bruit existe ; elle est particulièrement active et compétente. Les conseils municipaux des communes riveraines, les conseils généraux des départements riverains ont à plusieurs reprises alerté les pouvoirs publics par des délibérations solennelles. La presse a orchestré maintes campagnes il n'y a pas longtemps encore.

Il est stupéfiant de constater que ni cette Assemblée ni aucun gouvernement ne semblent avoir pris la chose véritablement au sérieux. Il existe aucune trace de discussion ou de questions posées au Gouvernement jusqu'aux récentes questions de mon collègue Dupuy et de moi-même. Aucune proposition de loi n'a été présentée avant celle que j'ai eu l'honneur de déposer moi-même il y a plus d'un an et qui tend à faire bénéficier les travaux d'insonorisation des avantages du fonds d'amélioration de l'habitat dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Malgré deux rappels récents, le ministre de l'équipement n'a jamais répondu à aucune question écrite ou orale.

Quant au budget de cette année, il ne porte aucune trace d'un quelconque crédit intéressant le problème de la prévention contre le bruit, absence qui me paraît au moins aussi remarquable que celle des crédits de l'aérobuis.

Faut-il conclure que la question n'intéresse pas le Gouvernement ? Ce n'est pas l'impression que nous avions retirée des quelques contacts que nous avions eus avec les hauts fonctionnaires et les techniciens du ministère de l'équipement au cours du printemps dernier. On nous avait assuré que d'importantes études étaient en cours. Qu'en est-il advenu ?

Faut-il alors conclure que la protection des riverains des aéroports est illusoire, que l'on n'arrête pas le progrès, que tout doit être sacrifié au développement de l'aéronautique et au succès dans l'une des plus dures compétitions internationales ?

Non, monsieur le secrétaire d'Etat, les problèmes sont trop aigus, trop concrets, trop nombreux pour que nous puissions accepter cette hypothèse.

Il y a avant toutes choses le problème du repos nocturne des habitants, troublé par les décollages et les atterrissages de Jets en dehors des heures limites officiellement imposées par l'aéroport ou perturbé par le trafic de nuit de l'Aéropostale.

Il y a le problème des écoles situées dans la zone de bruit. Elles ne sont pas insonorisées. Quand les Jets passent au-dessus, la classe s'arrête pendant une demi-minute. A la fin de la journée, une heure entière a été perdue pour l'école, sans parler de la tension nerveuse des maîtres, de la dispersion et de l'agitation des enfants.

Il y a le problème des malades, les nerveux, les cardiaques, en particulier, pour qui le bruit accroît la vulnérabilité.

Il y a le problème des téléspectateurs, dont les écrans sont brouillés par chaque passage d'avion.

Il y a le problème de ceux qui travaillent toute la journée dans une ambiance de bruit et qui portent la marque de la fatigue et de l'énerverment. Il y a enfin le problème moral de toute une population soumise en permanence au bombardement sonore.

Le trafic aérien étant ce qu'il est à présent, ces problèmes sont déjà très graves. Ils risquent de devenir insupportables dans cinq ans, lorsque le trafic actuel aura doublé comme il est prévu. C'est cette appréhension qui a amené les riverains de l'aéroport, sous l'impulsion de leurs élus, à se grouper en un comité de défense, résolu à se faire comprendre des pouvoirs publics et à provoquer l'application des quelques solutions d'urgence qui apparaissent possibles.

Il ne s'agit pas, bien entendu, de mettre en cause l'aéroport et ses dirigeants. Orly est le grand foyer d'animation et de prestige de notre région, à laquelle il fournit un nombre considérable d'emplois, sans parler des ressources très importantes qu'il apporte à certaines communes, dans l'état actuel de la fiscalité locale.

Les dirigeants de l'aéroport ont fait de très grands efforts de compréhension à l'égard des populations et de leurs municipalités. Mais le problème les dépasse. Aux abords des aéroports, les relations publiques ne suffisent plus. Le temps des vrais remèdes est venu. C'est à l'Etat de prendre maintenant ses responsabilités.

Exiler Orly n'est ni pensable ni sans doute souhaitable. Il s'agit d'abord d'endiguer le fleuve et de rendre la coexistence plus vivable. Des solutions sont possibles. Les unes sont applicables tout de suite. Les autres demandent une étude plus longue.

D'abord, et en priorité, la discipline absolue du trafic de nuit, le respect des heures limites et le transfert sur un autre terrain de l'Aéropustale.

Deuxièmement, l'insonorisation des édifices publics, en particulier des hôpitaux et des écoles situés en zone de bruit. Cette insonorisation pourrait être financée par une subvention de l'Etat ou par la participation des usagers de l'aéroport, comme cela existe en Angleterre. Peu importe : ce qui est essentiel, c'est que les municipalités ou les collectivités situées près d'Orly ne soient pas pénalisées par le bruit d'abord, par ses conséquences financières ensuite.

Troisièmement, l'indemnisation des riverains. Elle doit être étudiée avec beaucoup de précautions car le sujet est délicat. En Angleterre, par exemple, une loi prévoyait l'octroi de subventions égales à la moitié des frais d'insonorisation d'un appartement de trois pièces, avec un maximum de cent livres sterling, pour des travaux à effectuer entre 1965 et 1970. Les résultats, il faut bien le dire, ont été décevants.

Selon M. Jenkins, ministre de l'aviation à l'époque, 60.000 foyers auraient dû être en mesure de revendiquer l'octroi de la subvention. En six mois, 716 demandes d'information seulement ont été présentées et 86 agréments de subvention ont été donnés.

Une nouvelle proposition de loi de M. Jenkins vient d'être écartée par le premier ministre, mais M. Wilson a réaffirmé hautement sa détermination de contribuer de façon positive à résoudre le problème du bruit.

En quatrième lieu, l'utilisation des réducteurs de bruit.

Il faut que l'étude des possibilités des réducteurs de bruit sur les moteurs des avions soit intégrée dans les objectifs de la recherche aéronautique.

Sans doute les « silencieux » présentent-ils de graves inconvénients dans le domaine de la rentabilité et, affirment les intéressés, de la sécurité.

Il semble que tout progrès dans ce domaine soit subordonné à une politique commune des constructeurs qui seraient soumis par accord international à une même obligation de réduction du bruit.

Cet objectif est-il compatible avec la recherche de la vitesse et du rendement à tout prix ? Il y a là un choix à faire.

Dans votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, on dépense des dizaines de millions pour gagner quelques heures sur le trajet Paris—New York et on ne trouve pas les quelques millions nécessaires pour assurer la tranquillité des foyers de ceux qui habitent à côté de l'aéroport. On y trouve des crédits de recherche pour la sécurité aérienne, pour l'aérodynamique, pour le décollage vertical, mais rien pour les réducteurs de bruit.

En cinquième lieu, enfin, la limitation de la croissance d'Orly. Il faut mettre un terme à la croissance et à la capacité d'accueil de cet aéroport. Il ne faut pas dépasser les chiffres prévus pour 1970. En tout état de cause, l'aéroport doit rester fermé aux avions supersoniques. Mais que se passera-t-il entre 1971, date d'entrée en service prévue des premiers avions supersoniques, et 1972, date d'entrée en service du nouvel aéroport de Paris-Nord ? Ce hiatus est clairement indiqué dans l'un des rapports.

Quant à Paris-Nord, est-il certain que son implantation à 25 kilomètres seulement de Paris, à 7 kilomètres de Gonesse, à 4 kilomètres de Goussainville, à 10 kilomètres de Sarcelles, tienne véritablement compte du bruit qui sera engendré par le futur aéroport ?

Dans quelle mesure l'urbanisme de la région parisienne est-il assez rigoureux dans la détermination des zones de protection contre le bruit ? Ne faudrait-il pas, pendant qu'il est encore temps, éviter de répéter l'expérience des anciens aéroports ? Ne vaudrait-il pas mieux reporter beaucoup plus loin le futur Paris-Nord ?

C'est ainsi qu'en Angleterre la commission Wilson a préconisé le transfert de l'aéroport de Londres dans une île de l'estuaire de la Tamise. A Washington, l'aéroport est à 43 kilomètres de la capitale, à Moscou à 50 kilomètres. Tout le problème, vous le savez aussi bien que nous, est dans les transports de liaison entre l'aéroport et la capitale. La simple proximité kilométrique ne donne qu'une illusion de rapidité et la distance elle-même n'a rien à voir à l'affaire.

Le moment est arrivé, monsieur le secrétaire d'Etat, de définir une véritable politique du silence, comme il existe déjà une politique des espaces verts, une politique de défense contre la pollution atmosphérique. Maintenant, nous connaissons le phénomène bruit. Il existe des critères précis pour le définir et pour le mesurer. Les Anglais ont même inventé un indice de nuisance. Ils ont établi des normes qu'il convient de ne pas dépasser. L'arrêt de la cour d'Aix, survenant après le jugement du tribunal de Nice, a soulevé l'espérance des riverains des grands aéroports. Ils attendent des conclusions des experts qu'elles marquent le début légal de leur protection.

L'Etat ne devrait-il pas, sans attendre la jurisprudence des tribunaux judiciaires, expliciter les termes du code de l'aviation

civile, qui date de 1924, à la lumière du développement foudroyant de l'aéronautique moderne ?

M. le ministre des armées vient de prendre des décisions courageuses en ce qui concerne le « bang » supersonique des avions militaires. Le problème posé par l'aviation civile est infiniment plus vaste, je le sais, mais vous ne pouvez pas faire moins. Les populations riveraines attendent impatiemment que vous entriez dans le dialogue qu'elles réclament depuis si longtemps. Dans quelques jours, une manifestation groupant les délégués et les élus des communes voisines aura lieu à Orly, dans l'ordre et dans le calme. Il ne s'agit pas d'ouvrir un conflit, mais de témoigner publiquement d'une situation particulièrement intolérable et tristement symptomatique des problèmes de la civilisation moderne. Nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat d'écouter leur témoignage, d'en tirer les conséquences. L'Etat ne peut plus désormais ignorer les hommes malades du bruit. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. Je remercie M. Poirier d'avoir respecté son temps de parole.

La parole est à M. André Rey.

M. André Rey. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, les crédits du budget de 1967 sont en accroissement, certes, par rapport à ceux de 1966, mais cela est le fait des crédits affectés à l'opération Concorde, qu'il aurait été plus orthodoxe de disjoindre du reste du budget, en raison de son caractère de prestige national et de ses répercussions dans tous les domaines de l'activité économique de notre pays.

Aux dernières nouvelles, les travaux de Concorde se réalisent selon les prévisions, aussi bien aux usines de Saint-Martin, à Toulouse, qu'en Angleterre, et les délais sont respectés.

La collaboration franco-anglaise est une réussite et il faut déjà prévoir les lendemains des essais du prototype. A ce sujet, il serait indispensable, monsieur le ministre, que, dès maintenant, soient lancés des outillages de série, tant pour la cellule que pour les moteurs, sinon nous perdrons l'avance arrachée difficilement sur la formule des Etats-Unis. Sur le plan commercial, ce serait une erreur lourde de conséquences. Concorde serait alors une réussite technique, mais un échec sur le plan financier. Aussi ne doit-on pas négliger les « ouvertures » pour intéresser le marché européen et mondial et même envisager une collaboration allemande complétant l'entente franco-anglaise.

Concorde est le vivant témoignage d'une technique audacieuse qui a su prévoir l'avenir de l'aéronautique. Il a fallu, certes, vaincre de nombreux obstacles et négocier utilement, au moment de l'alerte de 1965, où les Anglais, surpris d'une réévaluation de dépenses différente de celle prévue, ont décidé, non pas, comme il fut annoncé à l'époque avec fracas, d'abandonner le projet, mais d'obtenir la justification des crédits supplémentaires demandés.

Rappelons que le gouvernement de Sir Harold Wilson venait d'arriver au pouvoir et que celui-ci, selon un souci normal et respectable d'inventaire financier, voulait s'informer sur l'avenir d'un tel projet.

Puis-je évoquer ici la mission dont fut chargé par le parti socialiste notre regretté collègue Eugène Montel pour être, en Angleterre, auprès du ministre, des syndicats et du Labour Party, l'avocat autorisé d'une excellente cause ?

La France détient, avec Concorde, une avance appréciable dans un domaine où la concurrence est implacable. Mis en exploitation dès 1971, Concorde sera solidement fixé sur le marché lorsque, vers 1974, apparaîtra l'avion supersonique américain dont le prototype n'est pas encore choisi entre le Lockheed 2.000 et le Boeing 733 à géométrie variable, d'une technique plus récente.

Les chances commerciales de Concorde s'en trouveront accrues. Mais, dès aujourd'hui, les réservations atteignent le chiffre de 65, dont 44 au titre d'options par treize compagnies de transport aérien de huit pays répartis sur quatre continents assurent les succès.

Ambassadeur de notre technique, comme Caravelle, cet avion commercial supersonique contribuera au rayonnement français dans le monde. C'est le sentiment que ressentent avec une grande lucidité les ingénieurs et les ouvriers de Saint-Martin, à Toulouse, et ils doivent en être félicités.

Regrettons que le projet Airbus ne figure pas dans le budget de 1967 et ce en dépit de l'insistance des commissions des finances et de la production et des échanges depuis 1963.

Aucun crédit, aucune décision ! Or, dès 1970, les Américains vont présenter le Boeing 747 et le L. 500 Lockheed. Le retard pris ne pourra pas être rattrapé et le projet de l'Airbus franco-allemand paraît compromis sur le plan commercial.

Airbus répond bien à la demande des compagnies aériennes de transport, bien que les usagers préfèrent sur des distances courtes, comme Paris-Londres, un avion de 40 places décollant

tous les quarts d'heure à un avion de 400 places avec une fréquence dix fois plus faible. Le temps perdu pour les voyages d'affaires se trouverait réduit, assurant une rentabilité qui ne figure pas dans les études des compagnies aériennes, soucieuses d'équilibrer leur bilan avant de prendre une conscience plus nette de ce que doit être un service public.

Le coût du transport aérien avec Airbus devrait diminuer et provoquer une démocratisation de ce moyen de transport. La formule de l'appareil paraît assez bien définie ; les constructeurs proposent un bimoteur. En revanche, le propulseur de cet appareil pose un grave problème.

Alors que nous n'hésitons pas à fabriquer nous-mêmes, en Europe, le propulseur de Concorde, il serait impensable que nous allions chercher aux États-Unis le propulseur d'un avion aux prétentions beaucoup plus modestes.

Notre société nationale d'étude et de construction des moteurs d'aviation, la S. N. E. C. M. A., a pris, pour équiper l'Airbus, la licence du moteur américain J. T. 9 D, en faisant valoir que ce moteur devant déjà équiper les Boeing 747, les problèmes d'entretien et de réchanges seraient les mêmes pour l'Airbus et le Boeing 747.

Par ailleurs, la firme Rolls Royce propose de développer un propulseur mieux approprié à l'Airbus que le J. T. 9 D, conçu pour un autre programme.

Il nous semble souhaitable que la S. N. E. C. M. A. s'associe avec Rolls-Royce pour l'Airbus comme elle l'a associée à Bristol-Siddeley pour le programme Concorde.

La récente fusion de Rolls-Royce et de Bristol-Siddeley devrait favoriser l'opération. A Airbus, avion européen, il faut des moteurs européens. Avec la réalisation de l'Airbus se pose le problème de savoir si la France et l'Europe acceptent d'être les clients de l'industrie américaine ou bien désirent maintenir leur indépendance économique.

Nul ne saurait contester le succès de la Caravelle, dont le nombre d'appareils en fabrication sera porté à 250.

Depuis huit ans, la Caravelle a démontré au monde entier la qualité technique de la Société nationale Sud-Aviation, en dépit des obstacles, grâce à la politique intelligente des gouvernements au pouvoir à l'époque où cet avion fut conçu et son prototype réalisé.

Depuis, des concurrents sont apparus en Grande-Bretagne avec le B. A. C. III et aux États-Unis avec le Boeing 727. Nous pensons qu'en complément à l'Airbus, il faut un avion qui assure la relève avec la solution séduisante de la Caravelle allongée.

Les techniciens de Saint-Martin, à Toulouse, proposent un appareil de 110 à 120 places, donc de capacité supérieure de 20 à 25 p. 100 à celle de la Caravelle III, de 5 p. 100 supérieure à celle du Boeing 737-200 annoncé.

Les qualités vérifiées de la Caravelle, jointes au besoin de compléter une flotte existante, amèneraient les compagnies à choisir cet appareil comme modèle de complément en attendant l'arrivée d'un appareil gros porteur.

Le prix devrait en être compétitif. L'accueil réservé par Air France conditionne la réalisation du projet. Or, d'après les prévisions d'Air France, la Super-Caravelle allongée permettrait d'abaisser les coûts directs d'exploitation de 13,5 p. 100 par rapport à la Caravelle III et de 9,5 p. 100 par rapport au Super B.

Regrettons avec le rapporteur de la commission de la production et des échanges — qu'il faut féliciter pour son travail objectif et complet — l'abandon du projet de bi-réacteur de cinquante places.

Là non plus, l'avis émis par la commission en 1963 et en 1965 n'a pas été retenu, pas plus que l'éventualité d'une collaboration à son sujet avec l'industrie aéronautique des autres pays européens.

Cependant, une firme allemande propose une formule en association avec la firme hollandaise Fokker. Elles souhaitent un partenaire français qu'elles n'ont pas encore trouvé. Allons-nous nous placer en concurrence en France avec le Mystère 30 ou le Mercure et en Grande-Bretagne avec le DH 136 ?

Nous pensons qu'il serait raisonnable de ne pas construire en Europe trois avions de ce type mais un seul en coopération, aussi bien pour la cellule que pour les propulseurs et les équipements.

A la lecture du budget de 1967, plusieurs remarques s'imposent au sujet du personnel.

Les crédits de fonctionnement sont loin de suivre les crédits d'équipement ; les crédits de l'école nationale de l'aviation civile et de l'école de la météorologie sont transférés au ministère de l'équipement.

Cette dernière décision dénote une réorganisation du ministère de l'équipement, et nous savons que les organisations syndicales n'ont pas été convoquées au comité technique paritaire ministériel, d'où une inquiétude justifiée du personnel.

Mes autres remarques portent sur : l'insuffisance de la création d'emplois à la météorologie nationale, qui ne porte que sur

50 techniciens et 2 contractuels à statut de chercheur du centre national de la recherche scientifique, compte tenu des nouvelles demandes des utilisateurs ; l'absence d'augmentation d'effectifs nécessaires dans les grades de techniciens supérieurs et de chefs techniciens pour les amener aux mêmes proportions que dans les autres corps de techniciens et au niveau du nombre de fonctions recensées par l'administration ; l'absence de création de postes de programmeurs pour les fonctionnaires techniques nécessaires au fonctionnement du nouvel ensemble électronique qui doit entrer en service dans le courant du second semestre de 1967.

L'appel à un recrutement externe ne suffit pas, d'autant plus qu'il est trop faible. Il est nécessaire de former des météorologistes à la programmation.

Enfin, sur le plan de la météorologie mondiale, un système hautement perfectionné, mettant en œuvre les techniques les plus avancées : satellites météorologiques, calculateurs, système de transmissions ultra-rapide, va être instauré dès 1968. C'est la « veille météorologique mondiale ».

Or la météorologie française, qui occupait jusqu'à présent une place importante dans l'organisation météorologique mondiale, voit dans le nouveau système ses attributions et ses responsabilités réduites, faute des crédits nécessaires.

Par ailleurs, l'insuffisance des effectifs de personnel de la navigation aérienne est un fait reconnu. Dans un grand nombre de centres de contrôle régionaux, d'aéroports, de services techniques, le personnel ne fait face à ses tâches que grâce à un travail accru et trop souvent dans des conditions qui ne garantissent plus la sécurité du trafic et qui menacent la santé de ce personnel.

Les contrôleurs doivent exercer leur vigilance sur vingt-cinq et même trente avions à la fois dans un même secteur, alors que la tolérance est de quinze avions.

Pour 1967 le nombre de postes créés est inférieur aux demandes de l'administration ; 114 postes au lieu de 177, soit 35 p. 100 de réduction.

Le trafic augmente de 10 p. 100 par an avec un accroissement des survols. En prévision de la mise en service de l'aéroport de Paris-Nord, avec de nouveaux types d'avions rendant le contrôle plus complexe, un plan de recrutement devrait être appliqué dès maintenant, la formation des personnels durant deux à trois ans. Aussi vers 1970 se trouvera-t-on en présence d'une crise d'effectifs grave et insoluble.

Notre inquiétude est grande quant à l'avenir des aéroports aussi bien pour leurs installations que pour la sécurité du trafic qui exigerait des mesures urgentes à Lille, Beauvais, Bastia, Tarbes, Toulouse, et un recrutement de techniciens de la navigation aérienne, de techniciens supérieurs, d'électroniciens et d'officiers-contrôleurs qui devraient bénéficier de la parité indiciaire.

Nous nous permettons, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, d'attirer votre attention sur les difficultés qu'éprouvent actuellement des ateliers de construction Louis Breguet à Toulouse-Colomiers.

Après avoir fabriqué, il y a huit ans, un prototype remarquable, le Breguet Stol-941 à atterrissage court, appareil essentiellement utilitaire dont le Gouvernement a commandé une simple présérie de quatre, la firme construit l'Atlantic 1150, avion de lutte anti-sousmarine équipé d'un armement atomique et destiné aux forces de l'O. T. A. N. Elle a en projet un avion d'appui tactique supersonique, le Jaguar, ainsi qu'un avion à grande capacité, le B 124.

Dans quelques mois, les soixante Atlantic 1150 commandés par divers pays de l'O. T. A. N. seront terminés ainsi que les quatre Stol-941. Si d'autres commandes ne lui parviennent pas dans les prochaines semaines, la firme Breguet sera contrainte à des compressions de personnel à Toulouse et à Anglet.

Le conseil général de la Haute-Garonne, qui s'est ému de ces perspectives, a envisagé trois formules dont une seule vous intéresse, les deux autres relevant du ministre des armées.

Cette formule consiste en la commande d'Etat de Breguet Stol-941 destinés aux liaisons avec les départements français d'outre-mer ou les réseaux postaux intérieurs. Ainsi seraient évitées les diminutions d'horaires et les licenciements.

En refusant d'accorder à l'industrie aéronautique civile les crédits suffisants pour permettre le lancement en série, le Gouvernement accepterait le démantèlement d'une des principales industries de pointe de notre pays.

La décision prise avant-hier à Londres par les ministres français et britannique de la défense de construire en commun le Jaguar diminue nos craintes, mais en ce qui vous concerne, monsieur le secrétaire d'Etat, décidez des crédits pour le Breguet Stol-941.

Toujours à Toulouse, l'avenir de la société Potez est pleine d'incertitude. Il avait été envisagé que cette société se grouperait avec d'autres pour la fabrication d'avions d'affaire et de tourisme et nous attendions une solution en juillet 1966. Mais depuis rien n'est intervenu et les perspectives s'assombrissent.

Nous voudrions savoir quelle société collaborerait avec Potez. Quelles seraient les tâches confiées à cette société : réparation, sous-traitance, nouvelles études et réalisations. Dans le cas où

cette société ne verrait pas le jour, quel serait le sort du personnel des établissements Potez? Potez serait-il absorbé par Sud-Aviation et dans quelles conditions pour le personnel?

Il est regrettable que faute d'une avance financière consentie à la firme Potez pour vendre ses avions à l'exportation, l'avion italien Macchi, concurrent du Potez P 94, se soit solidement implanté en Australie, en Afrique du Sud dont nous avons ainsi perdu la clientèle.

Les établissements Potez, qui ont créé le Magister, fabriqué à 800 exemplaires et vendu dans de nombreux pays du monde, sont capables de réaliser un avion d'école sinon, d'ici à quelques années, il nous faudra acheter des appareils à l'étranger : Saab 105 ou autres.

La firme Potez est la seule à avoir financé deux prototypes sans aide ni commande de l'Etat, et la valeur du P 840, avion de transport quadri-turbopropulseur, est reconnue par tous. Avec une aide de l'Etat aussi minime soit-elle, d'autres auraient pu être vendus puisque trois de ces appareils ont été livrés, deux en Allemagne et un au roi du Maroc.

Potez pense à l'avenir avec le projet de Bi-Astazon qui permettrait la survie de l'usine.

Nous ne pouvons, en conclusion de cette intervention sur les établissements Potez, que reprendre les termes du rapport de M. Dupierier : « La commission de la production et des échanges, à l'unanimité, formule le vœu de voir reconsidérer le cas Potez ».

Enfin, dans le cadre des nécessaires coopérations européennes, nous attirons votre attention sur le renouveau de l'industrie aéronautique allemande. Privée de ses meilleurs spécialistes au lendemain de la dernière guerre, ceux-ci sont rentrés, et la jeune génération de techniciens et d'ingénieurs ayant acquis une qualification d'un très haut niveau dans des universités remarquablement équipées pour la recherche, commence à trouver importune l'emprise des Etats-Unis, sans parler de la désastreuse préstance des F 104.

Dans le domaine de l'aviation civile, les Allemands veulent assurer leur avenir national dans le cadre européen et ils en sont capables. C'est un élément important dont nous aurons très bientôt à tenir compte.

Nous croyons de l'intérêt de notre aéronautique civile de vous demander, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de ne pas laisser les constructeurs débattre et fixer seuls le choix de leurs ententes internationales. Le Parlement, le Gouvernement doivent en décider parce qu'ils ont une meilleure conscience des intérêts supérieurs du pays. Il faut même aller jusqu'à faire pression sur les constructeurs pour que les ententes se réalisent dans l'intérêt général de notre industrie aéronautique.

La pression est facile et même légalement prévue pour les sociétés nationales ; sur les firmes privées également car leur activité dépend des marchés d'Etat. Dans l'avenir, pour affronter ces ententes, il faudra opérer en France les concentrations déjà réalisées en Allemagne et en Grande-Bretagne.

Pour les moteurs, en particulier, alors que la Grande-Bretagne voit fusionner deux sociétés de plus de 30.000 personnes, il paraît dangereux de laisser isolées en France deux sociétés de 12.000 et de 2.000 personnes. A ce sujet, nous voudrions vous rendre attentifs au danger d'un partage international des activités aéronautiques dans lequel la France détiendrait le monopole des cellules et la Grande-Bretagne celui des moteurs.

Il existe dans ce domaine une solidarité des sciences appliquées qui condamne ce mode de partage. Le progrès scientifique et technique doit présenter un front uni et une cohésion sans faille. C'est tout le problème des transformateurs d'énergie qui se trouve ainsi posé et pour lequel la France a fait preuve d'un effacement regrettable.

Le moteur moderne d'avion exige, dans le domaine de la recherche scientifique, la participation de la métallurgie, de la thermodynamique, de l'aérodynamique qui entraînent à leur tour de nombreuses activités industrielles et scientifiques.

Soyez vigilants, messieurs les ministres, au prodigieux développement réservé à la turbine à gaz terrestre et maritime. C'est l'avenir !

De tels objectifs nous conduisent à envisager cet avenir, dans une politique de prospective, à des niveaux nettement plus élevés que ceux envisagés jusqu'à présent. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Paul Barberot. C'est avec beaucoup de regret que mon ami Davoust ne peut intervenir dans ce débat budgétaire comme il l'a toujours fait, ce qui assurait une continuité parlementaire à l'égard des ministres qui se succèdent à la tutelle de l'aviation civile.

Ainsi, le 22 octobre 1965, lors de la discussion du précédent budget, c'était un ministre des travaux publics qui assurait cette tutelle, et aujourd'hui c'est à un ministre de l'équipement aux

responsabilités accrues que je m'adresse, car je partage les préoccupations de M. Davoust et de M. André Chazalon, député de la Loire, qui s'associe aussi aux observations que je vais présenter.

De même que lors de la discussion des précédents budgets, le temps de parole imparti à chaque intervenant ne lui permet pas de traiter tous les sujets qu'il voudrait voir faire l'objet d'un débat constructif.

Il en était déjà ainsi à la fin de 1965, et M. le ministre des travaux publics et des transports de l'époque, répondant à M. Davoust, lui suggérait de traiter les problèmes relatifs aux personnels de l'aviation civile sous forme de questions écrites.

M. Davoust acquiesçait et depuis cette époque il a posé 39 questions écrites tant à vous, monsieur le ministre, qu'aux ministres d'autres départements ministériels et même à M. le Premier ministre, dans la mesure où les décisions devaient être prises à divers niveaux. A ces 39 questions, il fut répondu négativement quatorze fois, positivement cinq fois, à côté de la question quatre fois et huit fois sans que l'on puisse affirmer que les destinataires avaient bien voulu comprendre la portée des questions. Enfin, huit questions restent en attente.

Peut-on tirer un enseignement de cette méthode de travail ? C'est une nouvelle question que je vous pose, monsieur le ministre, car les quatorze réponses négatives concernent toutes le sort des personnels du secrétariat général à l'aviation civile ; et le budget que nous est présenté est tout aussi négatif quant aux problèmes que ces personnels ne cessent de poser.

Les réponses que j'ai qualifiées de positives traitaient de problèmes techniques, et je rends hommage à la correction de la direction qui a participé à leur rédaction. En revanche, j'estime déplorable qu'il ne soit pas répondu clairement à certaines questions, dans l'espoir que le député n'y verra — passez-moi l'expression — que du feu.

Certes, ce n'est pas toujours votre secrétariat d'Etat qui répond ainsi, mais comme il doit sans doute être consulté, il est donc à même de renseigner utilement.

A titre d'exemple, je citerai la question n° 19792 du 27 mai 1966 qui demandait si les agents contractuels rapatriés du Maroc et de Tunisie, exclus du bénéfice de l'indemnité de réinstallation, pouvaient espérer obtenir réparation du préjudice causé.

La réponse pouvait paraître positive, puisqu'elle précisait que les agents en cause étaient admis au bénéfice de cette indemnité ; mais elle ajoutait : « s'ils remplissent les conditions prévues par l'arrêté du 7 février 1964 ».

Or, cet arrêté fixe une date de présence dans ces Etats. Mais tous les agents en cause avaient déjà fait l'objet d'un rapatriement.

Ce fait ne pouvait être ignoré de vos services. C'est donc seulement une assurance de pure forme qui était donnée au personnel.

Parmi les réponses négatives, je relève celle qui concerne la question n° 19788 du 27 mai 1966 vous demandant que les personnels du S.G.A.C. puissent bénéficier de conditions particulières d'accès au transport aérien et ce, après négociations avec les compagnies aériennes françaises.

Lorsque M. Moroni était encore secrétaire général à l'aviation civile, il avait laissé entendre à une organisation syndicale qu'il était favorable à cette mesure. Or, monsieur le ministre vous avez répondu que « la situation économique du transport aérien n'est pas encore telle qu'il puisse être envisagé de prendre actuellement de nouvelles mesures dans le sens souhaité par M. Davoust ».

Cette réponse laisse perplexe tous ceux qui l'ont lue et qui suivent de près l'évolution économique des compagnies aériennes françaises. Je dirai même qu'elle est inquiétante et je serais heureux que vous puissiez développer votre argumentation.

J'aborderai maintenant un problème qui a fait l'objet d'études dans la presse spécialisée. C'est celui qui est relatif à la réorganisation de votre ministère et des orientations possibles en ce qui concerne le S.G.A.C. et ses directions.

De vives inquiétudes se sont manifestées parmi certains de vos personnels qui craignent particulièrement qu'un regroupement, dans un ensemble aussi vaste que celui de l'équipement, ne déshumanise les rapports personnels-directions au profit d'une technocratie poussée à l'extrême.

Ces personnels estiment que l'évolution de leurs situations est liée aux caractéristiques propres à leurs secteurs professionnels, que le dynamisme et les particularismes de leurs professions seraient bridés par les nivellements qu'impliquerait notamment une gestion sous l'égide d'une direction lointaine inéluctablement axée sur l'uniformisation.

Bien sûr, vous avez affirmé qu'aucune décision ne serait prise sans consultation préalable des organisations syndicales. Mais lorsque celles-ci seront consultées, vous aurez déjà arrêté

vos orientations. Pouvez-vous me dire si le stade de la réflexion est actuellement dépassé et si vous estimez, comme cela me paraît souhaitable, devoir laisser à l'aviation civile un cadre qui lui soit propre ? (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

M. le président. La parole est à M. Clostermann. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Pierre Clostermann. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, faute de temps, je limiterai mon propos à quelques observations sur les constructions aéronautiques.

La première concerne évidemment l'Airbus.

Comme toujours, la réalisation d'une idée excellente au départ est devenue aléatoire, sinon déraisonnable, parce que nous avons trop hésité. La définition de l'Airbus, il y a trois ans, était vraiment excellente. Elle correspondait aux besoins des utilisateurs et l'on pouvait discerner un marché important.

Aujourd'hui, la situation est la suivante. Sur le plan commercial, l'Airbus est pris entre deux feux : d'un côté, la série des Douglas DC 8 allongés, de 220 à 240 places, et celle des Boeing 727 allongés de 200 places, qui ont l'avantage d'arriver à la suite d'avions déjà connus, figurant déjà à plusieurs centaines d'exemplaires dans le parc des sociétés, avec des pièces communes, des équipements communs, donc bien établis sur le marché, et, d'un autre côté, le gros avion de 500 places, le Boeing 747, dont la plupart des frais d'études et de réalisations sont couverts par un marché de l'U. S. Air Force pour le cargo géant C 5.

Entre les deux, l'Airbus franco-britannique aurait encore eu, il y a dix-huit mois, sa chance. Mais voilà qu'aujourd'hui nous savons d'une façon formelle que trois projets d'« Airbus » sont en cours de réalisation avancée aux U. S. A. : l'un de Boeing, l'autre de Lockheed.

Le projet établi par Lockheed est déjà très avancé, puisque le travail est en cours de répartition entre les sous-traitants. Le premier vol est prévu pour 1968, la certification F. A. A. pour 1969, les premières livraisons aux compagnies devant avoir lieu en 1970.

La première série comprendra 150 avions. Je sais que les approvisionnements ont déjà été commandés.

On sait également que Douglas prépare un fuselage correspondant à la définition de l'Airbus, qu'il a l'intention d'accrocher à une voilure de type DC 8 mieux hypersustentée.

En tout état de cause, quel que soit le vainqueur de la compétition engagée aux Etats-Unis dans le domaine de l'aviation supersonique, qu'il s'agisse de Lockheed ou Boeing, nous avons de grandes chances de voir l'un et l'autre de ces constructeurs lancer un « airbus » sur le marché. Si Lockheed reçoit commande de l'avion supersonique, il réalisera certainement un « airbus » à tout prix, n'ayant pas obtenu la commande du C 5, ni celle du 747. Et si l'avion supersonique est commandé à Boeing, Lockheed construira quand même un « airbus ».

Dans ces conditions, que restera-t-il de notre Airbus, en admettant qu'il soit réalisé dans les délais prévus ?

Croyez-vous qu'il soit sage de lancer, parallèlement à la gigantesque opération Concorde, l'étude et la réalisation d'un prototype qui ne pourrait que déboucher sur un marché fermé ?

Les commandes récentes de la B. O. A. C., de la Lufthansa pour les 737 allongés et d'Air France pour les 727 et les 747 ont sonné le glas de cette opération.

Je remarque au passage qu'il est quand même étonnant de voir la Compagnie nationale Air France — dont l'actionnaire majoritaire est l'Etat — prendre des options et lancer des commandes dans des conditions qui peuvent mettre en échec d'autres réalisations prévues par le ministère de tutelle.

Je vous rappelle une interview accordée, il y a quelques mois, par le président d'Air France à la revue *Aviation Week*, dont la lecture est fort instructive. Le président d'Air France expliquait que cette société nationale faisait des bénéfices et qu'elle avait recouvré une indépendance complète à l'égard de l'Etat français, lequel ne pourrait en aucun cas lui imposer la commande de tel ou tel matériel.

Vos collaborateurs doivent être au courant de cette interview. En tout cas, je livre ses conclusions à vos méditations.

L'Airbus franco-britannique me semble donc non seulement compromis, mais mort et enterré.

Certes, il est facile de dire aujourd'hui que c'était à prévoir, mais il faut admettre qu'en 1964, une fois l'opération Concorde définitivement lancée, il eût mieux valu s'engager sur un projet fort intéressant, peu coûteux et relativement facile à réaliser par l'industrie française à l'époque, celui du bi-réacteur de 50-60 places. C'est ce que l'on avait appelé alors le projet Mercure ou Myatère XXX, étudié à la fois par Sud-Aviation et par Dassault.

Il est encore temps de réaliser ce projet parce que les sociétés étrangères qui ont décidé de s'attaquer à ce marché sont des

sociétés relativement mineures sur le plan international. Elles n'ont ni le prestige, ni le poids que peuvent avoir Sud-Aviation et Dassault réunis sur le plan international, surtout après la réalisation de Caravelle, d'une part, et du Mystère 20, d'autre part. En effet, le projet Grumman, le projet Fokker, le projet Lear ne pèseraient pas lourd si la décision était prise de construire le Mercure.

Ma deuxième observation découle de la première.

Il semble y avoir un marché en Europe, en Afrique et dans certains pays d'Extrême-Orient pour un gros bi-turbo-propulseur d'utilisation économique, capable d'avoir un nombre intéressant de passagers et surtout capable de transporter des charges de fret importantes en volume et en poids.

Le Gouvernement français qui a engagé des crédits considérables dans la réalisation du Transall, cargo militaire, pourrait peut-être sur le plan des charges de travail de l'industrie française, par l'exportation d'une cinquantaine de ces appareils en version civile, retrouver une partie de ces investissements.

Nous savons qu'une importante société britannique, spécialisée dans le transport des voitures et des passagers, est fortement intéressée par ce type d'appareil qui n'a pas son équivalent sur le marché. Elle est même prête à prendre immédiatement une option sur six avions.

Ce même appareil pourrait d'ailleurs équiper les grandes lignes de la postale de nuit, son fuselage permettant même, avec des aménagements relativement simples, de faire le tri à bord.

Les petites radiales de la ligne postale pourraient être desservies aux moindres frais par les Nord 262, dont une trentaine sont disponibles en France et dont les qualités particulières de vol se prêtent parfaitement au service de la postale sur des terrains moyens, comme celui de Poitiers, par exemple, où l'on aurait beaucoup de mal à faire poser des Fokker F 27.

Nous avons entendu dire que la postale de nuit, en accord avec Air Inter, avait l'intention d'acheter des Fokker F 27 et nous avons cru comprendre que cette opération avait pour but d'amener le gouvernement hollandais à considérer avec infiniment plus de sympathie l'opération Jaguar pour remplacer ses F 84. Or, nous avons eu le regret de voir, la semaine dernière, le gouvernement hollandais se décider en faveur du F 5 américain. Il faut donc espérer que la question des F 27 sera rapidement revue.

Je sais fort bien qu'Air Inter et même Air France ont toujours été allergiques au matériel français pour des raisons valables et pour d'autres qui le sont beaucoup moins. Là encore, il faut savoir faire la part du feu entre le désir d'obtenir des subventions sous prétexte que les matériels français sont plus difficiles à exploiter, et les besoins réels.

Je préférerais ne pas avoir à rappeler la merveilleuse affaire du Breguet-Deux Ponts, qui finalement a été l'appareil le plus rentable pour Air France sur le réseau méditerranéen et pour l'emploi duquel, l'an dernier encore et depuis plus de dix ans, Air France recevait une subvention importante.

Il faut vous méfier, monsieur le ministre, des opinions de vos sociétés nationales, de celles qui construisent des avions ou de celles qui les achètent et les utilisent.

Dois-je rappeler que ce fut l'intransigeance de M. Ziegler, alors directeur général d'Air France, qui réussit à imposer le projet Caravelle en 1952 et 1953, contre le projet Hurel-Dubois, qui recueillait les faveurs déliantes de tous les services officiels et de tous les prétendus experts qui sévissent depuis trop longtemps dans les comités du matériel de l'aéronautique civile ?

Dois-je rappeler qu'après le départ de M. Ziegler, Air France a fermé complètement sa porte à la Caravelle, et qu'il a fallu, pour que cet appareil soit retenu, la clairvoyance et le courage de deux commandants de bord d'Air France, les commandants Casse et Lesieur ?

Le commandant Lesieur est mort en service commandé il y a deux ans.

Les commandants Casse et Lesieur, mettant en balance leur carrière à la compagnie nationale, ont réussi à prouver, envers et contre tous, que la Caravelle était une machine valable et de classe internationale.

Ma troisième observation concernera l'aviation légère.

Les petits constructeurs français qui, pratiquement sans aucune aide de l'Etat, avec des moyens restreints, avec une clairvoyance et un courage étonnants, ont fourni aux aéro-clubs et aux pilotes civils français et étrangers plus de deux mille avions, voient avec beaucoup d'inquiétude Sud-Aviation se lancer, au travers d'une filiale, dans les constructions industrielles d'avions légers.

Jamais, dans l'histoire de l'aéronautique, un grand constructeur spécialisé dans les avions de transport, n'a réussi à fabriquer correctement et de façon rentable des machines d'un poids total inférieur à trois tonnes. Toutes les expériences de North American, de Boeing, de Lockheed et de De Havilland, se sont soldées par des échecs retentissants, parce que ces sociétés

étaient gérées par des hommes qui avaient la notion du prix de revient.

Si le budget de l'Etat doit, directement ou indirectement, par le biais d'autres marchés, pour une pourcentage même infime, subventionner des avions légers construits par une société nationale dont ce n'est pas la vocation, c'est l'assassinat, sans profit pour la France, de ces petits constructeurs. Il faut alors avoir le courage de le dire.

Et si l'on vient vous dire, monsieur le ministre, qu'il s'agit là d'un problème de charge de travail, alors de deux choses l'une : ou l'on utilise 500 personnes pour fabriquer 30 ou 40 avions par mois, et le prix de revient est délirant, ou l'on en utilise 200 et l'on ne voit pas alors l'intérêt que cela peut présenter pour une société qui emploie 20.000 personnes et qui n'a pas cette vocation.

Quiconque connaît les subtilités de la comptabilité aéronautique sait parfaitement qu'on peut détourner certains crédits, d'autant plus qu'il s'agit d'un pourcentage infime — à l'échelle, par exemple, d'une gigantesque opération comme Concorde — pour boucher des trous.

Ce n'est pas honnête. Et lorsqu'on ajoute à cela qu'on trouve au budget une subvention pour le client, il ne faut pas s'étonner si certains avions arrivent à coûter au contribuable deux fois leur prix de revient.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de vous pencher attentivement sur cette question. Elle vous paraît peut-être mineure, mais si une « affaire Concorde » devait éclater un jour — ce qu'à Dieu ne plaise ! — il ne faudrait pas qu'on puisse nous reprocher d'avoir manqué de vigilance.

Je n'ai pas le temps de parler des problèmes de gestion d'Air France, ni de ceux de son P. N. Nous le ferons l'an prochain à tête reposée. (Sourires.)

J'aurais voulu également vous parler des commissions chargées des rapports d'accidents, de la manière dont les choses s'y passent, de façon dont ces rapports sont exploités, de la clandestinité et parfois de l'inutilité des conclusions. Cela aussi, nous le verrons l'an prochain.

La gestion de l'aéronautique civile en France avec ses deux volets — construction aéronautique et gestion des transports aériens — est chose lourde et difficile.

Vous avez, monsieur le ministre, mis en place des hommes nouveaux, des hommes de valeur. Nous espérons que vous les aiderez par tous les moyens à être ce qu'ils doivent être, c'est-à-dire les représentants exigeants de l'actionnaire principal qu'est l'Etat. Nous espérons que vous les aiderez à former un véritable pouvoir de tutelle sur les grandes sociétés de construction aéronautique, d'une part, et sur la société nationale Air France, d'autre part, ces sociétés ayant souvent quelque peu tendance à oublier que l'Etat est leur patron et que servir les intérêts de la France est leur mission. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T.)

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

M. Paul Cermolacce. Monsieur le président, mesdames, messieurs, depuis 1963, le budget de la météorologie accuse une remarquable stagnation.

Seules les dépenses en capital sont en légère progression, mais au profit de l'équipement en métropole.

Il s'agit là sans nul doute de la participation de la météorologie nationale aux dépenses improductives entraînées par les dépenses nucléaires.

Comment s'étonner dans ces conditions que les problèmes intéressants ce grand service se trouvent toujours en suspens ? Au lieu des 25 ingénieurs des travaux et des 50 techniciens prévus annuellement par le plan d'équipement, vous n'accordez que 12 ingénieurs des travaux, 15 techniciens et 10 contractuels, ce qui est ridiculement insuffisant.

Faut-il considérer ce plan comme définitivement abandonné ?

Cette insuffisance de recrutement, alors que les tâches croissent rapidement, provoque un vieillissement du personnel et une aggravation assez sensible de ses conditions de travail, puisqu'elle a motivé quarante-huit heures de grève en mai dernier et cent huit heures en juillet.

Le malaise demeure.

Je ne rappelle que pour mémoire les principales revendications qui portent sur l'obtention du service actif et le recrutement massif des jeunes avec l'amélioration de la formation et du perfectionnement en vue de la promotion interne, la revalorisation des indemnités pour travaux de nuit et leur extension aux jours fériés, un dégageant à 20 p. 100 en classe exceptionnelle pour les ingénieurs des travaux.

Mais je voudrais insister une nouvelle fois sur la nécessité d'une réforme structurelle pour mettre la météorologie française au simple niveau européen, sans parler des niveaux atteints par les Etats-Unis d'Amérique et l'Union soviétique, et pour lui donner les moyens d'intervenir efficacement dans l'économie nationale, notamment dans le domaine agricole.

A la suite de la publication d'une remarquable étude intersyndicale des personnels de la météorologie, du dépôt par notre groupe d'une proposition de loi et des multiples actions menées à bien par les météorologistes, vous avez accepté, monsieur le ministre, de réunir une commission de travail à participation syndicale, dont les conclusions vous ont été soumises, en même temps que le Conseil économique et social émettait le 27 avril dernier, à l'unanimité, un avis favorable à la réorganisation du service météorologique en vue de son expansion.

Loin de donner une suite favorable à cet avis, vous auriez, paraît-il, l'intention de tronçonner la météorologie nationale en trois parties : recherche et enseignement d'une part, météorologie aéronautique d'autre part, et enfin le reste, qui serait transformé en je ne sais quel office à caractère commercial.

Vous voudrez bien admettre que nous ne puissions vous approuver.

Nos autres remarques porteront, une fois encore, sur l'insuffisance des effectifs du personnel de la navigation aérienne. Tout récemment, le directeur de la navigation aérienne rappelait, lors de l'inauguration du centre régional d'Aix-en-Provence, la situation dramatique résultant de l'insuffisance des effectifs et les tours de force demandés à un personnel d'une rare compétence professionnelle. Dans ce dernier centre, pour ne citer qu'un seul exemple, des contrôleurs sont amenés à contrôler, dans un même secteur, jusqu'à vingt-cinq ou trente avions à la fois, voire trente-huit durant certaines périodes, alors que la limite extrême tolérable est estimée à quinze avions.

Force nous est de constater à nouveau que le nombre des postes créés est maintenu en deçà des demandes de l'administration : 114 au lieu de 177.

Pourtant, les prévisions d'augmentation du trafic sont évaluées à près de 10 p. 100 par an. Si l'on tient compte, en outre, de la mise en service de l'aéroport Paris-Nord, de l'utilisation prochaine de nouveaux types d'avions qui rendront le contrôle encore plus complexe en raison du développement de l'aviation d'affaires et de tourisme, on peut affirmer qu'il faudra très prochainement faire face à une crise d'effectifs encore plus aiguë. Il est à craindre, dans ces conditions, que la navigation aérienne ne se trouve dans l'incapacité de faire face aux besoins.

Si l'on admet, d'autre part, que la formation des personnels de toutes spécialités réclame au minimum deux à trois ans, c'est immédiatement qu'un plan de recrutement doit être appliqué.

De même, il est urgent de mettre fin à l'arbitraire qui écarte du bénéfice des nouveaux statuts découlant de la loi du 2 juillet 1964 les personnels de certains aéroports qui enregistrent pourtant un trafic important, mais dont une partie seulement des mouvements d'appareils est prise en compte.

Vous connaissez d'ailleurs, monsieur le ministre, toutes les revendications de ces personnels qui n'ont jamais admis d'être privés du droit de grève. Si les manifestations du mécontentement ont été différées depuis 1964, les causes n'en ont pas disparu pour autant. Elles se sont, au contraire, aggravées avec toutes les conséquences qui en découlent pour la sécurité des vols.

Qu'allez-vous faire dans ce domaine ?

Reste le problème d'Air France.

En 1965, la Compagnie nationale Air France a enregistré à son compte d'exploitation un bénéfice de 34.400.000 francs.

Pour 1966, les bénéfices prévisibles seront, paraît-il, de l'ordre de 80 millions, voire de 120 millions de francs. L'ensemble du personnel, y compris les équipages qui, par ses efforts, est en grande partie à l'origine des résultats dont se félicite la direction, voit néanmoins ses salaires, traitements et pensions bloqués et ses conditions de travail aggravées par un trafic accru, par le vacarme ininterrompu des réacteurs, par des horaires de service interdisant toute vie familiale et par l'insuffisance des effectifs ; il voit aussi ses revendications essentielles repoussées, en particulier celle qui concerne la réduction du temps de travail sans diminution de salaire.

Parallèlement, un nouveau phénomène est constaté. La direction de la société nationale fait de plus en plus appel à une main-d'œuvre saisonnière, d'origine française ou étrangère, louée à des négriers modernes, durement exploitée et ne bénéficiant pas du statut du personnel d'Air France et des garanties qui en découlent, toutes choses qui sont graves pour le personnel intéressé et pour le personnel statutaire d'Air France lui-même.

Un autre point capital concernant la compagnie nationale est la politique de matériel aérien qui semble orientée une fois pour toutes vers l'achat de matériel américain.

Nous apprenons en effet qu'aux quatre Boeing 727-200 commandés s'en ajouteraient bientôt onze autres et que six Boeing 747 de 450 places seraient déjà commandés, sans qu'on sache au juste ce que seront ces avions géants.

Cela nous paraît d'une extrême gravité, non seulement pour l'indépendance du transport aérien français, dont l'expansion

sera soumise au bon vouloir des constructeurs américains, mais aussi pour la construction aéronautique française qui, privée de commandes — car Concorde ne suffit pas — sera vite condamnée à l'asphyxie, tant il est vrai qu'une industrie évolutive se doit d'être maintenue en position d'avant-garde.

Nous estimons que doit être rapidement définie dans ce domaine une politique courageuse, impliquant l'étude et la réalisation d'urgence du matériel aérien civil nécessaire aux besoins de demain, et que doivent être en même temps satisfaites les revendications essentielles des travailleurs de ce secteur d'activité qui, pour peu qu'on le veuille, est capable de connaître une prodigieuse expansion. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Bardet. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R.-U.D.T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. Maurice Bardet. Monsieur le ministre, ceux qui s'intéressent à l'avenir de l'aviation sont particulièrement attristés de voir figurer à la page 53 du fascicule budgétaire de l'aviation civile, sous le n° 06-9-52, une économie de 4 millions de francs.

Pourtant, à chaque discussion budgétaire, nous nous efforçons de démontrer la place très importante que devrait occuper l'aviation dans l'esprit de ceux qui ont la charge de l'économie du pays.

M. Duperier, par ses rapports très documentés et défendus avec la plus grande compétence, recommence lui aussi, chaque année, ses excellents plaidoyers sans voir poindre à l'horizon une chance de convaincre les ministres intéressés.

Qu'est donc l'aviation et que représente-t-elle dans l'économie d'un pays ? Faut-il nous remémorer les débuts de l'automobile et retracer le chemin parcouru par cette industrie ? Faut-il déchirer cette image qui laisse entendre que le possesseur — quelquefois constructeur — d'un petit avion de tourisme serait considéré par ses concitoyens comme l'était, aux environs de 1920, le propriétaire d'une cinquantaine de chevaux : un membre honni et banni des deux cents familles ? Non. L'évolution de la société a magistralement démontré que ce domaine, apparemment réservé, était désormais accessible à tous. La preuve en est maintenant bien établie.

Il faut donc considérer l'aviation du même oeil que l'industrie automobile.

Vous me direz, monsieur le ministre, que l'aviation se développe toujours et que la compagnie Air Inter en est la preuve éclatante. Certes, une partie de l'aviation se développe, mais non point comme nous le désirerions. L'industrie aéronautique française ne suit pas la même courbe de progression que celle de l'automobile à suivie.

C'est là une grande erreur économique, car l'aviation est destinée à relayer la route et même le rail.

Il me faut maintenant situer l'aviation légère dans l'aviation en général pour mieux faire comprendre pourquoi l'aéronautique est un tout où l'homme et la machine reçoivent et donnent plus que partout ailleurs.

L'aviation légère ne peut être isolée de ce qui la précède, ni de ce qui la suit.

L'amateur s'intéresse d'abord à l'aéro-modélisme. Qui oserait prétendre qu'il ne s'agit pas là d'une vocation qui se révèle et s'affirme au point de devenir une véritable passion ?

Après l'aéro-modélisme, la construction amateur en C. N. R. A. ou C. D. N. permettra à cette vocation de s'épanouir.

Qu'il me soit permis de rappeler que le constructeur amateur recevait naguère une aide de l'Etat, modestes certes, mais suffisantes, pour construire un avion de tourisme biplace équipé d'un moteur de moins de cent chevaux, et ce pour le prix d'une voiture de dix chevaux. Alors que le même amateur ne pouvait envisager de construire une automobile, il lui était donc possible, après avoir acheté la liasse de plans du type d'avion choisi, de réaliser son rêve.

Cette deuxième étape franchie, notre amateur passera plus tard à l'aviation d'affaires et s'il veut y faire carrière il lui suffira de passer son hrevet de transport public pour piloter, un jour, une Caravelle, un Boeing, voire un Concorde.

L'aviation légère n'est donc qu'un palier de l'aviation en général et il ne faut ni freiner, ni arrêter son évolution.

Je n'ai pas parlé des hommes qui pratiquent l'aviation de tourisme. Pourtant, mes chers collègues, combien d'entre eux retrouvent, en une ou deux demi-heures de vol par semaine dans nos aéro-clubs, l'équilibre perdu dans une vie trépidante et déprimante !

Je suis convaincu, monsieur le ministre, que si nous réservions à l'aviation en général et à l'aviation légère en particulier la place qui leur revient, nous assurerions de beaux jours aux hommes qui veulent s'y adonner et aux industries de construction aéronautique. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Le Lann.

M. Jean Le Lann. M. Commenay, député des Landes, empêché d'assister à la présente séance, m'a demandé de présenter quelques observations concernant l'avenir de la société Potez-Aviation.

Après la fermeture de l'usine d'Argenteuil, l'avenir des usines de Toulouse-Blagnac et d'Aire-sur-l'Adour est désormais compromis. Près d'un millier d'ouvriers et de cadres se trouvent menacés de chômage.

Dans son excellent rapport, M. Duperier voit l'origine de cette crise dans l'incompréhension dont est victime le dernier des grands constructeurs d'une époque où l'industrie aéronautique française occupait le premier rang.

Ni le Potez 94, ni le Paris 3 n'ont bénéficié d'un appui quelconque de l'Etat, alors que ces deux appareils auraient été capables de donner naissance à un marché appréciable.

Le secrétariat d'Etat à l'aviation civile a acheté un unique exemplaire du Potez 840, mais aucune aide supplémentaire n'a été octroyée et, de ce fait, la construction de cet appareil, pourtant pleinement satisfaisant, risque d'être abandonnée.

Afin de garantir le maintien de l'emploi dans le secteur aéronautique et d'y préserver la construction indépendante, M. Commenay souhaiterait que le financement du Potez 840 soit organisé à l'instar de celui du Nord 202.

Une telle solution répondrait au vœu unanime de la commission de la production et des échanges, vœu dont M. Duperier s'est fait l'interprète, et qui demande que soient assurées la fabrication du Potez 340 et la survie des usines Potez-Aviation.

M. le président. La parole est à M. Thillard. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

M. Paul Thillard. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, chacun sait que les usines mécaniques modernes sont capables, grâce à la technologie, de produire assez rapidement un très grand nombre de machines. Cela est aussi vrai pour les automobiles que pour certains types d'avions.

Chacun sait aussi que les entreprises ont malheureusement beaucoup plus de mal à suivre le même rythme dans l'aménagement des bâtiments, des terrains d'aviation ou des infrastructures nécessaires.

Cette différence de rythme nécessite une programmation qui ne peut être que d'origine gouvernementale. Si dans l'immédiat la question est déjà fort préoccupante, tant pour la sécurité que pour l'économie nationale, il est à craindre qu'elle ne soit demain plus préoccupante encore.

L'exemple du passé, il est vrai, n'est guère encourageant. Des efforts sont certes accomplis, mais il faut assurément utiliser des méthodes nouvelles pour obtenir des résultats positifs.

Même pour les avions actuels, dont les caractéristiques sont définies depuis plusieurs années déjà, les infrastructures des aéroports français ne sont pas encore au point. Pour regarder l'avenir avec confiance il faudrait que nous discernions dans les plans, dans les programmes et dans les budgets des éléments entièrement nouveaux.

Je citerai deux exemples régionaux qui sont sans doute à l'image du pays tout entier.

Notre collègue M. Lavigne nous a signalé que la situation des infrastructures était très tendue dans la région de Bordeaux. Les réseaux aériens y sont à peine suffisants, les liaisons spécialisées rendent les coordinations très difficiles, le système radar se révèle insuffisant en nombre et en qualité et l'interférence de deux types de circulation dans le même espace n'est pas sans danger.

Dans la même région d'ailleurs, le personnel se plaint à juste titre d'un horaire de travail très lourd compte tenu des responsabilités qui lui incombent.

Le second exemple est celui de l'aéroport international de Tarbes-Ossun-Lourdes, qui met Lourdes, la ville des grands pèlerinages, et tout le Sud-Ouest en relation avec Dublin, Londres, Bruxelles, Rome, Barcelone et les Amériques. L'infrastructure électronique de cet aéroport est inachevée et la piste ne permet pas l'envol, à pleine charge, d'engins lourds du type Boeing. Ce handicap oblige ces appareils à une escale technique avant d'entreprendre le vol transatlantique.

La France doit rapidement achever les équipements immédiatement nécessaires et programmer ceux qui seront indispensables demain. Tel est le rôle de l'Etat dans ce domaine vital pour l'expansion économique.

Je voudrais soulever maintenant un problème tout à fait différent qui concerne la compagnie Air-Inter. Il semble que le nombre d'avions en service dans cette compagnie ne lui permette pas d'établir dans le Sud-Ouest des horaires de vol réellement adaptés aux besoins économiques locaux.

L'important pour une liaison province-Paris de cet ordre, c'est d'offrir aux clients la possibilité de passer utilement une journée au lieu de destination et de pouvoir rentrer le soir, ce qui n'est pas le cas en ce moment, car les voyages se situent tous au milieu ou à la fin de la journée.

Les demandes réitérées de la population et des collectivités publiques à ce sujet sont restées vaines.

Puis-je suggérer au Gouvernement de nous appuyer, à l'occasion des conversations engagées entre cette compagnie et l'Etat, pour que, dans le cadre de la politique de décentralisation économique, un geste soit accompli en faveur d'un des points de l'hexagone les plus éloignés de Paris, puisque le train parcourt 872 kilomètres de Paris à Tarbes ?

Il me reste à parler brièvement de l'aviation de tourisme et d'affaires. L'évolution prouve qu'il s'agit là d'un secteur d'avenir, puisque le nombre d'avions de tourisme et d'affaires en Europe est très au-dessus du nombre moyen de tels avions enregistré aux Etats-Unis, pays évidemment en avance dans ce domaine.

Ces avions sont de types très divers, conçus soit en bois et en toile, soit en plastique, soit en métal, et équipés d'un seul ou de plusieurs moteurs.

Leur construction représente une part importante de l'industrie aéronautique nationale, sans nécessiter pour autant les énormes investissements usuels en matière d'aviation.

Nous demandons au Gouvernement de mettre en pratique dans ce domaine sa politique économique générale de concentration, de spécialisation et de défense du potentiel national. N'en déplaise à l'un de mes chers collègues, la concentration industrielle est un facteur capital de l'amélioration des techniques.

La concentration peut être aidée par l'Etat, car seules de grosses unités de production sont capables de mener simultanément des efforts de conception et de rationalisation du travail aboutissant à une bonne productivité, c'est-à-dire à une situation concurrentielle.

La spécialisation peut être aidée. En effet, l'aide réservée aux industries qui, après avoir choisi un type de production, le poussent jusqu'à l'extrême limite des possibilités, est certainement intéressante.

Enfin, la défense du potentiel national doit être envisagée en poursuivant la politique des primes en faveur des aéroclubs lorsqu'ils achètent du matériel français. Nos usines, pendant qu'elles s'adaptent aux marchés, ne doivent pas être écrasées par l'importation.

Une définition précise doit être établie concernant le caractère français des appareils afin d'éliminer ceux dont ni la mise au point d'origine, ni les pièces d'origine, ni le lieu de montage ne seraient français.

Ne nous laissons pas envahir par des importations dissimulées.

L'avenir de l'aviation légère est assuré. La grande compagnie Sud-Aviation l'a bien compris qui a repris et développe dans cette voie l'ancienne usine Morane d'Ossun. Il est juste que la France reprenne, au moins dans cette branche particulière de l'aéronautique, la place de choix qu'elle occupa à l'origine de l'aviation. Cette place, nous devons la conquérir sur le marché européen et la garder, sous la surveillance et, si nécessaire, avec l'aide de l'Etat. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

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

M. Albert Dassié. Mesdames, messieurs, je tiens à présenter à l'Assemblée les excuses de M. Macquet, député de la Loire-Atlantique, qui, obligé de rallier Nantes ce soir, m'a demandé de le suppléer.

Pour se développer, une région a besoin de transports modernes. Il faut donc lui accorder les moyens et les équipements nécessaires, parmi lesquels un aéroport moderne et des liaisons aériennes judicieuses. Ensuite, il faut relier les régions entre elles car elles sont des pôles d'attraction indispensables pour décongestionner la capitale.

La région Ouest des pays de la Loire possède, au sein même de la métropole Nantes—Saint-Nazaire que je représente, un aéroport. Vous ne serez donc pas étonnés si, considérant les lignes aériennes, j'évoque ses possibilités et l'avenir de son développement. Je ne me livrerai pas, à ce propos, à une critique systématique car je tiens, dès l'abord, à reconnaître vos efforts, mais je vous proposerai quelques suggestions et présenterai quelques demandes car rien n'est jamais terminé, ainsi que vous le savez.

Actuellement, depuis la création, en 1963, de la première ligne aérienne, à Nantes—Château-Bougon, 25.000 passagers ont été transportés en 1964 et 60.000 en 1965. Cette année, nous arriverons à près de 100.000.

Nous avons donc prouvé que nous avons d'immenses possibilités et les améliorations que nous attendons, à partir du 1^{er} août 1967, développeront très sensiblement la desserte aérienne de Nantes et le nombre de passagers transportés.

Quelles sont ces nouvelles possibilités ?

Sur la ligne Paris—Nantes, l'une des deux services quotidiens sera prolongé sur Lorient quatre fois par semaine ; puis un troisième service sera assuré six fois par semaine en Nord 262.

Sur la ligne Nantes—Brest, la fréquence sera portée de trois à six vols par semaine en Nord 262. Sur la ligne Nantes—Bordeaux, la fréquence sera portée de cinq à six vols par semaine.

Certes, voilà de bonnes choses, mais il en est aussi que je déplore : la suppression du service Quimper—Nantes tout d'abord, car il ne faut pas oublier que le courant commercial du Sud de la Bretagne s'oriente naturellement vers la vallée de la Loire. Je regrette également que la liaison Lille—Nantes, avec arrêt au Havre et Rouen et prolongement sur Bordeaux, reliant trois régions textiles et métallurgiques et trois ports autonomes — charbonniers et pétroliers — ne soit pas devenue une réalité.

Parlant au nom de mes collègues du Nord, de Normandie, de l'Ouest et du Sud-Ouest, je vous demande, monsieur le ministre d'étudier à nouveau ces problèmes importants.

Ainsi, en quatre ans, l'aérodrome de Nantes—Château-Bougon qui, en 1961, ne se classait pas parmi les vingt premiers, est maintenant presque en tête et il y a tout lieu de penser que les travaux importants en cours — détournement de la voie ferrée, allongement de la piste — lui apporteront les dernières améliorations qui lui manquent. Mais encore faut-il que, parallèlement, les travaux d'équipement en système d'Ilis et balisage d'approche lumineux, soient mis en place en même temps que les travaux s'effectuent.

Notre aéroport sera alors de classe internationale. Nous serons la grande plaque tournante de l'Ouest et la desserte naturelle d'Orly. Nous pourrions bénéficier du service postal de nuit, envisager le démarrage du fret et, vraisemblablement et surtout, établir certaines lignes avec l'Angleterre et l'Amérique.

Dans notre région, l'industrialisation aéronautique pourra se développer. N'oublions pas, en effet, que, à proximité de cet aéroport, il y a une importante usine de Sud-Aviation qui recevra normalement les Caravelle pour revision.

Je rappelle d'ailleurs qu'à Nantes—Château-Bougon on travaille actuellement pour le Concorde et que, par conséquent, dans la perspective de l'exploitation des avions supersoniques, l'avenir s'ouvre largement à nos installations.

Mes collègues et moi espérons, monsieur le ministre, que vous suivrez avec une particulière sympathie cette évolution des problèmes d'une région qui souvent, malheureusement a été sacrifiée. Mais je dois appeler votre attention sur deux préoccupations d'ordre fiscal qui concernent Air Inter, préoccupations que, d'ailleurs, M. le rapporteur a soulignées dans son rapport.

Il s'agit d'abord de la détaxation des carburants. Cette détaxe demeure, à l'heure actuelle, théoriquement fixée, pour 1966, à 7,94 francs par hectolitre. Or, pratiquement, ce taux ne pourra être respecté cette année, le crédit budgétaire se révélant insuffisant, compte tenu des consommations. Il en résulte qu'Air Inter devra prendre en charge une taxe résiduelle sensiblement supérieure à ce qu'elle aurait dû être.

Il s'agit, en second lieu, de l'assujettissement à la taxe de prestation de services des subventions perçues par la société. Ainsi que vous le savez, M. le ministre de l'économie et des finances a pris cette décision à compter du 1^{er} janvier 1966 et elle concerne les subventions reçues par Air Inter pour l'exploitation de certaines lignes intérieures.

Cet assujettissement va diminuer, pour cette année, la subvention d'Etat de 350.000 francs. Ce supplément de charge s'ajoute à l'insuffisance du crédit initial, lequel aurait dû s'élever à 4.500.000 francs et non à 3.950.000 francs.

De plus, la taxe de prestation de service doit également être perçue sur les subventions versées par les collectivités locales car ces dernières refuseraient de la payer. La charge en sera, en définitive, supportée par la compagnie.

Juridiquement, nous ne pensons pas que la thèse de l'administration soit fondée. Voilà pourquoi nous vous demandons, avec M. le ministre de l'économie et des finances, de résoudre de façon équitable ces deux problèmes d'ordre fiscal, la situation actuelle étant de nature à nuire à l'effort que vous faites pour que se développe notre aviation civile. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

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

M. Liévin Danel. Monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets d'insister très brièvement, au nom des parlementaires du Nord, sur les perspectives d'accord dont nous a entretenu tout à l'heure l'un des rapporteurs, notre ami M. Anthonioz, et qui intéressent particulièrement l'aviation civile dans notre région.

En effet, alors que, dans un même temps, la ligne Lille—Lyon était créditrice de 82.376 francs et la ligne Lille—Orly déficitaire de 63.383 francs, on priait la chambre de commerce de Lille de régler, dans les plus brefs délais, le déficit d'une ligne sans tenir compte du bénéfice de l'autre.

Si une solution peut être trouvée pour balancer ces comptes, nous vous en serons très reconnaissants.

J'attire, au passage, votre attention sur le fait que la création de ces lignes aériennes a ramené sur le réseau français un

trafic qui, jusqu'alors, se portait presque intégralement sur les lignes belges. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. Edgard Pisani, ministre de l'équipement. Je me permettrai de ne retenir quelques-unes des questions qui ont été évoquées au cours de ce débat.

J'aborderai tout d'abord le problème de l'Airbus que M. Clostermann a traité longuement. Comme il l'a dit lui-même, c'est un problème difficile. En effet, les raisons que nous avons de réaliser l'Airbus sont impérieuses à certains égards; mais le succès commercial de cet appareil ne peut être garanti et sa réalisation pose des problèmes d'ordre budgétaire qui ne sont pas entièrement résolus.

Je voudrais m'expliquer : la raison pour laquelle la construction de l'Airbus nous paraît souhaitable résulte de l'analyse de la situation qui serait faite à notre industrie aéronautique si, demain, aucun appareil nouveau n'était lancé.

Ce n'est pas parce que l'on a réalisé Concorde, fabrication de pointe, que l'on peut se dispenser de construire un appareil de transport de masse. Dans une certaine mesure, même, notre effort en vue de permettre à notre industrie aéronautique de produire le Concorde, rendrait encore plus navrante la situation dans laquelle elle se trouverait si, par-delà la réalisation de cet appareil, elle n'accédait pas au transport de masse.

Or il s'agit bien de cela. L'aviation devient de plus en plus un outil de transport de masse et il ne peut y avoir d'avenir pour une industrie aéronautique qui n'aborderait pas ce domaine particulier des transports de masse.

Les raisons qui militent en faveur de la construction de cet appareil sont donc évidentes. Mais, en même temps, on perçoit aussi les difficultés auxquelles nous nous heurtons. Sans doute, avons-nous trop tardé, accaparés que nous étions par la fabrication du Concorde. Il n'en demeure pas moins que l'analyse n'est pas aussi évidente que celle à laquelle s'est livré M. Clostermann. Peut-être, un appareil court-courrier bi-moteur et d'une capacité de 250 places — susceptible d'être portée à 300 places — apparaissant sur le marché vers 1972 pourrait-il trouver sur le marché international, non seulement européen, mais peut-être même américain, une place enviable. C'est l'objet de nos présentes études.

Au demeurant, ces études arriveront bientôt à leur terme car, dans tous les cas, nous savons que nous ne pourrions pas les poursuivre très longtemps, car il serait alors trop tard.

Enfin, dernier aspect de l'analyse que nous consacrons au problème de l'Airbus : les conditions juridiques et financières dans lesquelles se réaliserait cette entreprise.

Première certitude : des conversations ont eu lieu, qui ont permis de rapprocher les points de vue de la France, de l'Angleterre et de l'Allemagne.

Deuxième certitude : le type d'organisation qui a été adopté pour la construction du Concorde, et qui s'est révélé coûteux, ne saurait être reconduit; des formules juridiques nouvelles doivent être envisagées.

Troisième certitude : il n'est pas possible que la totalité de la charge concernant la recherche et le développement d'un tel appareil pèse sur le budget des Etats. Il est normal et souhaitable que les compagnies manifestent leur intérêt pour cette fabrication en prenant à leur compte une partie du risque.

Voilà ce que je puis dire aujourd'hui, ayant, à la fois, manifesté l'intérêt que nous attachons à cette réalisation et énoncé les problèmes qui nous restent encore à résoudre et qui sont loin d'être négligeables.

Mais, ayant abordé le problème du transport de masse, j'indiquerai maintenant quelques-unes des idées qui viennent à l'esprit dès lors qu'on l'aborde.

En premier lieu, l'apparition d'appareils d'une telle capacité entraîne presque une modification de nature dans le transport aérien, puisque tout doit être reconsidéré en fonction de la masse que représente un appareil unique.

La sécurité doit être d'autant plus grande que la masse d'hommes transportés est plus importante. L'accident est de moins en moins acceptable, de plus en plus intolérable, à mesure que l'appareil contient plus de vies humaines. Sur ce point, tous nos systèmes de sécurité doivent être revus, réanalysés, réajustés en fonction même de la capacité d'accueil de ces appareils.

Mais, en deuxième lieu, il est clair que l'arrivée de ces appareils va constituer, sur les aéroports, un événement qui, répété plusieurs fois par jour, se traduira par un choc, le volume même de l'apport conduisant à la modification totale des systèmes de procédures en vol ou au sol. Il n'est pas douteux qu'on ne peut plus tariter le transporté par air comme une sorte de héros

de je ne sais quelle tragédie ou de je ne sais quel drame. C'est le plus banal des passagers, auquel il faut donner le plus banal, c'est-à-dire le plus régulier, le plus automatique et en même temps le meilleur accueil. Je crois qu'il faut passer d'un système un peu exceptionnel à un système de banalisation totale, ce qui doit nous amener à modifier les habitudes politiques, les habitudes douanières, et même les structures de nos aéroports. Considérant la masse humaine que représente le transport aérien moderne, toutes nos habitudes, toutes nos structures doivent donc être modifiées et cela d'autant plus que l'objectif que doit nous permettre d'atteindre l'apparition sur le marché de ces appareils est d'abaisser le coût en vol et le coût au sol. A cet égard, j'ai l'intention de prendre quelques initiatives pour essayer de modifier les mœurs qui ont encore cours dans les appareils des grandes compagnies internationales, où l'on oblige les gens à déjeuner, à consommer, comme s'ils étaient des passagers exceptionnels faisant l'objet de traitements exceptionnels dans des compagnies également exceptionnelles. A la vérité, qu'on traite les passagers comme des voyageurs de chemin de fer et qu'on les laisse dormir en paix, si tel est, du moins, leur propos.

Ainsi, l'apparition du transport de masse modifie beaucoup de nos dimensions mais change aussi les dimensions des relations de l'aéroport avec les villes voisines. Les problèmes évoluent : ils ne sont pas les mêmes avec des appareils de 100, 120 ou 130 places et des appareils de 500 places. L'établissement des relations entre l'aéroport et les grandes citées voisines posera également des problèmes d'équipement, d'infrastructure, d'urbanisme. Je veux dire par là que tout doit être revu dès lors que l'avion apparaît comme un système de transport de masse. En fait, on s'interroge même pour savoir si la distinction qui existe encore entre la classe touriste et la première classe devra être maintenue et si la première classe ne sera pas le supersonique, la classe touriste étant représentée par le subsonique.

Abordons maintenant le problème du supersonique, celui du Concorde.

Ce qu'on peut dire, aux termes d'une analyse objective, c'est que l'entreprise Concorde apparaît, de mois en mois, comme une entreprise de plus en plus raisonnable.

Elle a pu apparaître à un moment donné comme un effort trop grand par rapport à la capacité des deux industries, française et britannique. Or, au fur et à mesure que nous avançons, nous découvrons l'effet technologique de l'œuvre que nous accomplissons; même si la dépense est considérable, nous commençons à nous familiariser avec l'idée qu'après tout, même du point de vue strictement économique, l'entreprise est acceptable.

En effet, mises à part les retombées technologiques auxquelles je viens de faire allusion, mis à part l'effet de prestige considérable qu'elles peuvent avoir sur le plan commercial, essayons d'analyser la position relative du Concorde par rapport à celle de son concurrent américain le S. S. T.

Les chiffres ont été excellentement retracés tout à l'heure par M. le rapporteur qui a dit toutes les choses exactes qu'il fallait dire à ce sujet.

Les frais de développement du Concorde sont environ quatre fois inférieurs aux frais de développement du S. S. T.

Le coût de l'appareil Concorde est environ trois fois inférieur à celui de son concurrent américain.

Enfin, si le coût du kilomètre-passager ne présente pas la même différence, l'immobilisation, en terme de capital, que représente le S. S. T. est tellement considérable que les compagnies — qui doivent disposer d'au moins deux appareils — auront à choisir, pour le même prix entre deux S. S. T. et cinq ou six Concorde.

Ainsi demeurera, après l'apparition du S. S. T., une marge de développement commercial du Concorde pour les liaisons moins denses et pour les compagnies moins importantes. En définitive, l'entreprise peut donc, à bon droit, être considérée comme raisonnable, au point que le président de la Lockheed Aircraft Corporation a estimé, après calculs, que le Concorde pouvait faire l'objet d'une vente de l'ordre de 360 unités.

Je voudrais, en conclusion, vous demander de méditer, mesdames, messieurs, sur un événement qui se prépare et qui est étrange : désormais, quelle que soit la distance à parcourir, on mettra à peu près le même temps pour la franchir. Il faudra une heure à une heure et demie pour traverser Paris en voiture, une heure pour aller de Paris à Lyon par l'aérotrain, ou pour aller de Paris à Marseille en Airbus subsonique, et on mettra de deux à trois heures seulement pour aller de Paris à New York avec le supersonique.

Ainsi, tout l'effort technologique de l'homme aura eu pour résultat d'abolir les distances. Mais reste à savoir ce qui se passera quand il sera arrivé au bout de son parcours ! (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. Henri Duvillard. Quels sont vos projets, monsieur le ministre, en ce qui concerne l'aérotrain ?

M. le ministre de l'équipement. L'aérotrain constitue une technique qui, au niveau de la demi-grandeur, a donné des résultats satisfaisants.

Les problèmes posés par l'exploitation de cette technique ayant été résolus à mesure qu'ils se posaient, et eu égard aux résultats obtenus — ils ne l'ont été que grâce à l'intervention de l'Etat sur la base du brevet de M. Bertin — la décision a été prise d'entreprendre, pendant les années 1967 et 1968, une expérience vraie grandeur en vrai site.

Je veux dire par là que nous ne parviendrons à dominer les problèmes que pose la mise en œuvre de cette technique qu'en expérimentant des engins qui soient exploitables en eux-mêmes et non pas en demi-grandeur.

On aurait pu envisager de faire cette expérience dans un site artificiel, qui ensuite n'aurait pas donné lieu à exploitation. En définitive, le Gouvernement a choisi de réaliser l'expérience en vraie grandeur et vrai site.

Parmi les sites auxquels nous songeons, il en est un, monsieur Duvillard, qui vous intéresse tout particulièrement puisque, d'une façon ou d'une autre, il rejoindra Orléans. Parmi tous les sites que nous avons étudiés, celui-là a retenu notre attention parce qu'il semble que la nature du trafic qui pourrait y être développé corresponde le mieux à la technique de l'aérotrain. De surcroît, la réalisation dans cette région se révèle des plus aisées.

Dans les semaines prochaines, sinon dans les jours prochains, je serai amené à faire rapport au Gouvernement sur le choix définitif du site.

Nous nous engageons donc maintenant dans la voie de l'expérience en vraie grandeur. Il restera, une fois l'expérience techniquement conduite, à apprécier les incidences économiques de cette technique nouvelle.

Deux thèses s'expriment. Au gré de certains, l'appareil devrait desservir la grande banlieue. Pour d'autres, il s'agirait d'un appareil pour les moyennes distances.

Par exemple, pour les tenants de la seconde thèse, l'aérotrain trouvera son application idéale sur un parcours comme Paris—Lyon, Paris—Orléans—Tours, et non pas sur des distances plus courtes.

Seule l'analyse très poussée du type de trafic auquel nous aurons à faire face, ainsi que des concurrences que cet appareil devra affronter — puisqu'il se présentera en concurrence avec la S. N. C. F. ou avec tel autre mode de transport — nous permettra de conclure.

En définitive, il n'est pas douteux qu'avant l'achèvement de l'expérience en vraie grandeur il faudra avoir conclu sur les éléments économiques de l'entreprise.

M. Henri Duvillard. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. Mesdames, messieurs, j'essaierai de répondre aux questions précises qui m'ont été posées.

En ce qui concerne la ligne Air Inter Paris—Lille, j'indique à M. Danel que le développement de la clientèle permettra de la desservir à partir du 1^{er} avril prochain avec un appareil de type Viscount, plus important et donc moins cher par place offerte que les Nord 262 actuellement utilisés. Nous attendons donc une réduction notable du déficit.

Le principe d'une compensation des résultats de cette ligne et de ceux de la ligne Lille—Lyon ne peut être évidemment retenu pour le passé, car cela serait contraire à l'application des contrats valablement intervenus entre la compagnie et la chambre de commerce, contrats qui correspondent à des responsabilités prises de part et d'autre et qu'on ne saurait remettre en cause sans risquer qu'il n'en soit de même pour d'autres contrats conclus un peu partout dans le pays.

Pour l'avenir, la solution découlera avant tout des dispositions générales de la convention en préparation et qui, je l'ai dit, prendra effet le 1^{er} janvier prochain.

Il n'empêche que le problème de Lille exige une solution. Je m'en suis déjà entretenu avec l'amiral Hébrard, président d'Air Inter, et je puis assurer M. Danel que la question sera examinée avec un très grand soin, dans le désir de trouver une solution au moins partielle.

M. Dassié a posé l'important problème de la desserte de la Bretagne par Air Inter.

A cet égard, de grands progrès ont été accomplis, et je remercie M. Dassié de l'avoir reconnu.

Le programme d'exploitation d'Air Inter pour 1967 n'est encore qu'à l'état de projet puisque, il le sait, c'est traditionnellement au 1^{er} avril que la compagnie apporte les modifications majeures à la structure de son réseau.

Pour la desserte de la Bretagne, nous avons examiné avec les dirigeants de la compagnie où en étaient leurs études et nous avons approuvé les orientations qu'ils nous ont proposées.

Pour Paris—Nantes, nous prévoyons trois aller et retour quotidiens au lieu de deux. Le service supplémentaire, dont l'horaire sera adapté aux voyages de mi-journée, sera exploité en Nord 262.

Quimper sera désormais desservi, pour des raisons techniques d'organisation du réseau, via Saint-Brieuc, qui bénéficiera ainsi de la desserte régulière qui nous est réclamée depuis plus d'un an et dont une première expérience a pu être tentée cet été. On a eu un peu de mal à se mettre d'accord pour cet été, mais on y est arrivé et le résultat obtenu a donné satisfaction à un certain nombre de gens.

En revanche, les bretelles Nantes—Quimper et Rennes—Quimper, qui n'avaient pour clientèle que les voyageurs en provenance ou à destination de Paris, seront supprimées. Nantes—Brest sera doublé et donc exploité six jours par semaine au lieu de trois.

Nantes continuera à être relié chaque jour à Bordeaux et à Lyon avec, par conséquent, correspondance pour le Sud de la France.

Rien ne sera modifié à la desserte Paris—Rennes.

Enfin, Lorient pourra faire l'objet d'une desserte particulière six jours par semaine, et l'escale sur cet aérodrome de certains vols Paris—Brest sera supprimée.

J'avoue honnêtement que ce programme est ambitieux. Nous espérons vivement qu'il pourra être confirmé par les études qui sont en cours. Je précise qu'il constitue, pour l'ensemble de l'exploitation de la compagnie, une charge financière très lourde, que nous ne pouvons ignorer au moment où, dans le cadre de l'autorisation de transport de vingt ans, nous étudions une nouvelle convention pour redéfinir les rapports de la compagnie et de l'Etat.

M. Dassié m'a interrogé sur l'application de la taxe sur la valeur ajoutée aux investissements de la compagnie Air Inter.

Cette taxe n'a pesé jusqu'à présent que faiblement sur le compte d'exploitation de la compagnie, qui est équipée essentiellement en matériel d'occasion. Il en sera différemment en 1967 puisque Air Inter doit acquérir des appareils neufs.

A partir de 1968, la compagnie sera assujettie à la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 12 p. 100 pour les transports de passagers. Elle pourra, selon la règle générale, récupérer les taxes qui grèveront ses investissements.

M. Thillard a attiré notre attention sur l'agrandissement de l'aérodrome de Tarbes-Ossun-Lourdes. Il s'agit là d'un problème très important mais techniquement difficile à régler. Nous savons que plusieurs centaines de milliers de pèlerins atterrissent chaque année sur cet aérodrome. C'est donc un très gros trafic. Néanmoins, des difficultés techniques entravent l'approche du terrain par des appareils d'une certaine importance. Que M. Thillard sache cependant que nous connaissons bien ce problème et que nous nous en préoccupons.

M. Bardet est intervenu sur la détaxation des carburants. Pour l'instant, les mesures décidées ne prévoient pas cette détaxation pour les appareils privés. La réglementation demeure inchangée pour les aéro-clubs. En revanche, pour les propriétaires d'avions de tourisme, appareils qui sont parfois de quelque importance, il n'y a pas de raison particulière de les faire bénéficier de la détaxation.

Un problème peut se poser pour les petits appareils appartenant à des particuliers, appareils dont la fabrication a été encouragée par l'Etat et pour lesquels il pourrait paraître normal que les carburants bénéficient de la détaxation. Je ne suis pas en mesure d'apporter une réponse positive ce soir, mais le problème sera examiné.

Je précise que la détaxation des carburants intervient, pour les vols effectués à l'intérieur de la France métropolitaine, sur la base des taux maximaux suivants : essence : 61 francs 73 par hectolitre ; kérosène : 7 francs 94 par hectolitre.

Toutefois, les différents intéressés ne bénéficient que d'un pourcentage de dégrèvement fixé pour chaque catégorie de telle façon qu'il reste dans la limite des crédits budgétaires.

En 1965, pour les lignes régulières, la détaxation a été de 100 p. 100 ; pour les transports à la demande et le travail aérien, 55 p. 100 ; pour les aéro-clubs et les centres du service de formation aéronautique, 65 p. 100.

Des dispositions transitoires ont été adoptées pour 1966.

En 1967, pour le transport des journaux, la détaxation continuera à être de 100 p. 100 ; pour les autres lignes régulières, nous pensons qu'elle pourra atteindre 30 p. 100 ; pour les transports à la demande et le travail aérien, la détaxation sera faible ou nulle ; pour les aéro-clubs et les centres du service de la formation aéronautique, la détaxation sera de 65 p. 100 ; pour les utilisateurs privés, autres que les aéro-clubs, j'en reviens à ma réponse à M. Bardet.

M. Cermolacce a présenté quelques remarques sur le service de la météorologie nationale. Il a laissé entendre — j'ignore d'où il tenait son information — que ce service pourrait être divisé en deux ou trois parties.

La météorologie assume différentes vocations relatives à la navigation par air et par mer, à l'agriculture, au tourisme; d'autres vocations sont possibles, mais il n'a jamais été envisagé que le service serait partagé en plusieurs sections. Dans le passé, la météorologie était un office et certains estiment qu'elle pourrait le redevenir. En tout cas elle constitue un ensemble qu'il convient de développer sans cesse en raison des très grands services qu'on peut en attendre dans l'avenir.

On a fait allusion au travail des pilotes, en disant que ceux-ci sur certaines compagnies et sur la compagnie nationale, travaillaient dans des conditions telles qu'ils n'avaient plus de vie de famille.

M. Paul Cermolacce. J'ai parlé de l'ensemble du personnel d'Air France, y compris les équipages.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. En ce qui concerne les équipages, qui nous ont posé effectivement un certain nombre de problèmes, on ne peut pas dire qu'ils soient véritablement privés de vie de famille. Certains navigants effectuent pratiquement soixante-quinze heures de vol par mois au maximum et certains pilotes travaillent dix-sept jours sur trente et un, ce qui permet tout de même une certaine vie au milieu des leurs. Les parlementaires qui utilisent régulièrement l'avion sont à même d'en juger.

J'ai l'impression qu'en la matière on a tendance à exagérer un peu et que certaines réactions auxquelles nous avons assisté ces derniers mois ne sont pas justifiées.

Nous espérons bien trouver avec les intéressés des modalités qui éviteront le retour de grèves lassantes pour tout le monde et de mauvais aloi s'agissant de personnels de très grande qualité et rémunérés dans des conditions très honorables.

M. le ministre de l'équipement a déjà répondu à M. Clostermann en ce qui concerne le Transall.

M. Clostermann sait comme nous qu'une version civile du Transall est étudiée. Elle pourrait être, en effet, utilisée pour l'aviation postale, encore qu'il s'agisse d'un appareil assez bruyant, ce qui serait d'autant plus gênant que les avions postaux volent de nuit.

On pourrait envisager d'utiliser le Transall pour le transport des voitures et des passagers dans certaines conditions. Certaines compagnies de transport s'en préoccupent précisément.

M. Barberot m'a fait remarquer qu'un certain nombre de questions écrites posées par M. Davoust étaient restées sans réponse.

Je reconnais que tout récemment encore quelques questions de ce parlementaire me sont parvenues. Mais M. Davoust m'en pose très fréquemment et son dossier est considérable!

Nous nous employons à lui répondre de notre mieux mais j'exagérerai à peine en disant qu'il ne se passe, sinon de jour, du moins de semaine où je ne sois amené à lui faire une, deux ou trois réponses. J'estime avoir fait mon devoir à son égard. Il peut se faire que, dans l'ensemble, certaines réponses soient négatives. Mais cela fait partie de la vie. (Sourires.)

M. Davoust voudrait que des facilités de transport soient accordées au personnel du secrétariat général à l'aviation civile. J'avoue que je suis assez réservé. On ne saurait prendre l'habitude de donner des facilités de transport à tous les personnels qui sont appelés à utiliser le chemin de fer, le métro, l'avion ou l'auto.

Mais c'est un problème qui peut être examiné et qui le sera. J'ai préféré d'ailleurs sa proposition finale, à savoir que, si des changements d'une certaine importance doivent intervenir, il conviendrait de demander l'avis du personnel.

J'y serais tout à fait disposé. Mais aucun grand changement n'est prévu. M. Pisani a dit comment était formé le ministère avec le secrétariat général à l'aviation civile et le secrétariat général de la marine marchande. Sur les grandes lignes de ce qui a été décidé, tout a été précisé devant l'Assemblée et il n'est pas question de revenir là-dessus.

On m'a posé des questions concernant les contractuels. Le problème de l'intégration des agents contractuels du secrétariat général à l'aviation civile s'est en effet posé avec une particulière acuité au cours de ces dernières années où leur effectif approchait de 750 personnes.

Mon administration a fait un très important effort dans ce sens, puisque 480 contractuels ont pu jusqu'à présent être intégrés, en partie grâce à la réorganisation des corps techniques, principalement les techniciens de la navigation aérienne et ceux de la météorologie.

Cependant l'effectif budgétaire des contractuels reste actuellement de 242 et l'effectif réel de 270 personnes. Ne voulant pas prolonger mon intervention outre mesure, je ne vous donnerai pas lecture de la note un peu longue que j'ai sous les yeux.

Je ne demande pas mieux que de m'en entretenir tout à l'heure avec ceux qui m'ont interrogé à ce sujet. Je me bornerai à déclarer que finalement, sur un ensemble d'environ 500 contractuels, visé par la note, la moitié dépendent directement des ponts et chaussées, et l'autre moitié, du secrétariat général à l'aviation civile. Une grande part d'entre eux reviennent d'Algérie. Avant de fixer leur sort, nous aimerions connaître exactement leurs possibilités. A priori, il n'est pas exclu que des agents contractuels deviennent des fonctionnaires, mais cette solution n'est pas envisagée pour l'instant, car le problème doit être étudié de près. J'ajoute que dans certains cas, s'agissant des pilotes, par exemple, il est normal que la situation de certains d'entre eux soit réglée par contrat, sans qu'il soit nécessaire d'en faire des fonctionnaires.

M. André Rey a prononcé un discours intéressant à beaucoup d'égards. Il a souhaité que dans tous les domaines, on fasse plus, on fasse mieux, on aille plus vite, et finalement qu'on dépense davantage de crédits. A priori, je ne suis pas contre! (Sourires.) Mais les moyens nous manquent en partie. Pour ce qui est d'aller vite, le Concordé ira vite! (Rires.)

Pour ce qui concerne l'airbus, M. Pisani vous a fourni les précisions nécessaires et je m'en suis moi-même expliqué assez longuement; nous verrons quelles seront les possibilités, je n'insiste pas davantage; je continue de croire que beaucoup de choses sont possibles si l'on se donne effectivement la main et si l'on s'entraide davantage entre pays européens. Or nous entrons de plus en plus dans cette voie.

M. André Rey m'a aussi posé une question au sujet de l'outillage nécessaire à la fabrication en série du Concordé. Qu'il sache que le dernier comité franco-britannique réuni en octobre a pris toutes les décisions pour que les premiers engagements d'approvisionnement à long terme pour la série soient passés, ce qui représente d'ailleurs des sommes minimales d'ici à la fin de l'année 1966. Le problème général du lancement de la série sera réglé dès le début de 1967, mais je puis rassurer M. André Rey: aucun retard dans le programme n'est à craindre à ce sujet.

M. André Rey et M. Chazalon ont insisté sur l'avenir des usines Potez. En fait, cette question relève de la compétence du ministère des armées, tuteur de la construction aéronautique.

En ce qui concerne le Potez 840 et ses dérivés, 841 et 842, il est en effet regrettable que ces appareils n'aient pas trouvé sur le marché international l'accueil qu'escomptait leur constructeur. On ne peut pas faire trop de reproches à l'Etat et spécialement au secrétariat général à l'aviation civile qui a tout de même acheté un exemplaire et participé aussi à la prise en charge de quelques dépenses annexes.

Je reviens au commencement, à ce problème, l'un des plus importants qui aient été traités ce soir et qui, à l'heure actuelle, demeure partiellement sans réponse, celui du bruit. J'ai suivi avec beaucoup d'attention et d'intérêt la remarquable intervention de M. Poirier, qui fait d'ailleurs suite à une multitude de réclamations qui nous arrivent de toutes parts concernant le bruit des avions, notamment des avions à réaction, aux abords des aérodromes.

En l'état actuel des connaissances, il n'est pas envisagé de construire des avions silencieux. Cet inconvénient du bruit, pour grave qu'il soit, est lié au développement de l'aviation et des transports aériens, comme il l'est aussi, malheureusement, à beaucoup d'autres activités de notre civilisation qui effectivement est de plus en plus bruyante, ce qui pose à tous de nombreux problèmes.

M. Poirier demande que l'on se préoccupe de trouver une solution. Je souscris entièrement à son désir. Toutefois, dès lors que les avions font du bruit, la question se pose de comparer les inconvénients et les avantages qu'apporte le transport aérien à la collectivité.

Cela dit, si le bruit nous paraît inévitable, je ne voudrais pas que M. Poirier s'imagine que nous n'y attachons aucune importance. Nous avons conscience de l'ampleur du problème et nous veillons, dans toute la mesure de nos possibilités, et avec un soin constant, à réduire les effets du bruit en mettant en œuvre une série de mesures complémentaires les unes des autres, toutes plus ou moins pénalisantes d'ailleurs pour les transporteurs et pour l'économie de leur exploitation.

Evidemment, tout cela présente un côté négatif, je le reconnais, mais cela permet d'inviter ou d'obliger les utilisateurs à appliquer un certain nombre de recommandations précises.

M. Jean-Marie Poirier. Mais elles ne sont pas respectées, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. Je ne dis pas qu'elles soient toujours respectées, mais enfin si elles ne le sont pas, elles peuvent faire, et elles font l'objet de procès-verbaux.

Parmi les mesures dont je parle, je citerai tout d'abord les procédures « antibruit » qui définissent pour les pilotes des

trajectoires particulières, qui ne sont pas les meilleures au point de vue opérationnel, mais préservent autant que possible les riverains des aéroports. On peut imposer des trajectoires qui ne sont pas dans certains cas les plus économiques. Alors qu'il y aurait intérêt à passer par tel endroit plutôt que par tel autre, on ne le fait pas justement pour ne pas imposer un bruit excessif à certaines populations. On peut exiger selon les cas une montée, la plus rapide possible depuis le décollage jusqu'à l'approche de la première agglomération, de façon à survoler celle-ci à une altitude maximum, puis une réduction de puissance pour franchir la zone urbanisée et la reprise de la montée, définitive cette fois.

On peut encore, pour certains aérodromes, imposer, dès le décollage, un virage qui permette l'accès plus rapide vers la mer ou une zone peu peuplée, et éviter ainsi de faire du bruit à proximité de la ville.

Des enregistreurs de bruit ont été installés, qui vérifient aux points les plus sensibles, l'application de ces procédures par tous les pilotes.

Nous veillons aussi, dans les cas de construction de nouvelles pistes, à orienter celles-ci dans les directions les plus dégagées d'habitations et notre meilleur exemple sera celui de la piste n° 4 d'Orly qui aurait dû, en bonne technique, être parallèle à la piste est-ouest n° 3 mais qui a été décalée de 12 degrés de façon à éviter le survol systématique de la vallée de Chevreuse, où les habitations sont particulièrement nombreuses.

Nous imposons également, lorsque c'est utile, des restrictions aux « points fixes » qui ne peuvent être faits, sur certains aérodromes, qu'en des zones déterminées, ou avec l'utilisation de silencieux efficaces.

Enfin, lorsque c'est nécessaire, nous limitons les horaires des vols et c'est ainsi qu'à Orly nous avons restreint dans toute la mesure du possible les décollages d'avions à réaction de 22 heures 15 à minuit, pour les interdire systématiquement, sauf circonstances tout à fait particulières, de minuit à six heures.

Parlant d'Orly, je dois préciser que cette année a été, du point de vue du bruit, particulièrement mauvaise en raison des travaux de réfection de la piste 3, maintenant remise en service depuis le 20 octobre, ce qui améliore la situation.

M. Jean-Marie Poirier. C'est un transfert.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. J'ajoute qu'il y a des gens qui réclament ou qui protestent. Mais leurs réclamations ne sont pas toujours justifiées.

Par exemple, lorsqu'ils se sont installés dans des maisons ou des appartements situés à proximité de pistes existant déjà, ils connaissaient les inconvénients d'un tel voisinage et on comprend mal la véhémence de leurs protestations.

M. Jean-Marie Poirier. C'est vrai !

M. le secrétaire d'Etat aux transports. Mais cela n'atténue en rien l'importance du problème posé. Il s'agit d'un phénomène contre lequel nous devons lutter et des mesures restrictives ou pénales, seules, ne pourraient y mettre un terme. Il est bien évident que nous devons engager une action concertée à un échelon plus élevé. Celle-ci s'élabore déjà et M. Boitreaud, secrétaire général à l'aviation civile, assistera à une réunion qui doit se tenir à Londres à la fin du mois. Les représentants des différents pays examineront les mesures efficaces susceptibles d'être décidées.

Je répète que nous adressons régulièrement des recommandations aux compagnies et aux services des aéroports, en vue de l'aménagement des horaires. Nous ne nous lasserons pas de le faire. C'est pour nous un devoir impérieux.

Mais je comprends très bien les sentiments qui animent M. Poirier. Il sait sans doute que ce problème ne préoccupe pas seulement notre pays mais le monde tout entier. Aux Etats-Unis il revêt un caractère encore plus grave que chez nous. Ce pays est à la recherche d'une réglementation et de moyens nouveaux. Il n'a pas encore obtenu de grands résultats. C'est dire qu'un pays pourtant bien organisé, riche et doté de moyens puissants, n'a pu résoudre ce problème. Cela ne signifie pas pour autant qu'un pays moins riche et plus petit ne puisse dégager des solutions et mettre en place une organisation meilleure grâce à ses techniciens de qualité.

La voie est tracée et il va de soi que les préoccupations du Gouvernement rejoignent celles de M. Poirier. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'U. N. R.)

M. le président. Nous arrivons au vote des crédits.

Sur le titre III de l'état B, la parole est à M. Le Lann.

M. Jean Le Lann. Dans son rapport, M. Marcel Anthonioz a exprimé le regret qu'aucune mesure n'ait encore été prévue en faveur d'agents contractuels au service de l'Etat depuis de nombreuses années et qui sont devenus, en fait, des agents permanents. C'est pourquoi il a préconisé leur titularisation.

Un amendement de MM. Emile-Pierre Halbout, Davoust et Chazalon, tendant à répondre aux vœux formulés et qui avaient donc reçu l'approbation de la commission des finances, avait été déposé : il a été déclaré irrecevable.

L'administration avait été amenée à recruter des agents contractuels pour s'assurer le concours de certains spécialistes, qui manquent dans les corps de fonctionnaires, et surtout pour suppléer à l'insuffisance des effectifs de fonctionnaires. A l'origine, leur mission devait rester temporaire, mais, à cause des besoins croissants en personnel, ces agents contractuels sont, en effet, devenus permanents et ils occupent souvent des postes pour lesquels le recrutement de fonctionnaires s'avère difficile, notamment dans les hases aériennes. Il n'est donc plus question de se priver de leurs services, la plupart totalisant maintenant quinze ans et même plus de vingt ans d'ancienneté.

Mais il est profondément injuste de les maintenir dans une situation administrative inférieure à celle des fonctionnaires, surtout de ceux entrés dans l'administration après eux. Leur intégration dans un corps de fonctionnaires se heurte à trop de difficultés pour pouvoir aboutir. La titularisation à titre personnel est donc la seule solution facilement réalisable et elle a déjà été appliquée dans la plupart des ministères, en particulier dans les services de la marine marchande.

Cette titularisation n'aurait causé aucune dépense nouvelle, les traitements des intéressés, qui conserveront leurs indices, figurant déjà au budget.

Je vous demande, monsieur le ministre, de régler ce problème et au besoin d'insérer dans le prochain collectif une disposition législative pour la titularisation de ces contractuels.

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

Je mets aux voix le titre II de l'état B concernant le ministère de l'équipement (IV. — Aviation civile), au chiffre de 3.118.283 francs.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre.

M. André Rey. Le groupe socialiste également.

(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 de l'équipement (IV. — Aviation civile), au chiffre de 11 millions 986.500 francs.

M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre.

M. André Rey. Le groupe socialiste également.

(La réduction de crédit, mise aux voix, est adoptée.)

M. le président. Sur le titre V de l'état C, la parole est à M. Neuwirth.

M. Lucien Neuwirth. Monsieur le ministre, vous n'ignorez pas les efforts consentis par les collectivités locales et par la chambre de commerce de Saint-Etienne pour tenter de désenclaver l'agglomération stéphanoise. Parmi les voies privilégiées de désenclavement, on est conduit évidemment à envisager la voie officielle. La construction d'une piste de 1.700 mètres a été entreprise grâce aux sacrifices consentis, mais nous sommes arrêtés par le problème du bloc technique. Je souhaite vivement que, sur le titre V de votre budget pour 1967, ce bloc technique nous soit concédé.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. J'indique à M. Neuwirth que le bloc technique de cet aérodrome, prévu au V^e Plan, sera entrepris courant 1967, et que son financement est maintenant prévu.

M. Lucien Neuwirth. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. Sur le titre V de l'état C, M. Poirier a présenté un amendement n° 94 qui tend à réduire le montant des autorisations de programme de 741.000 francs.

La parole est à M. Poirier.

M. Jean-Marie Poirier. Le chiffre exact à porter sur cet amendement n'est pas de 741.000 francs, mais de 741 millions. Il ne s'agit pas d'un abattement, mais d'une suppression totale de crédit.

Il est évident que ce n'est pas sans regret que je fais une telle proposition car, ainsi que beaucoup d'entre vous, j'ai été convaincu par le plaidoyer de M. le ministre de l'équipement en faveur de Concorde. Il y a là une extraordinaire aventure technique qui paraît de jour en jour plus raisonnable, à la mesure de notre temps et de notre pays. C'est donc avec un très vif regret que je propose cet amendement.

Je remercie d'ailleurs M. le secrétaire d'Etat aux transports de la réponse qu'il m'a faite. Je suis persuadé qu'il est convaincu que le problème du bruit est essentiel et que mes questions étaient d'un intérêt majeur pour son département ministériel. Toutefois, il ne pouvait pas me répondre complètement, car plusieurs d'entre elles concernaient aussi M. le ministre de

l'équipement, puisqu'il ne s'agissait pas seulement du problème des réducteurs de bruit, mais aussi du problème de l'indemnisation, notamment en matière d'édifices publics.

De ce que M. Bettancourt a eu la courtoisie de nous dire, je retiens plus sa déclaration d'intention que des faits précis. Je retiens qu'il a reconnu que les crédits inscrits cette année à son budget ne comportent pas de dotation concernant l'expérimentation ou la recherche fondamentale ou la recherche appliquée en matière de réduction du bruit. En fait, en cherchant bien, j'en ai cependant trouvé un, mais il est seulement de 150.000 francs ! 150.000 francs sur un budget de 1.345 millions, la disproportion est extraordinaire.

En toute conscience, je crois qu'une priorité absolue devrait être donnée à un commencement d'équilibre en cette matière. C'est dans ce contexte que je suis amené à proposer cet amendement.

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

M. Marcel Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. Je comprends très bien les préoccupations exprimées par M. Poirier et je suis heureux qu'il ait noté les assurances que lui a données M. le secrétaire d'Etat aux transports.

Dans ces conditions, j'aime à penser qu'à la suite des apaisements que va lui apporter M. le ministre de l'équipement, il pourra sans doute mieux apprécier le crédit de 150.000 francs dont il a parlé.

M. le président. La parole est à M. Boscher, pour répondre à la commission.

M. Michel Boscher. Monsieur le ministre, comme M. Poirier, d'autres parlementaires de la région parisienne sont quotidiennement confrontés à ce problème du bruit.

A cet égard, je voudrais appeler votre attention sur la question des radio-balises.

L'implantation des radio-balises détermine le parcours même qu'empruntent les avions à réaction et joue évidemment un rôle déterminant dans la localisation des bruits.

J'ai déjà eu l'occasion de souligner combien il était anormal d'installer une radio-balise à la limite même de la ville de Corbeil-Essonnes, en plein axe de la vallée de la Seine, entre Orly et Corbeil, ce qui provoque le passage fréquent d'avions à réaction.

Si cette radio-balise avait été déplacée de quelques kilomètres seulement vers l'Est, les appareils auraient survolé une zone purement rurale et les dommages auraient été infiniment moindres.

Monsieur le ministre, j'aimerais obtenir l'assurance que, pour ce problème particulier comme pour le problème d'ensemble, une solution technique interviendra mais qu'en même temps seront réglées les questions posées par les nuisances que provoque de telles implantations. (Très bien ! très bien ! sur quelques bancs.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement.

M. le ministre de l'équipement. Après M. le secrétaire d'Etat aux transports, je veux indiquer que ce problème du bruit, dont l'administration n'a pas perçu depuis très longtemps l'importance, est désormais au premier plan de nos préoccupations.

M. Jean-Marie Poirier. Très bien !

M. le ministre de l'équipement. Il l'est parce que, d'ores et déjà, les nuisances sont cruellement ressenties par les riverains, et parce que nous sommes nous-mêmes effrayés par les nuisances qui peuvent résulter de l'apparition de nouveaux appareils.

Nous ne pouvons accepter d'arrêter le progrès technique, mais nous ne pouvons accepter non plus que ce progrès se paie de tant de désagréments.

Donc, pour favoriser le progrès technique, il nous faut obtenir par la recherche, par le choix d'implantations plus sagement étudiées qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent, par l'orientation des pistes, par l'implantation des radio-balises, que les nuisances ne soient pas telles qu'un jour le trafic aérien devienne intolérable.

Je déclare très fermement à l'Assemblée que c'est bien dans ce sens que nous nous sommes engagés et que nous ne sommes pas seuls puisque, dans quelques semaines sinon dans quelques jours, nos collaborateurs participeront à Londres au premier colloque sur le bruit des appareils modernes. Je pense que le monde entier s'engage dans un effort qui doit lui permettre de continuer à faire des progrès sans pour autant accroître les inconvénients qui résultent de ces progrès.

Ne pouvant offrir mieux à M. Poirier, ne pouvant *hic et nunc* lui donner satisfaction, nous lui garantissons cependant que ce problème est désormais le nôtre et, dans ces conditions, nous lui demandons de retirer son amendement.

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

M. Jean-Marie Poirier. Monsieur le ministre, vous nous dites que ce problème est désormais le vôtre. Je voudrais que ce

budget fût aussi votre budget. Mais après des promesses faites solennellement devant l'Assemblée, je considère que mont but est atteint...

M. le ministre de l'équipement. Sûrement.

M. Jean-Marie Poirier. ... et je retire mon amendement. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste*)

M. le président. L'amendement n° 94 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère de l'équipement (IV. — Aviation civile), l'autorisation de programme au chiffre de 927.600.000 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 de l'équipement (IV. — Aviation civile), le crédit de paiement au chiffre de 530.147.000 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 de l'équipement (IV. — Aviation civile), l'autorisation de programme au chiffre de 24.950.000 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 de l'équipement (IV. — Aviation civile), le crédit de paiement au chiffre de 13.293.000 francs.

(*M. Paul Cermolacce. Le groupe communiste vote contre.*)

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

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement (IV. — Aviation civile).

Nous abordons l'examen des crédits du ministère des territoires d'outre-mer.

TERRITOIRES D'OUTRE-MER

ETAT B

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

« Titre III. — — 108.713 francs ;
« Titre IV. — + 10.691.200 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils. (*Mesures nouvelles.*)

Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 65.200.000 francs ;
« Crédit de paiement, 41 millions de francs. »

Le débat a été organisé comme suit :

Gouvernement, 50 minutes ;
Commissions, 40 minutes ;
Groupe de l'U. N. R.-U. D. T., 40 minutes ;
Groupe socialiste, 20 minutes ;
Groupe du centre démocratique, 20 minutes ;
Groupe communiste, 15 minutes ;
Groupe du rassemblement démocratique, 15 minutes ;
Groupe des républicains indépendants, 10 minutes ;
Isolés, 10 minutes.

La parole est à M. Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

M. Pierre Bas, rapporteur spécial. Mesdames, messieurs, comme chaque année, la discussion budgétaire nous oblige à examiner simultanément les problèmes financiers de territoires fort différents les uns des autres.

Collectivités locales incluses dans la République française, comme le sont les départements et les communes, ces territoires disposent chacun d'un statut politique particulier qui va de l'autonomie de gestion totale jusqu'à l'administration directe.

Cependant, du point de vue financier qui nous intéresse, leurs régimes présentent bien des points communs. La République française n'y perçoit aucune recette, fiscale ou domaniale. Elle y assure d'importantes dépenses, de nature comparable : financement de la quasi-totalité des dépenses d'équipement ; charge des services publics d'Etat dont le champ d'activité tend à s'accroître, compte tenu du transfert de certains services, financés jusqu'ici sur ressources locales ; paiement des rémunérations de certaines catégories de personnels en fonction dans les services territoriaux ; aide aux budgets locaux sous forme de subventions d'équilibre et d'avances du Trésor.

Votre budget, monsieur le ministre chargé des territoires d'outre-mer, s'élève en crédits de paiement à 201 millions de francs, en augmentation sur 1966 de 40 millions en valeur

absolue et d'un quart environ en valeur relative. La progression de 11 p. 100 pour les dépenses ordinaires atteint le niveau très élevé de 56,5 p. 100 pour les crédits d'équipement. Ce sont là des chiffres qui se passent de commentaires. J'ai suffisamment critiqué la modestie des budgets précédents pour ne pas, aujourd'hui, modérer mes éloges. En fait, ce budget est le premier depuis le début de la législature à me donner pleinement satisfaction.

En ce qui concerne les dépenses ordinaires, le problème principal est celui de l'aide apportée par la République aux budgets locaux. Cette aide est pour 1967 en augmentation de 10,5 millions sur 1966.

En 1963, l'apport de l'Etat dans ce domaine était constitué, d'un côté, par des subventions d'équilibre et, de l'autre, par des participations aux frais d'entretien des personnels métropolitains affectés dans les services territoriaux. Pour l'année considérée, cet apport représentait 30,8 millions de francs.

Depuis 1963, les aides de la métropole aux budgets locaux ont été régulièrement augmentées et aux deux composantes que je viens d'indiquer s'est ajoutée, depuis 1964, la prise en charge progressive de la totalité des frais d'entretien des fonctionnaires métropolitains en poste dans les services territoriaux.

Enfin, pour 1967, des crédits sont prévus pour la prise en charge partielle du nouveau corps de fonctionnaires de l'Etat en Polynésie française.

Les incidences cumulées de ces trois mesures : augmentation des subventions, prise en charge des fonctionnaires métropolitains en poste dans les services territoriaux et création d'un corps de fonctionnaires de l'Etat en Polynésie française, ont porté à 66,5 millions l'aide de fonctionnement prévue pour l'année 1967 en faveur des territoires d'outre-mer ; de 1963 à 1967, cette aide a donc plus que doublé.

D'autre part, la République assume la charge des services d'Etat dans les territoires. En 1963, ces services comportaient un effectif de 1.448 unités pour un coût global de 23,4 millions. Depuis lors, ces services se sont développés et l'on a assisté notamment au transfert à l'Etat des charges de l'enseignement secondaire dans la totalité des territoires et même de l'enseignement primaire à Saint-Pierre-et-Miquelon et aux Nouvelles-Hébrides. Au total, ces services d'Etat occupent aujourd'hui 1.597 personnes pour un coût global de 57,2 millions, en augmentation de 145 p. 100 par rapport à 1963.

J'en viens maintenant, monsieur le ministre, à votre budget d'équipement, qui progresse de 28 millions de francs en crédits de paiement et de 19 millions en autorisations de programme. Une partie des crédits est comprise dans un chapitre intitulé « équipement administratif » qui regroupe des opérations de caractère pour le moins disparate.

A cet égard, la présentation budgétaire devrait gagner en clarté. Mais la dotation essentielle est évidemment celle du F. I. D. E. S.

Le V^e Plan, dans lequel sont enfin intégrés les territoires d'outre-mer — après que votre commission des finances l'eût maintes fois réclamé — a prévu pour le F. I. D. E. S. une enveloppe globale de 340 millions d'autorisations d'engagement en cinq ans, dont 90 pour la section générale et 250 pour la section locale, soit une moyenne annuelle de 68 millions de francs.

Pour 1966, première année d'exécution du V^e Plan, le montant des autorisations ne dépassait pas 40,3 millions et votre rapporteur avait pu, à bon droit, s'inquiéter de la lenteur du démarrage.

Pour 1967, le total des autorisations du F. I. D. E. S. s'élève à 54,5 millions. La progression, de l'ordre de 35 p. 100 sur 1966, est importante. Si la moyenne prévue par le Plan n'est encore pas atteinte, du moins l'écart tend-il à disparaître.

On trouvera dans mon rapport écrit le bilan des actions du F. I. D. E. S. depuis 1962. Chaque année, 40 millions de francs environ auront été investis dont les deux tiers sur la section locale, c'est-à-dire à l'initiative et sous la responsabilité des territoires. Avec la moyenne de 68 millions du V^e Plan, l'effort on le voit, va s'amplifier dès 1967 et au cours des années ultérieures et permettra d'amener nos territoires à un niveau d'équipement compatible avec leur statut de territoire français.

D'autre part, à côté de l'action du F. I. D. E. S., il convient également de tenir compte de l'effort fourni, en matière d'investissement, par les ministères techniques. Le V^e Plan a prévu, à cet égard, un montant d'autorisations annuelles de l'ordre de 40 millions. Votre rapporteur a pu constater qu'en 1966 ce niveau a été atteint. Mais, pour 1967, nous ne disposons pas de renseignements suffisants ; nous pouvons seulement espérer la poursuite et l'accroissement des efforts, tout en déplorant l'insuffisance de nos moyens d'information.

A l'action du F. I. D. E. S., à la contribution des ministères techniques, vient s'ajouter l'apport du fonds européen de développement. Cet apport, qui dépasse annuellement les 10 millions, a permis et permettra la réalisation d'investissements extrêmement utiles dont l'énumération figure dans mon rapport écrit.

Monsieur le ministre, c'est donc une impression globale de satisfaction que nous retirons de l'analyse des moyens financiers qui seront mis à la disposition des territoires d'outre-mer en 1967. Mais cela ne doit pas faire oublier qu'il existe, dans chaque territoire, des problèmes spécifiques qui doivent être résolus.

En Nouvelle-Calédonie, la situation, malgré quelques péripéties, est bonne. C'est le seul territoire d'outre-mer français ou étranger, à ma connaissance, dont le niveau de vie soit supérieur de 25 p. 100 à celui de sa métropole. Les exportations ont atteint un niveau record, dépassant en quinze ans.

La société Le Nickel, qui traitait 7.000 tonnes de métal inclus en 1956, en traite aujourd'hui 38.000 et peut escompter un accroissement rapide de cette production, compte tenu des prévisions d'accroissement de la demande mondiale et des efforts considérables qui ont été faits ces dernières années, et qui vont continuer, pour l'extension et la modernisation de cette industrie.

Un tel succès ne pouvait pas laisser indifférent le monde des affaires internationales et nous avons assisté, au début de cette année, aux efforts d'une grande société américano-canadienne pour prendre pied en Nouvelle-Calédonie. Les dangers de cette implantation ont été soulignés. Dans le même temps, la possibilité de l'installation d'une société nouvelle à capitaux français majoritaires a été envisagée. Le chiffre que l'on avance des investissements nécessaires, soit 500 millions, dépasse, il est vrai de beaucoup, ce que l'on peut raisonnablement espérer du concours de la puissance publique et de l'appel à l'investissement privé. Aussi, il va sans dire qu'aucune décision ne devra être prise sans avoir été mûrement pesée.

D'autre part, de très beaux efforts ont été faits en matière d'élevage et de reforestation. Il faut continuer, il faut aussi penser à la mise en valeur de l'inestimable capital touristique représenté par la beauté de la Grande Terre et des îles qui l'entourent.

En ce qui concerne la Polynésie, les ressources traditionnelles ont continué à s'éffriter, puisque l'exploitation des phosphates de Makatéa est maintenant irrévocablement terminée, la production du coprah a baissé de 20 p. 100 et le problème du relais va se poser de façon cruciale lorsque les travaux dus à la création du centre d'expérimentation du Pacifique seront terminés. Seul, l'essor du tourisme pourra pallier la chute d'activités qu'il nous faut craindre. Encore faut-il veiller à ce que cet essor ne se fasse pas au détriment des vraies valeurs.

A cet égard, tout laxisme est coupable. Il y a en métropole — et elles sont applicables en Polynésie — une législation et une réglementation des hôtels et des lieux de plaisir et il conviendrait que les autorités de Polynésie les fissent respecter, la jeunesse polynésienne ayant les mêmes droits que celle de la métropole au respect et à la protection.

Wallis et Futuna continuent à végéter et je vois mal ce qui pourrait être fait sur le plan économique de réellement efficace. Mais des actions limitées sont possibles et un très gros effort en matière sociale s'impose. A cet égard, les dotations de ces territoires ne sont pas, à mon avis, suffisantes et il faut, à tout le moins, faire prendre en charge le service de la santé publique local par le ministère des affaires sociales métropolitain. Il faut aussi intensifier les liaisons aériennes et maritimes pour sortir ces îles de leur isolement.

Pour les Nouvelles-Hébrides, j'ai exposé dans mon rapport écrit quelques problèmes économiques et j'insisterai seulement pour que, dans ce condominium où nous avons fâcheusement laissé les co-administrants anglais prendre une très grande avance en matière d'instruction, nous continuions notre effort de création d'écoles.

Par ailleurs, l'Etat français possède 500.000 hectares de terres aux Hébrides. C'est un anachronisme et il faut donner cette terre aux habitants des îles, quelle que soit leur origine, qui seront capables de les mettre en valeur.

A Saint-Pierre et Miquelon, le port se termine et il va falloir créer des équipements qui satisfassent les demandes d'emploi nouvelles relativement nombreuses.

Pour la Côte française des Somalis, l'extension du port était prévue. L'opération reste soumise aux aléas de la situation de la politique. En sept ans, le trafic du port avait doublé et les perspectives étaient, jusqu'à il y a quelques mois, excellentes.

Aux Comores, une fois de plus, les dotations auraient pu être plus substantielles, compte tenu de la démographie galopante de ce territoire. L'avenir économique des Comores est extrêmement sombre et je vois très mal, pour ma part, des possibilités de rompre les maléfiques enchaînements qui maintiennent très bas le niveau de vie.

Une étude tout à fait remarquable avait été effectuée en 1963 sur les Comores par l'un des éminents collaborateurs de votre administration et, certes, des efforts ont été faits dans les directions qu'elle préconisait, mais je souhaiterais que, pour les prochaines années, soit véritablement mis en chantier un plan authentique et spécifique de développement pour un archipel envers lequel nous avons des obligations réelles.

Je n'insisterai pas davantage sur ces problèmes, spéciaux à chaque territoire. Mes positions sur chacun d'eux sont bien connues et sont celles de la commission.

Je voudrais me borner, pour conclure, à rappeler un certain nombre de constantes de la situation des territoires d'outre-mer et des budgets qui y ont trait, constantes dont j'ai déjà souvent parlé et dont je regrette qu'elles n'aient pas toujours été présentes à l'esprit des autorités ayant pouvoir de décision.

Tout d'abord, la répartition des fonds d'aide tient trop peu compte des besoins réels des collectivités : certains territoires très peuplés, ou très pauvres, ne reçoivent guère plus, ou reçoivent parfois moins, que tel autre pourtant mieux nanti. Il semble bien que ce problème soit à repenser et qu'il faille tenir compte de la situation exacte des territoires sur le plan économique ou social, de façon à accorder notre aide en fonction inverse des ressources et aussi en proportion du courage mis par les intéressés à résoudre leurs propres problèmes.

D'autre part, la fonction publique outre-mer continue à poser des questions sérieuses. Chaque année, la commission des finances se préoccupe du sort des personnels en service outre-mer, pour rappeler son souci de voir ces personnels bénéficier de toutes les mesures prises en faveur de leurs homologues métropolitains et ne subir aucun décalage par rapport aux cadres des affaires étrangères et de la coopération. Il est essentiel que la fonction publique outre-mer demeure puissamment attractive si l'on ne veut pas perdre un personnel difficilement remplaçable.

Le vieillissement des fonctionnaires d'outre-mer pose un problème perceptible depuis plusieurs années déjà. Il faut absolument envoyer chaque année outre-mer de jeunes fonctionnaires, notamment des jeunes issus de l'E. N. A., sinon l'Etat ne pourra plus, dans quelques années, poursuivre dignement sa mission.

Je voudrais enfin, comme l'an dernier, rappeler qu'un problème commence à se poser qui, tôt ou tard, devra avoir des conséquences législatives, celui de l'adaptation des territoires d'outre-mer à la vie économique et sociale moderne.

Gratifiés du statut que nous avons conçu pour les pays qui devaient se séparer de nous, les territoires en ont fait un usage très varié ; les difficultés, les échecs, les erreurs n'ont pas manqué. Il ne nous appartient pas de censurer des errements qui furent la conséquence du manque de discernement de nos devanciers dans cette Assemblée, mais il convient à tout le moins d'en prendre acte.

Certes, les territoires d'outre-mer sont d'une extraordinaire diversité. Dans notre rapport sur le projet de budget de 1963, nous notions que le statut issu de la loi du 23 juin 1956 pouvait convenir à certains d'entre eux, mais nous indiquions aussi qu'il était, pour d'autres, une entrave. L'année 1965 nous en avait apporté la démonstration exemplaire. L'année 1966 l'a fait à nouveau, dans un autre secteur géographique et dans un sens tout différent.

S'il apparaît que certains territoires ne peuvent supporter de rester dans l'ensemble français, les conséquences doivent en être tirées. Les manifestations de Djibouti furent certainement — les chiffres que je cite dans le dernier chapitre de ce rapport permettent de le penser — pour une large part l'œuvre d'étrangers, immigrés récents, impatientés de faire subir la loi du nombre aux cadres en place. Mais elles ont eu le mérite de poser le problème dans sa brutalité.

La France n'a jamais hésité à donner ses enfants et son argent, partout dans le monde, pour soutenir la grande querelle de l'homme, et elle n'a pas pour règle, contrairement à ce que l'on ose dire, de passer sur des cadavres. Mais elle ne contraint personne à rester sous son drapeau. Tout le monde a le droit d'être indépendant. La France aussi a ce droit. Et quant à ceux qui veulent l'indépendance, la moindre chose est de leur demander de prendre bien conscience de ce à quoi ils s'engagent, l'histoire récente étant, à cet égard, pleine d'enseignements.

Quant à nous, nous étions qu'un choix dans la clarté, préparé avec tous les moyens d'information possibles, soustrait aux pressions étrangères, dans la droite ligne de la politique constante de notre pays, mettra le terme voulu aux équivoques et aux incertitudes. Au surplus, ceux qui connaissent Djibouti savent dès à présent faire la différence entre certaines manifestations extérieures et le sentiment profond des populations. Mais le vote permettra à tous de s'exprimer.

Il est évident que le cas de Djibouti, cas limite, exceptionnel en raison du contexte historique, géographique, ethnique, religieux, politique, ne peut obérer l'avenir d'autres territoires profondément français. Ces territoires ont eux aussi droit à l'évolution, dans un sens conforme à leur génie. Ils ont le droit de ne pas voir leur avenir bloqué par une inadéquation législative et juridique qui, à long terme, les prive de tout ce que le progrès apporte au reste de la nation.

Nous demandons à nos compatriotes des territoires d'outre-mer de faire face, avec leurs pauvres moyens, à de nombreux problèmes du monde moderne, pour lesquels nous armons résolument les provinces les plus reculées. Innombrables sont les initiatives prises en métropole pour le progrès et l'avenir, sur le plan économique, sur le plan social, sur le plan du développement intellectuel et culturel, du développement de l'information. Trop rares sont celles qui peuvent bénéficier aux territoires.

L'action persévérante du ministère d'Etat et de son administration, soutenus constamment par notre commission des finances, a abouti à intéresser un nombre croissant de ministères aux territoires d'outre-mer. Mais que de bandelettes restent à rompre ! que de goulets d'étranglement subsistent, bloquant l'essor économique et le progrès social !

La distorsion entre les faits et le droit, écrivais-je l'année dernière, si elle devait continuer, s'avèrerait vite insupportable, tant pour les populations concernées que pour la métropole. Il nous appartient et il appartient en tout premier lieu au Gouvernement, au ministère d'Etat, de réfléchir sur les moyens législatifs et réglementaires permettant une meilleure insertion des territoires dans la vie française et une promotion accélérée de nos compatriotes.

Il importe enfin d'apporter un soin particulier à une meilleure information réciproque de nos compatriotes métropolitains et d'outre-mer. Au-delà des divergences accessoires et de l'exotisme, que l'on peut utiliser pour la promotion du tourisme, mais pour rien de plus, il est nécessaire de mettre en valeur les convergences qui sont essentielles.

Il est nécessaire aussi de donner son juste prix à l'apport des territoires à la mère patrie. Il est, certes, appréciable dans le domaine politique, stratégique, économique. Mais il l'est infiniment plus, dès que l'on sait reconnaître, chez nos frères d'outre-mer, la véritable richesse humaine, la qualité rare de l'être, le don de l'âme.

Et quelle n'a pas été notre joie d'en trouver le témoignage dans l'accueil réservé par la Nouvelle-Calédonie et par la Polynésie au général de Gaulle, Président de la République !

L'Assemblée nationale, de son côté, n'oublie pas ce que la patrie doit à ses fils les plus fervents. S'il s'est trouvé de nos membres pour frissonner d'aise en apprenant qu'il y avait eu à Djibouti des porteurs de pancartes, il s'en trouvera sans doute beaucoup plus pour rester fidèles à ceux qui surent porter l'uniforme et le fusil en 1914-1918 ou en 1939-1945, à ceux qui savent bien que la République est une, des brumes de l'île de Sein aux brumes de Saint-Pierre et des plages de Provence aux plages du Pacifique.

C'est pourquoi votre rapporteur croit pouvoir compter sur l'Assemblée pour voter, comme sa commission des finances le lui demande, le budget de courage et de progrès qui lui est soumis. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

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

M. Isidore Renouard, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget pour 1967 des territoires d'outre-mer est en notable augmentation.

Les crédits de paiement et les dépenses ordinaires passent de 161 millions en 1966 à 201 millions de francs en 1967, soit une augmentation de près de 25 p. 100.

Quant aux autorisations de programme, elles passent de 46 à 65,2 millions de francs. C'est un effort dont votre commission de la production et des échanges se réjouit.

Votre rapporteur a tenu à examiner cette année en particulier les problèmes intéressant les territoires du Pacifique.

En ce qui concerne Wallis et Futuna, nous avons noté avec satisfaction qu'un effort avait été fait pour l'amélioration de la situation sanitaire dans ce territoire. Cependant, cet effort est encore insuffisant. Nous insistons vivement pour qu'il soit poursuivi et amplifié dans l'année qui vient. De même, une amélioration des relations aériennes et navales doit être recherchée pour ces deux îles.

L'importante question de l'exploitation du nickel en Nouvelle-Calédonie, dont M. Pierre Bas, rapporteur de la commission des finances, vient de vous entretenir, a conduit votre rapporteur de la commission de la production et des échanges à mener, depuis un mois, un large tour d'horizon sur les problèmes posés dans ce territoire.

Malgré le danger que présente une économie de monoproduction, il semble que, dans un avenir prévisible, la Nouvelle-Calédonie ne puisse développer que fort médiocrement ses ressources agricoles et que le nickel restera sa grande ressource. Le développement de son exploitation reste donc essentiel pour l'avenir du territoire.

Il serait vain de dissimuler qu'un conflit a éclaté entre l'Assemblée territoriale et la société Le Nickel à propos du pro-

gramme de développement de celle-ci. Ce conflit a été compliqué par des offres d'installation de l'International Nickel Company, société américano-canadienne qui domine actuellement le marché mondial du nickel.

Il semble que l'on puisse arriver aux conclusions suivantes :

Premièrement, il serait dangereux, et pour le territoire et pour la nation tout entière, de laisser l'I. N. Co s'implanter en Nouvelle-Calédonie. En effet, la France, grâce aux importantes réserves de la Nouvelle-Calédonie, a une carte importante à jouer sur le marché des métaux non ferreux. L'I. N. Co voit ses réserves s'appauvrir et son poids sur le marché est susceptible de diminuer dans les années qui vont venir, tandis que les sociétés françaises intéressées par ce métal verraient leur importance s'accroître.

Si l'on songe que la demande en nickel est en grande expansion par suite de l'augmentation de la production d'aciers inoxydables et d'alliages au nickel dans les techniques de pointe, telles que l'électronique, l'industrie spatiale et l'industrie atomique, on mesure l'importance de l'enjeu. Il serait peu rationnel de conforter la position de l'I. N. Co en lui permettant d'avoir accès aux énormes réserves de la Nouvelle-Calédonie.

Deuxièmement, le développement rapide de la société Le Nickel reste souhaitable. Dans ce but, votre rapporteur a examiné avec attention les points de désaccord existant entre cette société et l'assemblée territoriale. Il lui apparaît que les demandes de *statu quo* fiscal et de dégressivité des droits de sortie que réclame la société Le Nickel semblent pouvoir être acceptées par l'assemblée territoriale pour deux raisons : d'abord, parce que le passage des usines de la société Le Nickel d'une capacité annuelle de 35.000 tonnes à une capacité de 55.000 tonnes à la fin de 1969 et de 100.000 tonnes vers 1972-1973 permettrait la création d'environ 2.000 emplois ; ensuite, parce que les ressources du territoire continueraient à se développer, en raison même de ces augmentations de production.

Troisièmement, il n'en reste pas moins que la position dominante de la société Le Nickel en Nouvelle-Calédonie peut être considérée comme peu souhaitable et votre rapporteur est favorable à l'installation d'une société exploitant le nickel. D'une part, cette nouvelle société augmenterait la production française de ce métal et ferait donc profiter la France de l'expansion du marché mondial. D'autre part, du point de vue local, l'installation d'une usine d'une capacité d'environ 25.000 tonnes créerait, elle aussi, quelque 2.000 emplois nouveaux et augmenterait également les ressources budgétaires du territoire.

Au total, ce développement parallèle de la société Le Nickel et d'une nouvelle société accroîtrait le poids de la France sur le marché mondial des métaux non ferreux, augmenterait les ressources fiscales du territoire et permettrait la création de 4.000 emplois directs, ce qui serait bénéfique pour l'économie générale de la Nouvelle-Calédonie.

Enfin, en ce qui concerne la Polynésie française, votre rapporteur a examiné les conséquences de l'implantation du centre d'expérimentation du Pacifique. Ces conséquences ont été bénéfiques dans la mesure où l'installation du centre a permis une hausse du niveau de vie et de l'activité générale. En revanche, les emplois offerts par l'installation de ce centre ont accéléré l'abandon des activités traditionnelles dans le domaine agricole, dans le même temps que l'exploitation des phosphates de Makatea prenait fin.

Autrement dit, en dehors du centre d'expérimentation du Pacifique, l'économie de la Polynésie française est intimement liée au développement du tourisme. Le Gouvernement s'efforce, avec une constance à laquelle je veux rendre hommage, de réaliser les objectifs du V^e Plan, c'est-à-dire l'accueil, en Polynésie, en 1970, de 70.000 touristes et de 50.000 passages de transit maritime. Grâce à ces efforts, il est probable que ces objectifs seront atteints, mais sera-ce suffisant ? On peut se demander s'il est sage de lier l'avenir de la Polynésie française à cette seule activité. Votre rapporteur ne peut pas se montrer entièrement rassuré sur l'avenir à long terme de l'économie polynésienne.

En conclusion, il souhaite que le Gouvernement continue à rechercher le développement général de ces territoires d'outre-mer du Pacifique. En effet, la zone Asie - Pacifique sera vraisemblablement, dans les années qui vont venir, la zone-clé des relations internationales. Il est souhaitable que la France ait son mot à dire dans les affaires asiatiques. Les territoires d'outre-mer lui offrent la possibilité d'exercer son influence culturelle et politique, soit par l'intermédiaire d'organisations internationales, comme la commission du Pacifique sud, soit directement en développant les contacts avec les nations asiatiques.

En ce qui concerne les autres territoires d'outre-mer, nous nous félicitons tout d'abord des importants crédits consacrés au développement de la recherche scientifique dans les Terres australes et antarctiques.

Pour ce qui concerne les Comores, la situation générale de l'archipel n'a pas changé et l'extension démographique qu'il connaît rend problématique l'amélioration du niveau de vie des populations.

Pour Saint-Pierre et Miquelon, le problème de la rentabilité des nouvelles installations portuaires et du développement de l'industrie frigorifique reste posé.

Quant à Djibouti, dont tout à l'heure mon amis M. Pierre Bas a fait un excellent exposé, votre rapporteur se félicite que le Gouvernement s'oriente vers une solution libérale. Lors de la discussion en commission du budget des territoires d'outre-mer, votre rapporteur s'était déclaré confiant dans le verdict qui sortirait du référendum, pour peu que les populations ne soient pas placées devant le dilemme : « indépendance ou *statu quo* » et qu'il leur soit donné un nouveau statut offrant des formules de gestion plus souples que celles existant à l'heure actuelle. A cet égard, l'article 1^{er} du projet de loi n° 2118 organisant une consultation de la population de la Côte française des Somalis rassure votre rapporteur, car la question posée est la suivante : « La population française des Somalis fera savoir si elle souhaite demeurer avec un statut renouvelé de gouvernement et d'administration au sein de la République française, ou en être séparée ».

Votre rapporteur insiste pour que ce statut soit vraiment libéral et que les populations locales ne soient plus tenues sous une tutelle trop étroite.

Sous réserve de quelques observations que je viens de résumer, votre commission de la production et des échanges vous demande d'adopter le budget des territoires d'outre-mer. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

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

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Ziller un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi portant modification de diverses dispositions du code des douanes (n° 2045).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2128 et distribué.

J'ai reçu de M. Fanton un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de loi de M. Lepage tendant à modifier l'article 62 du code de l'administration communale en vue de faire cesser l'incompatibilité existant entre les fonctions de géomètre du cadastre et le mandat de maire ou d'adjoint (n° 2058).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2129 et distribué.

J'ai reçu de M. Lepage un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi de M. Pasquini relative à l'usage du titre de conseil ou de conseiller social (n° 727).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2130 et distribué.

J'ai reçu de M. Valenet un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi de M. Capitant tendant à modifier l'article L 45 du code des pensions civiles et militaires, relatif au partage de la pension de reversion (n° 1763).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2131 et distribué.

J'ai reçu de M. Lepage un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi de M. Denvers et plusieurs de ses collègues relative à la conservation des sépultures de certaines victimes de la guerre 1914-1918 (n° 124).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2132 et distribué.

J'ai reçu de M. Valenet un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi de MM. Cousté et René Caille tendant à l'extension aux employés de maison du bénéfice de la loi n° 46-2195 du 11 octobre 1946 sur l'organisation de la médecine du travail (n° 1316).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2133 et distribué.

J'ai reçu de M. Fanton un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, modifié par le Sénat, modifiant la loi n° 61-845 du 2 août 1961 relative à l'organisation de la région de Paris (n° 2107).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2134 et distribué.

J'ai reçu de M. de Grailly un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale, ouverte à la signature, à Strasbourg, le 20 avril 1959, et signée par la France le 28 avril 1961 (n° 1388).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2135 et distribué.

J'ai reçu de M. de Grailly un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention sur les conflits de lois en matière de forme des dispositions testamentaires, signée à La Haye, le 9 octobre 1961 (n° 1267).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2136 et distribué.

J'ai reçu de M. Collette un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de loi adoptée par le Sénat, relative aux déclarations conjointes prévues aux articles 11 (alinéa 2), 16 et 20 de la loi n° 65-570 du 13 juillet 1965 portant réforme des régimes matrimoniaux (n° 2119).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2137 et distribué.

J'ai reçu de M. Bignon un rapport, fait au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées, sur le projet de loi relatif à l'exercice des fonctions judiciaires militaires (n° 2042).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2138 et distribué.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 10 novembre, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1967 (n° 2044) :

(Rapport n° 2050 de M. Louis Valion, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Territoires d'outre-mer (suite).

(Annexe n° 30, M. Pierre Bas, rapporteur spécial ; avis n° 2053 de M. Renouard, au nom de la commission de la production et des échanges). Avis n° 2125 de M. Feuillard, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Articles non rattachés (art. 22 à 29, 39 à 41, 45, 46, 51 à 56) et articles réservés.

Éventuellement, seconde délibération.

Explications de vote et vote sur l'ensemble.

Éventuellement à quinze heures, deuxième séance publique ; Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 10 novembre à une heure.)

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

Erratum

ou compte rendu intégral de la deuxième séance
du 7 novembre 1966.

Page 4332, 2^e colonne, avant la rubrique 3, insérer les dispositions suivantes :

— 2 bis —

DEPOT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de MM. de Grailly, Baudouin, Paul Coste-Floret et Feuillard un rapport d'information fait en application de l'article 144 du règlement, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à la suite d'une mission effectuée en Nouvelle-Calédonie du 7 au 14 mars 1966.

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 2122 et distribué.

Nomination de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

M. Boyer-Andrivet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Waldeck L'Huillier tendant à faciliter l'organisation et le fonctionnement des colonies et camps de vacances (n° 241), en remplacement de M. Danel.

M. Salardaine a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Richet et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article L 55 de la loi du 12 avril 1941 modifiée par l'article 14 de la loi n° 48-1469 du 22 septembre 1948, portant réforme du régime des pensions des marins français du commerce et de la pêche (n° 2098).

M. Mainguy a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Louis Briot et plusieurs de ses collègues tendant au dépôt de nouveaux projets de ratification des ordonnances prises en vertu de la loi n° 60-773 du 30 juillet 1960 qui devront être effectivement soumis au vote du Parlement avant le 1^{er} décembre 1966 (n° 2101).

M. Mainguy a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Davoust tendant à modifier les dispositions de l'article 49-4 du code des débits de boissons relatives au commerce des débits de boissons à emporter (n° 2103).

COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES

M. Emile-Pierre Halbout a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Abelin tendant à modifier l'article 17 de la loi n° 65-550 du 9 juillet 1965 relative au recrutement en vue de l'accomplissement du service national (n° 2099).

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Dubuis a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Dubuis tendant à modifier l'article 767 du code civil, relatif aux droits successoraux du conjoint survivant (n° 2100).

M. Capitant a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Billères et plusieurs de ses collègues portant amnistie d'infractions contre la sûreté de l'Etat ou commises en relation avec les événements d'Algérie (n° 2102).

M. Collette a été nommé rapporteur de la proposition de loi adoptée par le Sénat, relative aux déclarations conjointes prévues aux articles 11 (alinéa 2), 16 et 20 de la loi n° 65-570 du 13 juillet 1965 portant réforme des régimes matrimoniaux (n° 2119).

M. Baudouin a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, portant statut des navires et autres bâtiments de mer (n° 2121).

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Renouard a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Feuillard tendant à la création d'un fonds de garantie en vue de contribuer à la réparation des dommages causés à la production bananière française par les calamités naturelles (n° 2104).

M. Wagner a été nommé rapporteur du projet de loi modifiant l'article L. 15 du code des postes et télécommunications relatif aux correspondances adressées « poste restante » à des mineurs (n° 2105).

M. Ziller a été nommé rapporteur du projet de loi portant modification des dispositions de l'article 19 bis du code des douanes relatif à la lutte contre le dumping (n° 2123).

M. Fouchier a été nommé rapporteur du projet de loi sur l'élevage (n° 2127).

Ordre du jour établi par la conférence des présidents.

(Réunion du mercredi 9 novembre 1966.)

M. le président de l'Assemblée nationale a convoqué pour le mercredi 9 novembre 1966 la conférence des présidents constituée conformément à l'article 48 du règlement.

En conséquence, la conférence des présidents s'est réunie et a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au vendredi 18 novembre 1966 inclus :

I. — Ordre du jour prioritaire fixé par le Gouvernement.

Ce soir, mercredi 9 novembre 1966 :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1967 (n° 2044) :

Aviation civile ;
Territoires d'outre-mer.

Jeu­di 10 novembre 1966, matin et éventuellement après-midi :
Territoires d'outre-mer (suite) ;
Articles non rattachés (art. 22 à 29, 39 à 41, 45, 46, 51 à 56)
et articles réservés ;
Éventuellement, seconde délibération ;
Explications de vote et vote sur l'ensemble.

Mardi 15 novembre 1966, après-midi :
Discussion :
En deuxième lecture, du projet de loi modifiant la loi n° 61-845
du 2 août 1961 relative à l'organisation de la région de Paris
(n° 2107) ;

En troisième lecture, du projet de loi relatif aux sociétés
civiles professionnelles (n° 2108-2110) ;

De la proposition de loi adoptée par le Sénat, relative aux
déclarations conjointes prévues aux articles 11 (alinéa 2), 16 et
20 de la loi n° 65-570 du 13 juillet 1965 portant réforme des
régimes matrimoniaux (n° 2119) ;

Du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopé-
ration en matière de justice signé le 18 janvier 1965 entre la
France et la République centrafricaine (n° 1570-2111) ;

Du projet de loi autorisant la ratification de la convention
européenne d'entraide judiciaire en matière pénale, ouverte à
la signature à Strasbourg le 20 avril 1939 et signée par la
France le 28 avril 1961 (n° 1388) ;

Du projet de loi autorisant la ratification de la convention
sur les conflits de lois en matière de formes des dispositions
testamentaires, signée à La Haye le 9 octobre 1961 (n° 1267) ;

Du projet de loi relatif à l'exercice des fonctions judiciaires
militaires (n° 2042).

Mercredi 16 novembre 1966, après-midi, après la séance réservée
aux questions orales, et soir :

Éventuellement, suite de l'ordre du jour du mardi 15 novem-
bre 1966 ;

Discussion :
Du projet de loi relatif à la suppression des indexations dans
les territoires d'outre-mer (n° 1988) ;
Du projet de loi relatif aux élections cantonales (n° 2126).

Jeu­di 17 novembre 1966, après-midi jusqu'à 17 heures, et soir :

Discussion en deuxième lecture du projet de loi relatif aux
« communautés urbaines ».

Vendredi 18 novembre 1966, après-midi et éventuellement
soir :

Discussion :
Du projet de loi, adopté par le Sénat, instituant l'obligation
d'assurance des personnes non salariés contre les accidents et
les maladies professionnelles dans l'agriculture (n° 210, 656,
1879, 1963) ;

En deuxième lecture, du projet de loi relatif aux contrats
d'assurance et complétant la loi du 27 février 1958 instituant une
obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules
terrestres à moteur (n° 2081, 2112) ;

En deuxième lecture, du projet de loi d'orientation et de
programme sur la formation professionnelle (n° 2114) ;

Du projet de loi portant modification de diverses dispositions
du code des douanes (n° 2045).

II. — Questions orales inscrites par la conférence des présidents.

Mercredi 16 novembre 1966, après-midi :
Cinq questions orales sans débat à M. le ministre de l'édu-
cation nationale : une de Mme Prin (n° 12072) ; trois jointes
de MM. de Poulpique (n° 16126), Ansquer (n° 19855) et Cattin-
Bazin (n° 19898) ; une de M. Cornette (n° 20354).

Trois questions orales jointes avec débat à M. le ministre de
l'éducation nationale : deux questions de M. Peretti (n° 14822
et 15029) et de M. Rabourdin (n° 19024).

Le texte de ces questions est reproduit ci-après en annexe.

ANNEXE

Questions orales inscrites à l'ordre du jour du mercredi
16 novembre 1966, après-midi :

a) Questions orales sans débat :
Question n° 12072. — Mme Prin expose à M. le ministre de
l'éducation nationale la situation des écoles normales du
Pas-de-Calais : 1° à l'école normale d'instituteurs, pour 527 élèves,
il n'y a que 400 places, 129 élèves sont obligés de fréquenter
l'école en qualité d'externes ; 2° à l'école normale d'institutrices,
pour 636 élèves, il n'y a que 540 places, 96 élèves sont externes ;
et encore faut-il souligner que, dans ces 540 places, on compte
une trentaine de lits superposés dans les dortoirs. Dans de
nombreuses classes, les effectifs sont voisins de 40 élèves.

Les cantines sont insuffisantes, et les repas sont distribués
en deux services. Cette situation matérielle déplorable ne
permet pas aux élèves maîtres de travailler dans de bonnes
conditions. Le département du Pas-de-Calais, qui est un des
plus jeunes de France, aurait besoin pour la formation des
maîtres et maîtresses d'un minimum de 650 élèves pour les
garçons et de 700 pour les filles. Elle lui demande quelles
mesures il compte prendre afin de remédier à cette situation,
et notamment s'il compte allouer les crédits indispensables à
cet effet.

Question n° 16126. — M. de Poulpique expose à M. le minis-
tre de l'éducation nationale les mauvais résultats découlant
de la méthode qui préside à la répartition des bourses d'études.
La disparité dans les attributions crée, actuellement, un senti-
ment de frustration parmi les demandeurs, dont les demandes
justifiées ont été l'objet de rejet. Il lui demande : 1° s'il est
tenu compte du revenu moyen des habitants et de la densité
démographique de tel ou tel département, pour fixer les attri-
butions de crédits ; 2° qu'il décide de la composition des com-
missions départementales chargées de la répartition ; 3° com-
ment est fixé le critère concernant les ressources à partir
desquelles les demandeurs peuvent prétendre obtenir satisfac-
tion ; 4° sur quelles bases sont fixés les revenus pour les
différentes catégories : ouvriers, artisans, commerçants, agricul-
teurs ; 5° si une étude sérieuse des revenus réels des différentes
catégories est établie au préalable ; 6° si le montant des allo-
cations familiales est compris dans les ressources. Étant donné
le nombre de réclamations très justifiées, les rejets choquants
dans certains départements, il lui demande s'il ne pense pas
qu'il serait bon de modifier le système de répartition en
créant des commissions cantonales qui émettraient un premier
avis avant de soumettre l'ensemble à une commission départe-
mentale.

Question n° 19855. — M. Ansquer demande à M. le ministre
de l'éducation nationale s'il n'estime pas nécessaire de modifier
la répartition des crédits budgétaires destinés aux bourses
entre les différents niveaux d'enseignement et, en particulier,
d'accroître les dotations pour l'enseignement secondaire et
l'enseignement supérieur.

Question n° 19898. — M. Cattin-Bazin attire l'attention de
M. le ministre de l'éducation nationale sur le caractère périmé
du système des bourses d'enseignement supérieur actuellement
en vigueur. En effet, le nombre de ses bénéficiaires est insuffi-
sant, le montant des taux est trop bas, enfin le système est
administrativement défectueux dans l'attribution comme dans le
service de ces bourses qui sont payées avec beaucoup trop de
retard. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour
pallier ces insuffisances.

Question n° 20354. — M. Cornette attire l'attention de M. le
ministre de l'éducation nationale sur l'une des conséquences
résultant de la circulaire n° 65-481 du 31 décembre 1965 « Prépa-
ration de la rentrée 1966. — Mesures d'application de la carte
scolaire. — Organisation interne des établissements de second
degré » qui traduit la volonté du Gouvernement d'accélérer « le
passage du premier cycle à la structure collèges d'enseignement
secondaire ». En effet, des directeurs de C. E. G. se voient
arbitrairement enlever la responsabilité de la gestion sans
qu'aucun reproche n'ait jamais été formulé à leur encontre. Des
institutrices et des instituteurs qui ont fait l'effort personnel
de perfectionnement et d'adaptation à un niveau de premier
cycle de l'enseignement secondaire, à la satisfaction de leurs
supérieurs hiérarchiques, se voient contraints, sans recours, de
quitter l'établissement, voire la localité où ils comptaient pour-
suivre leur carrière. Tous ne sont pas frappés, mais tous se
sentent directement menacés. Car l'absence d'assurances des
autorités dont ils dépendent crée une légitime inquiétude qui
ne manquera pas d'affecter gravement tout un personnel dont
la conscience professionnelle et le dévouement à l'enfance et à
la jeunesse méritent une autre considération. Il demande donc :
1° par quels moyens il entend apporter aux institutrices et aux
instituteurs directeurs et maîtres de C. E. G. les garanties de
stabilité dans l'emploi auxquelles ils peuvent légitimement pré-
tendre ; 2° quelles dispositions réglementaires il compte prendre
en ce sens ;

b) Questions orales avec débat :

Question n° 14822. — M. Peretti appelle l'attention de M. le
ministre de l'éducation nationale sur une difficulté relative à
l'attribution d'une subvention de l'État pour l'acquisition des
terrains nécessaires à la construction d'un groupe scolaire à
Neuilly-sur-Seine. A l'époque de cette réalisation, l'État subven-
tionnait les dépenses de constructions scolaires du premier
degré en exécution de la loi du 7 février 1953. Le taux de la
subvention a été, pour cette opération, de 73 p. 100 du montant
de la dépense subventionnable. En fait, celle-ci a été arrêtée à
2.609.950 francs, alors que l'indemnité d'expropriation avait été

fixée, par jugement intervenu en première instance, en 1958, à la somme de 2.523.430 francs, cette somme étant portée en appel, en 1961, à 3.053.340 francs. La décision sur appel entraînait donc une dépense supplémentaire de 529.910 francs, reconnue subventionnable par les services du ministère de l'éducation nationale. A plusieurs reprises, la ville a demandé l'attribution de la subvention de 73 p. 100 pour cette dépense subventionnable supplémentaire, mais les crédits disponibles en 1962, 1963, 1964 et 1965 n'ont pas permis d'accorder cette subvention complémentaire. La dépense supplémentaire, résultant pour la ville de l'appel interjeté, étant la conséquence d'une décision judiciaire prévue par la procédure d'expropriation, il apparaît donc normal que les obligations nouvelles qui en découlent pour la ville n'échappent pas à la participation de l'Etat dans ses conséquences pécuniaires. Or, tel est pratiquement le cas pour l'instant puisque, malgré la reconnaissance du caractère subventionnable de cette dépense supplémentaire, aucun crédit de l'Etat n'a été accordé à cet effet. Il s'agit là d'une regrettable inobservation par l'Etat des engagements qu'il a pris. La situation ainsi rappelée n'est d'ailleurs pas unique puisqu'il avait déjà appelé l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, par sa question écrite n° 8993 du 13 mai 1964, sur un problème analogue qui s'était posé dans la même commune, et à propos duquel la décision prise impliquait également de la part de l'Etat la non reconnaissance d'un engagement pris. Aussi il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour régler la situation particulière qui vient d'être exposée et pour éviter désormais la naissance de situations comparables qui ont pour effet, non seulement d'augmenter les difficultés que connaissent les municipalités, mais également de diminuer le crédit de l'Etat.

Question n° 15029. — M. Peretti rappelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les difficultés sans cesse croissantes que rencontrent les collectivités locales, et notamment les communes, pour la réalisation des constructions scolaires à la suite : d'une part, du décret n° 62-1409 du 27 novembre 1962 qui, répartissant entre l'Etat et les collectivités locales les dépenses d'équipement scolaire des établissements du second degré de l'enseignement public, crée pour les communes les obligations suivantes particulièrement lourdes : a) apport des terrains moyennant une participation forfaitaire de l'Etat égale à 50 p. 100 du prix ; b) frais de construction moyennant une participation forfaitaire de l'Etat au taux variable, calculée en pourcentage d'un coût théorique ; et, d'autre part, du décret n° 63-1374 du 31 décembre 1963 qui, réformant profondément le système de financement de l'équipement du premier degré, institue le caractère forfaitaire de la subvention, pour chaque classe construite. Il insiste sur cet exemple tiré d'une récente expérience dans une commune qu'il connaît bien. L'Etat a contribué, en 1961, dans la proportion de 72 p. 100 de la dépense subventionnable (56 p. 100 de la dépense réelle), à la construction d'un groupe scolaire. Pour la même opération, les règles actuelles amènent à 23 p. 100 de la dépense subventionnable ou à 22 p. 100 de la dépense réelle, la part de l'Etat dans l'ensemble des dépenses. Mais, indépendamment de la diminution importante du concours de l'Etat, il faut tenir compte : 1° du fait que les subventions et emprunts sont calculés sur le montant de la dépenses subventionnable, qui est toujours inférieure à la dépense réelle ; 2° du fait que les nouvelles dispositions obligent les collectivités locales à faire appel à d'autres organismes que la caisse des dépôts et consignations pour le complément de l'emprunt, rendu indispensable à la suite de la diminution de l'effort de l'Etat. Il lui demande instamment quelles dispositions il entend prendre pour mettre un terme à une situation difficile et faire cesser plus particulièrement le système du forfait qui, s'appliquant au terrain, ne correspond ni à la logique ni à l'état de fait.

Question n° 19024. — M. Rabourdin rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale qu'autrefois la construction d'une classe scolaire permettait d'obtenir une subvention sur un prix fixé par décret, la caisse des dépôts et consignations prêtant 15/85 du montant de la subvention. Actuellement, les prêts de la caisse des dépôts et consignations permettent de compenser la différence entre le prix subventionnable fixé par décret et la subvention elle-même, ce qui a pour effet de décharger théoriquement les communes du poids de cette différence. Or, le prix subventionnable ne correspond plus à aucune réalité et malgré la présence de coefficients d'adaptation des prix, il existe une différence considérable entre le prix d'acquisition d'une classe commandée à un entrepreneur et le prix estimé par l'administration, ce qui entraîne pour les communes une charge généralement hors de proportion avec leurs moyens. Il lui demande s'il n'entend pas créer une commission mixte composée de représentants des différents ministères intéressés (économie et finances, éducation nationale, équipement) afin de fixer valablement les prix subventionnables et leurs conditions d'évolution.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

22038. — 9 novembre 1966. — M. André Rey demande à M. le ministre de l'agriculture s'il a l'intention de définir sa politique vinicole pour la campagne 1966-1967 en ce qui concerne les prix, le blocage, la distillation, les importations, les vins délimités de qualité supérieure, les coopératives viticoles.

QUESTION ORALE SANS DEBAT

22041. — 9 novembre 1966. — M. Fernand Dupuy expose à M. le ministre de l'éducation nationale qu'une circulaire du 18 mai 1965 a décidé que les subventions de l'Etat versées jusqu'ici pour assurer le fonctionnement des cours (et le paiement du personnel administratif) organisés dans les lycées et collèges techniques, au titre de la promotion sociale, n'auront plus qu'un caractère exceptionnel. Par ailleurs, une autre circulaire du 23 mai 1966 bloque, au taux de l'heure supplémentaire en vigueur au 1^{er} octobre 1965, la rémunération de l'ensemble du personnel de ces cours. Ces cours, qui sont les plus sérieux et dont le prix de revient est le plus bas, se trouvent donc menacés de fermeture, faute de crédits et leur personnel menacé dans sa rémunération et dans son statut. Il s'agit là d'une nouvelle mesure tendant à laisser le champ libre aux organisations patronales pour l'organisation et le contrôle de la formation et de la promotion, au détriment des cours publics relevant de l'éducation nationale. Il lui demande si le Gouvernement n'entend pas revenir sur les mesures restrictives résultant des circulaires ministérielles précitées et quelles dispositions il entend prendre pour que les cours dits de promotion sociale, organisés dans les lycées et les collèges techniques, puissent continuer à fonctionner normalement.

QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement :

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

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

22028. — 9 novembre 1966. — M. René Ribière demande à M. le ministre de l'éducation nationale si, compte tenu des dispositions du décret du 6 janvier 1959, il est dans ses intentions de préciser par des textes, la place et le rôle des inspecteurs départementaux de l'éducation nationale, dans les tâches d'administration, d'organisation, d'observation et d'orientation, d'animation pédagogique, qui paraissent devoir être les leurs, ainsi que leur activité dans le domaine social et culturel. Il appelle son attention sur le fait qu'en raison de l'absence d'instructions concernant les attributions et la nature exacte des fonctions de ces inspecteurs, une cinquantaine de postes seraient actuellement vacants, faute de candidats à une profession difficile, dont l'avenir paraît mal assuré.

22029. — 9 novembre 1966. — M. Prioux expose à M. le ministre de l'équipement qu'il y a près d'un an déjà que les journaux ont parlé de tracé d'un nouvel autoroute au Nord et au Sud de la Seine, et que les autorités locales ont eu connaissance de divers projets de tracés, sans que l'on puisse encore savoir lesquels seront en définitive retenus. Il en résulte non seulement une inquiétude compréhensible pour les municipalités et pour les propriétaires qui risquent d'être atteints, mais encore une très grande gêne pour les program-

mea locaux d'aménagement ainsi qu'un obstacle à la construction, aussi bien dans les périmètres d'agglomération que dans les zones rurales. Il lui demande donc quand il lui paraît possible de faire connaître le résultat définitif des études actuellement en cours et qu'il serait souhaitable d'accélérer.

22030. — 9 novembre 1966. — **M. Prioux** expose à **M. le ministre des affaires sociales** qu'en raison de l'augmentation des effectifs scolaires de l'ancien département de Seine-et-Oise, augmentation qui n'a pas été compensée par un accroissement parallèle du nombre des médecins scolaires, les zones rurales se trouvent dépourvues de médecins scolaires titulaires et de personnel social. Le service de santé scolaire a cherché à pallier cette pénurie de personnel par l'engagement de vacataires, mais le recrutement en est très difficile en raison de la faiblesse des rémunérations (34 francs une vacation de trois heures pour un médecin, 3,70 francs de l'heure pour une infirmière diplômée d'Etat). En raison des conséquences graves que cela peut présenter pour les enfants des régions ainsi abandonnées au bénéfice des zones urbaines les plus importantes, il lui demande quelles dispositions il lui paraît possible de prendre pour mettre un terme à cette situation.

22031. — 9 novembre 1966. — **M. Prioux** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les salariés français constatent souvent avec déplaisir que les travailleurs étrangers ayant des revenus supérieurs aux leurs, se vantent de ne pas payer d'impôts puisqu'ils n'ont pas de domicile fixe et en conséquence ne font pas de déclaration de revenus. Il lui demande quelles dispositions il lui paraît possible de prendre pour remédier à cette inégalité choquante.

22032. — 9 novembre 1966. — **M. Pic** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la loi 57-444 du 8 avril 1957 n'est pas appliquée à tous les retraités de la police. En effet, cette loi qui accorde une bonification d'une annuité tous les cinq ans aux fonctionnaires de la police n'est applicable qu'à ceux d'entre eux partis en retraite après le 1^{er} décembre 1956. Les fonctionnaires de la police qui ont atteint la limite d'âge avant cette date n'en bénéficient donc pas. Il lui demande quelles mesures il envisage de proposer en vue de mettre fin à cette inégalité.

22033. — 9 novembre 1966. — **M. Jean Moulin** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en vertu d'une convention collective du 21 janvier 1956 conclue entre les organisations patronales de l'automobile et les confédérations syndicales de travailleurs salariés, une indemnité « de panier » correspondant à un repas de nuit a été accordée aux travailleurs de nuit, gardiens de nuit, gardiens livreurs de nuit, chefs de garages de nuit, etc. Ces catégories de salariés ont un régime horaire de travail compris entre 22 heures et 8 heures du matin et ils sont ainsi dans l'impossibilité de prendre leurs repas à domicile. Par conséquent, l'indemnité « de panier » représente le remboursement de frais supplémentaires que ne supportent pas leurs camarades de travail exerçant leur activité pendant le jour. Il lui demande si, dans ces conditions l'indemnité « de panier » doit bien être considérée comme constituant le remboursement de frais spéciaux et si, à ce titre, elle doit bien être exonérée du versement forfaitaire de 5 p. 100 à la charge de l'employeur.

22034. — 9 novembre 1966. — **M. Odru** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** que certains invalides de guerre (les tuberculeux bénéficiaires de l'indemnité de soins, les invalides en rééducation fonctionnelle ou professionnelle, etc.) ne sont pas, pendant les périodes de soins ou de rééducation, assujettis à l'assurance vieillesse de la sécurité sociale, malgré leur qualité d'ancien salarié ou de salarié. Les années afférentes à ces périodes ne sont pas, de ce fait, prises en considération dans le calcul de leur pension de vieillesse. En particulier, en ce qui concerne les tuberculeux, dans bien des cas la suppression de l'indemnité de soins intervient à un âge proche de celui prévu pour l'admission à la retraite. Les intéressés ne peuvent pas, de ce fait, bien qu'ils aient repris une activité salariée, réunir le nombre d'années de cotisation nécessaires pour l'ouverture du droit à la pension de vieillesse. Pour ces motifs, les uns bénéficieront d'une pension de vieillesse réduite et les autres n'atteindront pas les annuités nécessaires pour l'attribution d'une telle pension. Il lui demande ce qu'il compte faire pour que soient prises en considération les périodes de perception de l'indemnité de soins et de rééducation en faveur des invalides de guerre, anciens salariés ou salariés, pour l'ouverture et le calcul de la pension de vieillesse de la sécurité sociale.

22035. — 9 novembre 1966. — **M. Roques**, faisant suite à de nombreuses interventions de parlementaires à ce sujet, appelle l'attention de **M. le ministre des affaires sociales** sur la situation pour le moins choquante créée par l'application de diverses durées hebdomadaires de travail dans les établissements hospitaliers. Aux questions déjà précédemment posées il a été répondu qu'en fonction des textes en vigueur, la durée hebdomadaire du travail était fixée à 45 heures dans les services publics. Or, dans la quasi intégralité des services départementaux et communaux ainsi que dans bon nombre d'établissements hospitaliers, et parfois des plus importants, la durée hebdomadaire de travail du personnel est inférieure à 45 heures, ce qui paraît d'ailleurs hautement souhaitable. Il lui demande donc s'il n'envisage pas une mesure d'application générale pouvant permettre aux agents hospitaliers de bénéficier d'une durée hebdomadaire de travail égale ou plus à 42 heures 30 par semaine, le caractère pénible d'un tel travail et les difficultés de recrutement qui en découlent n'étant plus à souligner, puisqu'elles font souvent l'objet de campagnes de presse alarmantes pour l'opinion publique. Une telle mesure lui semble donc répondre à un souci élémentaire de justice à l'égard d'un personnel particulièrement méritant et qui, soumis à un même statut, ne doit pas voir ses obligations différer selon son lieu de travail.

22036. — 9 novembre 1966. — **M. Roques** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** avant quelle date il estime pouvoir prendre une décision au sujet du nouveau statut des directeurs d'hôpitaux transmis à ses services le 28 août 1966 par le ministre des affaires sociales. Il appelle en effet son attention sur l'urgence qu'il y aurait, au moment même où le fonctionnement de nos hôpitaux fait l'objet de campagnes de presse trop souvent fondées : 1^o de donner satisfaction à un corps professionnel particulièrement méritant, dont l'amélioration de la situation recueille l'unanimité de tous les responsables de notre secteur sanitaire ; 2^o d'améliorer le fonctionnement de ce secteur public par une nouvelle classification des établissements hospitaliers tenant compte de l'effort entrepris depuis plusieurs années pour la formation de ses cadres.

22037. — 9 novembre 1966. — **M. Ducos** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si un principal par intérim a les mêmes pouvoirs qu'un principal en titre.

22039. — 9 novembre 1966. — **M. Ver** demande à **M. le ministre des affaires sociales** si la loi de finances pour 1963 du 23 février 1963 (2^e partie) modifiant les conditions d'application de la réglementation sur les cumuls, peut permettre à un retraité militaire proportionnel de percevoir une pension d'invalidité à 100 p. 100 servie par la sécurité sociale.

22040. — 9 novembre 1966. — **M. Ver** demande à **M. le ministre des armées** si la loi du 20 septembre 1946 relative au régime des pensions et retraites est applicable à un gendarme qui a pris sa retraite le 1^{er} mars 1946 après 15 ans 2 mois et demi de service.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES SOCIALES

20711. — **M. Duillard** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que les familles d'enfants déficients visuels sont, dans bien des cas, exclues du bénéfice de la protection sociale. En effet, la législation de sécurité sociale ne prévoit pas, en principe, la prise en charge des frais de séjour en établissement spécialisé sauf si l'enfant est atteint d'infirmités associées à la déficience visuelle. La nomenclature des actes médicaux et de l'appareillage optique comporte des lacunes regrettables. Par ailleurs, l'allocation d'éducation spécialisée, prévue pour 30.000 allocataires, a été attribuée à la date du 31 décembre 1965 à moins de 5.000 familles (tous handicaps réunis) pour tout le territoire. Les parents, qui assument pleinement leurs charges, supportent des frais importants (transports, matériel spécial tel que machines à écrire, magnétophones, papier Braille, convoyage...) du fait de la scolarisation spécialisée de l'enfant, mais sont toutefois exclus du bénéfice de la loi du 31 juillet 1963. La législation d'aide sociale comporte une clause de ressources restrictive qui rejette nombre de familles et fait peser sur les requérants une menace de remboursement en cas de retour à meilleure fortune. La procédure d'admission est souvent humiliante. L'invalidité de moins de 80 p. 100 de nombreux amblyopes n'apporte que des compensations dérisoires à un handicap pourtant appréciable. Enfin, l'absence d'un recen-

sement rationnel des amblyopes atteints de handicaps associés est tout à fait regrettable. Il lui demande les mesures qu'il envisage de prendre en vue d'une amélioration de la législation dont peuvent bénéficier les familles d'enfants handicapés dans les domaines précédenment évoqués, particulièrement celles des enfants déficients visuels. (Question du 27 juillet 1966.)

Réponse. — Les difficultés de la situation des enfants déficients visuels n'a pas échappé au ministre des affaires sociales. Mais si des problèmes restent encore posés il n'est pas possible de considérer que ces enfants sont exclus, en quoi que soit, de la protection sociale. En effet, en ce qui concerne la sécurité sociale, tous les établissements recevant des enfants amblyopes ont été agréés soit en tant qu'établissements pour mineurs inadaptés, soit en tant que maisons d'enfants à caractère sanitaire spécialisées de type permanent. Les frais de séjour des ayants droit d'assurés sociaux dont l'état nécessite des traitements orthopédiques peuvent donc être pris en charge au moins à 80 p. 100 par l'assurance maladie. Les familles des enfants qui ne relèvent pas d'un traitement médical mais qui sont cependant justiciables de soins et d'une éducation dans un établissement spécialisé, ou qui ne bénéficient pas de l'assurance maladie, peuvent solliciter le bénéfice de l'allocation d'éducation spécialisée instituée par la loi du 31 juillet 1963 et, si leurs ressources le justifient, la prise en charge des frais de placement en établissement par l'aide sociale aux infirmes aveugles et grands infirmes, que l'infirmité de l'enfant atteigne ou non 80 p. 100. Certes, l'allocation d'éducation spécialisée ne peut être actuellement accordée si l'enfant fréquente un externat ou un semi-internat où il reçoit gratuitement les soins et l'éducation spécialisée. Mais l'expérience a prouvé que ceux-ci, dans certains cas, ne pouvaient être dispensés à l'enfant que si les parents s'imposaient d'autres frais, souvent importants (transport, matériel spécialisé, etc.). Le ministre des affaires sociales examine donc la possibilité d'étendre à de tels cas le bénéfice de l'allocation d'éducation spécialisée. D'autre part, on ne saurait, semble-t-il, attribuer à la procédure d'admission à l'aide sociale un caractère humiliant, puisque cette admission constitue un droit lorsque les conditions fixées par la loi sont remplies. Il suffit pour le requérant de faire constater l'impossibilité où il se trouve de faire face à la totalité des dépenses exposées particulièrement lourdes en raison notamment de leur durée et, éventuellement, d'autres charges. Les remboursements en cas de retour à meilleure fortune, évoqués par l'honorable parlementaire, sont toujours examinés avec bienveillance par les commissions d'admission sous le contrôle des juridictions d'aide sociale. De toute façon, ils restent exceptionnels et ne peuvent justifier les inquiétudes des requérants. Enfin, le recensement des amblyopes atteints d'autres handicaps est en cours au ministère des affaires sociales. Ses résultats permettront d'apprécier l'ampleur des besoins pour cette catégorie de mineurs.

21449. — M. Poirier appelle l'attention de M. le ministre des affaires sociales sur la situation des rapatriés titulaires de pensions vieillesse ou d'accidents du travail. La loi du 26 décembre 1964 leur reconnaît les mêmes avantages qu'aux titulaires métropolitains ; or, selon les décrets d'application, le bénéfice de la loi ne serait accordé qu'à partir du 1^{er} mars 1963 pour les accidents du travail survenus avant le 1^{er} juillet 1963 et du 1^{er} avril 1963 pour les pensions attribuées avant cette date. Il lui demande quelles sont les raisons qui ont incité à ne pas tenir compte de la période de 1962, ce qui cause un préjudice certain à de nombreux intéressés. (Question du 4 octobre 1966.)

Réponse. — Il convient de distinguer : 1° les avantages de vieillesse : le 2^e alinéa de l'article 10 du décret n° 65-742 du 2 septembre 1965 prévoit, sous certaines conditions, la fixation au 1^{er} avril 1963, de la date d'entrée en jouissance de la pension de vieillesse susceptible d'être attribuée au titre du régime métropolitain, compte tenu des périodes validées au regard du régime algérien. Toutefois, ce décret ne fait que reprendre, en en précisant les modalités d'application, l'article 9 de la loi n° 64-1330 du 26 décembre 1964 portant prise en charge et revalorisation des droits et avantages sociaux consentis à des Français résidant en Algérie. Avant la mise en vigueur de ces textes, un décret n° 62-361 du 10 mars 1962 a institué, en faveur des rapatriés, des indemnités de subsistance, lesquelles pouvaient, en principe, être accordées pendant une durée de douze mois, soit jusqu'au 1^{er} juillet 1963 pour un départ d'Algérie survenu en juin 1962. Il ne peut donc être affirmé que les intéressés aient subi un préjudice entre le 1^{er} juillet 1962 et le 1^{er} avril 1963 puisque, pendant cette période, ils pouvaient bénéficier de l'indemnité de subsistance ou bien du paiement de la pension qu'ils percevaient en Algérie, le règlement en étant effectué par la caisse régionale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés de Paris. Toutefois, pour les rapatriés âgés de plus de soixante ans, les indemnités de subsistance ne pouvaient se cumuler avec les pensions et rentes de vieillesse que pendant un délai extrêmement court. Afin d'éviter des versements de sommes perçues, qui présentent des inconvé-

nients tant d'ordre social que d'ordre financier, il a été estimé souhaitable, lors des travaux préparatoires de la loi du 26 décembre 1964, de fixer l'entrée en jouissance des pensions et rentes de vieillesse, non pas au 1^{er} juillet 1962, mais au plus tôt au 1^{er} avril 1963. Cette date du 1^{er} avril est celle d'application des arrêtés pris chaque année pour fixer les coefficients de majorations applicables aux pensions et rentes. C'est aussi la date à laquelle ont pu être attribuées, au plus tôt, les allocations viagères aux rapatriés âgés. 2° Le paiement des rentes d'accidents du travail : les observations des débiteurs des rentes dues à raison d'accidents du travail survenus avant le 1^{er} juillet 1962, et auxquels la législation en vigueur en Algérie était applicable, n'ont en rien été modifiées par le fait que les titulaires de ces rentes ont transféré leur résidence d'Algérie en France. 3° La revalorisation des dites rentes : les personnes de nationalité française rapatriées d'Algérie qui bénéficiaient de majorations avant le 1^{er} juillet 1962 (et non 1963 comme l'indiquait par erreur l'honorable député) n'ont jamais cessé de recevoir ces majorations calculées sur la base du dernier arrêté de revalorisation antérieur au 1^{er} juillet 1962. En vertu des dispositions de la loi du 26 décembre 1964 précitée et de celles de l'article 2 du décret n° 65-748 du 2 septembre 1965, ces mêmes personnes, pour autant que l'Etat employeur ou la caisse des Dépôts et consignations selon le cas, ont été mis en possession des justifications nécessaires avant le 1^{er} janvier 1966, ont bénéficié d'une allocation complémentaire, calculée sur les bases et prenant effet à la date normale d'application de chacun des arrêtés de revalorisation intervenus en France depuis le 1^{er} juillet 1962, savoir : 1^{er} mars 1963 (arrêté du 25 mars 1963), 1^{er} mars 1964 (arrêté du 13 avril 1964), 1^{er} mars 1965 (arrêté du 22 avril 1965). Bien entendu, il leur a été fait application, depuis lors, des dispositions de l'arrêté du 14 avril 1966 prenant effet au 1^{er} mars 1966, comme leur seront appliqués les arrêtés qui interviendront ultérieurement. Ces personnes se trouvent, en définitive, traitées comme si l'accident du travail d'où découlent leurs droits s'était produit à la même époque sur le territoire métropolitain. Il en est de même en ce qui concerne les étrangers remplissant les conditions prévues à l'article 6 du décret n° 65-748 du 2 septembre 1965 précité.

ARMÉES

20038. — M. Cermolacce expose à M. le ministre des armées que depuis 1950 la lecture de certains journaux démocratiques est interdite au sein de l'arsenal de Toulon. Il lui demande si le Gouvernement n'entend pas enfin lever cette interdiction qui constitue une atteinte choquante à la liberté d'opinion et d'information ainsi qu'à la liberté de la presse et porte préjudice aux journaux qui en sont frappés. (Question du 5 août 1966.)

Réponse. — Les personnels employés dans les arsenaux peuvent lire la presse de leur choix. La seule restriction en ce domaine consiste dans l'interdiction d'introduire à l'intérieur des établissements les journaux et publications nuisibles à la discipline, qui ont fait l'objet d'une décision ministérielle prise en application du décret sur la discipline générale.

21074. — M. Delmas expose à M. le ministre des armées que les jeunes gens accomplissant leur service militaire obligatoire peuvent bénéficier d'une affectation rapprochée ou d'une libération anticipée lorsqu'ils sont reconnus « soutiens indispensables de famille » ; que cette qualité n'est reconnue qu'aux militaires qui, du fait de leur départ sous les drapeaux, laissent leur famille avec des ressources réduites et insuffisantes ; que, cependant, certaines familles, sans être nécessairement, sont considérablement gênées par le départ d'un fil ; ou d'un mari et qu'il serait souhaitable que celui-ci puisse bénéficier de l'affectation rapprochée ou de la libération anticipée. Il lui demande s'il ne lui paraît pas possible d'envisager à cette fin une modification des textes en vigueur. (Question du 9 septembre 1966.)

Réponse. — 1° En ce qui concerne le droit à une affectation rapprochée, il convient de noter qu'il n'est pas nécessairement lié à la reconnaissance de la qualité de soutien indispensable de famille ; en effet, aux termes de la loi du 30 novembre 1950 « les orphelins, les chefs et soutiens de famille devront, s'ils en font la demande, être affectés dans les unités proches de leur domicile », tout chef de famille peut donc légalement prétendre à une telle affectation ; 2° quant aux libérations anticipées, les instructions en vigueur permettent d'en faire bénéficier éventuellement, non seulement des « soutiens indispensables de famille », mais aussi des appelés présentant des cas sociaux particulièrement dignes d'intérêt ; une application plus libérale de ces instructions aboutirait à créer des perturbations sensibles dans la gestion des effectifs et risquerait de donner lieu à des doléances nombreuses et difficilement contrôlables. En tout état de cause, ces instructions, qui avaient été prises dans le cadre de la législation antérieure à la loi du 9 juillet 1965, deviendront périmées avec l'entrée en vigueur effective des dispositions contenues dans l'article 18 de cette loi et dans son décret d'application n° 66-333 du 26 mai 1966.

21099. — M. Sizet demande à M. le ministre des armées les raisons pour lesquelles il n'envisage plus les fusions « interarmées » à l'annuaire de la nouvelle armée française de tous les gendarmes des armées de terre, de mer et de l'air. (Question du 10 septembre 1966.)

Réponse. — Ne sont inscrits sur une même liste d'ancienneté que les militaires régis par les mêmes dispositions statutaires, législatives ou réglementaires, et concourant entre eux pour l'avancement. Pour que les personnels militaires visés dans la présente question puissent être réunis sur une liste d'ancienneté unique, il faudrait donc qu'au préalable soit opérée la fusion de corps qui appartenant actuellement à des armées différentes, ne sont pas régis par les mêmes dispositions. Un important travail législatif a déjà été accompli dans ce sens ; il suffit de rappeler les lois : n° 64-662 du 2 juillet 1964 concernant les corps et cadres d'officiers de l'armée de l'air ; n° 65-476 du 24 juin 1965 portant fusion des intendances ; n° 65-505 du 30 juin 1965 concernant le corps des professeurs de l'enseignement maritime ; n° 65-548 du 9 juillet 1965 portant création d'un corps de pharmaciens-chimistes ; n° 65-569 du 13 juillet 1965 portant création d'un corps d'officiers d'administration du service de santé ; n° 66-297 du 13 mai 1966 relative aux chefs et sous-chefs de musique ; n° 66-298 du 13 mai 1966 portant réorganisation de certains cadres d'officiers et de sous-officiers de l'armée de terre ; n° 66-472 du 5 juillet 1966 fusionnant en un corps unique les officiers de marine et les ingénieurs de marine ; n° 66-474 du 5 juillet 1966 portant création du corps militaire du contrôle général des armées. Des études sont en cours en vue de compléter cette série de mesures : la solution qui sera retenue en ce qui concerne les militaires visés dans la présente question ne saurait toutefois être actuellement préjugée.

21120. — M. Raoul Bayou demande à M. le ministre des armées de bien vouloir lui faire connaître les conditions dans lesquelles les médecins E. O. R. nommés aspirants peuvent être promus au grade de sous-lieutenant. (Question du 10 septembre 1966.)

Réponse. — Les étudiants en médecine accomplissant leur service actif suivent obligatoirement, au cours de leurs cinq premiers mois de service, l'instruction donnée dans un peloton spécial, s'ils appartiennent à l'une des deux catégories suivantes : catégorie A : 1° personnels en possession du diplôme d'Etat de docteur en médecine ; 2° étudiants nommés au concours internes titulaires des hôpitaux de villes de facultés et réunissant les conditions légales pour pouvoir être autorisés à faire des remplacements ; catégorie B : 1° étudiants titulaires de quatre inscriptions et internes des hôpitaux de villes d'écoles de médecine ; 2° autres étudiants réunissant les conditions légales pour pouvoir être autorisés à faire des remplacements. A l'expiration de cette période d'instruction est organisé un concours qui donne lieu à un classement de sortie ; parmi les candidats reçus à ce concours, les premiers classés de la catégorie A sont nommés médecins sous-lieutenants, et les autres médecins aspirants de réserve. Certains de ces derniers, provenant de la catégorie A, peuvent, après un an de service, être nommés sous-lieutenants, et terminent leur service actif avec ce grade : leur nombre est déterminé par celui des postes budgétaires vacants et les nominations sont prononcées en tenant compte des appréciations formulées sur les intéressés au cours de leur service. Les personnels de la catégorie A, toujours titulaires du grade de médecin aspirant lors de leur libération font, à cette occasion, l'objet d'une nouvelle proposition d'avancement. Les nominations consécutives à ces propositions sont prononcées dans la mesure où le permettent les notes décernées aux intéressés. Quant aux médecins aspirants de la catégorie A, rendus à la vie civile avec ce grade, ils sont susceptibles de faire, chaque année, l'objet d'une proposition d'avancement et, éventuellement, d'être nommés au grade supérieur, compte tenu, d'une part, de leur activité dans les réserves et, d'autre part, des nécessités de la mobilisation. Il convient enfin de noter que les médecins aspirants de la catégorie B qui obtiennent le diplôme d'Etat de docteur en médecine, ou qui sont nommés au concours internes titulaires des hôpitaux dans une ville de faculté, sont d'emblée classés en catégorie A et bénéficient, dès lors, de tous les avantages qui sont attachés à cette catégorie.

21152. — M. Ponsellé demande à M. le ministre des armées : 1° quelles mesures il compte prendre pour faire cesser l'irrégularité que constitue l'emploi de gendarmes en « civil » circulant à bord de voitures-pièges, l'emploi de gendarmes en civil étant proscrit par une tradition indiscutée et précisément par l'article 98 du décret organique du 20 mai 1903, réglant le service de la gendarmerie et par l'article 103 du décret du 17 juillet 1933 (service intérieur de la gendarmerie, partie du service dans l'armée) ; 2° quelle est la valeur juridique d'un procès-verbal dressé par un militaire dit « camouflé » ; 3° si l'action camouflée imposée aux gendarmes ne sera pas à la longue nuisible, en leur montrant que des règles qu'ils considéraient comme les fondements intangibles de leur service, sont contredites par des instructions de l'administration centrale, en leur faisant perdre auprès du public leur

réputation de rigueur et de franchise ; 4° s'il n'estime pas devoir faire étudier des moyens modernes de surveillance de la route qui seraient à la fois efficaces, indiscutés et utilisables par du personnel en tenue militaire. (Question du 14 septembre 1966.)

Réponse. — 1° Parmi les mesures d'urgence qu'il a dû prendre récemment pour tenter de remédier à la multiplication des accidents corporels de la circulation, le Gouvernement a prescrit l'utilisation de voitures banalisées. C'est ainsi que la gendarmerie nationale a été amenée à autoriser le port éventuel de la tenue civile par les personnels chargés de déceler les infractions graves. Ces dispositions ont un caractère exceptionnel et très limité. Elles ne sauraient s'interpréter comme modifiant les principes généraux d'action de cette arme, tels qu'ils résultent de ses traditions et de ses règlements ; 2° quelle que soit la tenue dont ils sont revêtus, les sous-officiers de la gendarmerie, intervenant à bord des voitures banalisées, conservent la plénitude de leurs droits, dès lors qu'ils agissent sur ordre de leurs chefs et dans les limites de leurs circonscriptions ; 3° les militaires de la gendarmerie ont conscience du fait que les conditions dans lesquelles ils effectuent leur service évoluent rapidement. Ils savent, en outre, que la considération et l'estime dont jouit leur arme dépendent non seulement de sa réputation de rigueur et de franchise, mais aussi de l'efficacité dont elle fait preuve et de la façon dont elle sait s'adapter aux exigences nouvelles de l'intérêt général ; 4° la gendarmerie poursuit actuellement l'expérimentation de matériels qui permettraient aux personnels agissant en tenue militaire de constater des infractions de circulation dans des conditions de discrétion satisfaisantes, et dont les unités pourraient être progressivement dotées si les conclusions des études en cours sont favorables.

21218. — M. Zimmermann expose à M. le ministre des armées que depuis plusieurs mois des avions à réaction stationnés à la base de Bremgarten en Allemagne, et relevant du commandement des forces françaises en Allemagne, semblent avoir pris pour habitude de se livrer à des exercices de vol au-dessus de l'agglomération mulhousienne. Le mardi 13 septembre 1966 deux de ses avions à réaction sont entrés en collision au Sud de la ville de Mulhouse et se sont abattus en explosant à proximité des habitations. Cet accident, dont les conséquences auraient pu être dramatiques, suscite une légitime inquiétude dans la région mulhousienne et il paraît urgent que des mesures soient prises afin que les exercices de ces avions ne soient plus effectués dorénavant au-dessus de cette région à très forte densité de population. Il lui demande de lui faire savoir quelles directives il entend donner pour éviter que de tels accidents puissent se produire à l'avenir dans cette région, ce qui permettra d'apporter à la population les apaisements qu'elle souhaite. (Question du 17 septembre 1966.)

Réponse. — Conformément aux règlements en vigueur, le survol des agglomérations importantes est interdit à basse altitude sauf pour le décollage et l'atterrissage des appareils et pour les manœuvres qui s'y rattachent. Ces règles s'appliquent naturellement à l'agglomération mulhousienne ; toutefois, le découpage de l'espace aérien dans la partie Sud de la vallée du Rhin a dû tenir compte des obstacles naturels (Vesges et Forêt Noire), ainsi que de la nécessité de séparer les volumes d'approche respectifs des terrains de Celmar, Bremgarten et Bâle-Mulhouse. Ce sont ces considérations qui expliquent que l'axe de percée du terrain de Bremgarten ait été tracé au-dessus des quartiers Nord de la ville de Mulhouse, aucune autre solution n'étant possible. Cet axe, obligatoirement suivi lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, doit également l'être par bonne visibilité pour l'entraînement indispensable des pilotes et des contrôleurs radar. Il est ainsi utilisé, soit par des avions isolés soit par des groupes de deux avions en patrouille serrée, ces deux formations de vol étant réglementaires pour les appareils stationnés à Bremgarten. Il est donc malheureusement impossible à l'armée de l'air d'interdire totalement à ses équipages le survol d'une partie de la ville de Mulhouse ; cependant, ce survol n'a lieu que sous la surveillance continue des radars du terrain de Bremgarten et dans le cadre strict des règles de la circulation aérienne.

21293. — M. Félix Gaillard expose à M. le ministre des armées que les « bangs » des avions supersoniques ont tendance à se multiplier dans la région du Sud-Ouest et qu'ils provoquent de nombreux et parfois importants dégâts aux immeubles et que, dans la plupart des cas, les autorités militaires se refusent à reconnaître que ces dommages sont imputables à cette cause alors que la corrélation en est évidente. Il lui demande : 1° s'il compte donner des instructions strictes aux forces aériennes stationnées sur les bases du Sud-Ouest pour que les exercices du franchissement du mur du son ne soient effectués qu'au-dessus de l'Océan, distant de quelques minutes à peine des terrains d'envol ; 2° d'examiner sérieusement et équitablement les demandes d'indemnisation des dommages causés. (Question du 23 septembre 1966.)

Réponse. — 1° Si certains vols supersoniques sont effectués au-dessus de la mer (vols en piqué accentué, vols de contrôle après

revision), beaucoup ne peuvent l'être pour différentes raisons : notamment, il est indispensable que les équipages puissent s'entraîner là où pourrait se déclencher l'attaque d'un ennemi éventuel, ou bien puissent s'exercer à la recherche d'objectifs équivalents à ceux de leur mission de guerre ; par ailleurs, les vols à grande vitesse nécessitent l'utilisation d'un radar de bord, et seule l'image radar de la terre ferme est exploitable pour l'entraînement ; 2° les personnes ayant à se plaindre des effets des « bangs » sont indemnisées si les présomptions résultant de l'enquête permettent d'établir une relation de cause à effet entre les dommages subis et le passage d'un avion militaire. Les chiffres eux-mêmes (et notamment ceux qui ont été produits en deuxième réponse à la question écrite n° 17868, au *Journal officiel*, Débats parlementaires, A. N. du 27 août 1966, p. 2864) démontrent que, les demandes d'indemnisation sont sérieusement instruites et équitablement réglées.

21446. — **M. Poirier** attire l'attention de **M. le ministre des armées** sur la situation de certaines familles qui, sans être nécessiteuses, sont considérablement gênées par le départ au service national d'un fils ou d'un mari. Il serait souhaitable que celui-ci puisse bénéficier de l'affectation rapprochée ou de la libération anticipée. Or, ces mesures sont réservées aux soutiens indispensables de famille, et cette qualité n'est reconnue qu'aux militaires de familles nécessiteuses. Il lui demande s'il ne lui paraît pas possible d'envisager une modification des textes en vigueur de façon à en élargir l'application. (*Question du 4 octobre 1966.*)

Réponse. — 1° En ce qui concerne le droit à une affectation rapprochée, il convient de noter qu'il n'est pas nécessairement lié à la reconnaissance de la qualité de soutien indispensable de famille ; en effet, aux termes de la loi du 30 novembre 1950 « les orphelins, les chefs et soutiens de famille devront, s'ils en font la demande, être affectés dans les unités proches de leur domicile » : tout chef de famille peut donc légalement prétendre à une telle affectation ; 2° quant aux libérations anticipées, les instructions en vigueur permettent d'en faire bénéficier éventuellement, non seulement des « soutiens indispensables de famille », mais aussi des appelés présentant des cas sociaux particulièrement dignes d'intérêt ; une application plus libérale de ces instructions aboutirait à créer des perturbations sensibles dans la gestion des effectifs et risquerait de donner lieu à des doléances nombreuses et difficilement contrôlables. En tout état de cause, ces instructions, qui avaient été prises dans le cadre de la législation antérieure à la loi du 9 juillet 1965, deviendront périmées avec l'entrée en vigueur effective des dispositions contenues dans l'article 18 de cette loi et dans son décret d'application n° 66-333 du 26 mai 1966.

21472. — **M. Le Goasguen** attire l'attention de **M. le ministre des armées** sur les dispositions du décret du 24 septembre 1965 (n° 65-836) relatif au régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, et notamment sur l'article 33 maintenant en vigueur jusqu'au 31 décembre 1970, notamment des dispositions de l'article 4-1 (dernier alinéa) de la loi du 2 août 1949 qui précise que : « Est complé comme temps de service le temps d'interruption des services de ceux qui, en dehors de leur volonté et par suite de force majeure résultant de l'état de guerre, ont été contraints d'interrompre leur service ». Cet article, *in fine*, précise que les conditions de ce décompte seront fixées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 32 de la loi du 2 août 1949. Or le règlement d'administration publique prévu précisait, notamment en son article 7, que la prise en compte sera accordée aux personnels régulièrement en fonctions le 8 août 1949 et qui en feront la demande dans le délai d'un an à compter

de la publication du présent décret. Le décret du 24 septembre 1965 ayant expressément maintenu en vigueur les dispositions de l'article 4 (I, dernier alinéa), il lui demande : 1° si un ouvrier des établissements de l'Etat employé du 22 novembre 1937, mobilisé le 24 août 1939, fait prisonnier le 19 juin 1940, libéré le 28 octobre 1941, licencié le 28 octobre 1941 par suite de fermeture de l'établissement du fait de l'occupation, admis dans un arsenal de la marine à compter du 21 avril 1947 et s'y trouvant actuellement en qualité d'ouvrier (7^e catégorie), peut demander l'application de l'article 4 rappelé ci-dessus ; 2° dans la négative, s'il envisage l'établissement d'un nouveau règlement d'administration publique indispensable à l'application de l'article 4 (I, dernier alinéa) expressément maintenu. (*Question du 5 octobre 1966.*)

Réponse. — L'article 33 du décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 maintient en effet intégralement en vigueur les dispositions de l'article 4-1 (dernier alinéa) de la loi n° 49-1097 du 2 août 1949 rappelés par l'honorable parlementaire. Toutefois, les prescriptions de l'article 7 du décret n° 50-783 du 24 juin 1950 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 2 août 1949 demeurent valables, notamment en ce qu'elles fixent au 1^{er} juillet 1951 la date limite du dépôt des demandes tendant à la validation des périodes d'interruption forcée des services. Il n'est donc pas envisagé actuellement de revenir sur ces dispositions.

21530. — **M. Chérasse** expose à **M. le ministre des armées** qu'un décret et des arrêtés en date du 10 août 1966 ont relevé, à compter du 1^{er} juillet 1966, les taux des indemnités pour frais de déplacements alloués aux agents civils de l'Etat. Il lui demande : 1° si une mesure analogue est envisagée pour les militaires ; 2° dans l'affirmative, si cette disposition prendra effet, comme pour les fonctionnaires civils, à la date du 1^{er} juillet 1966. (*Question du 11 octobre 1966.*)

Réponse. — Le décret et les arrêtés visés dans la présente question ont fixé les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils sur le territoire métropolitain de la France, lorsque ces frais sont à la charge de l'Etat, des établissements publics nationaux à caractère administratif et de certains organismes subventionnés. Différents projets de textes tendant à faire bénéficier les personnels militaires de dispositions analogues font actuellement l'objet d'un échange de vues avec les départements ministériels intéressés. La date de prise d'effet envisagée dans ces projets est celle du 1^{er} juillet 1966.

21620. — **M. Massot** rappelle à **M. le ministre des armées** que dans le tableau des indices et annuités, il existe pour les gendarmes, après vingt-trois ans de services, deux taux de solde (dont l'un dit exceptionnel) à l'indice nouveau ou réel respectif de 297 et 289. Il lui demande si, dans un but d'équité, il n'envisage pas de faire bénéficier d'un indice unique tous les gendarmes après vingt-trois ans de services. (*Question du 13 octobre 1966.*)

Réponse. — Il existe, en effet, au sommet de l'échelle de solde « G », deux échelons différents, accessibles l'un et l'autre aux gendarmes ayant accompli vingt-trois ans de services militaires effectifs, mais dont l'un est attribué au choix dans la limite de 25 p. 100 de l'effectif ; leur création a été décidée en 1963 dans le cadre de mesures tendant à rétablir la parité entre les soldes de ces militaires et les traitements de leurs homologues des services actifs de police. Pour respecter cette parité, la transformation de l'échelon exceptionnel en échelon normal ne saurait être envisagée que si les fonctionnaires de police bénéficiaient de dispositions analogues. Or, à la connaissance du ministre des armées, une telle mesure n'est pas actuellement prévue.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des quatre séances
du mercredi 9 novembre 1966.

1^{re} séance : page 4425. — 2^e séance : page 4449. — 3^e séance : page 4451
4^e séance : page 4470

PRIX : 0,75 F