

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 3<sup>e</sup> Législature

### SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

## COMPTE RENDU INTEGRAL — 48<sup>e</sup> SEANCE

### 2<sup>e</sup> Séance du Mercredi 14 Juin 1967.

#### SOMMAIRE

#### 1. — Questions orales sans débat (p. 1810).

Revendications du personnel de Sud-Aviation (question de M. Rieubon) : MM. Messmer, ministre des armées ; Rieubon.

Troubles causés par le survol de Clermont-Ferrand (question de M. Boulay) : MM. Messmer, ministre des armées ; Boulay.

Dispense du service national pour les soutiens de famille (question de M. Méhaignerie) : MM. Messmer, ministre des armées ; Méhaignerie.

Implantation d'une base de missiles dans le canton de Banon (question de M. Delorme) : MM. Messmer, ministre des armées ; Delorme.

#### 2. — Questions orales avec débat (p. 1815).

Pensions militaires (questions jointes de MM. Montagne et Valleix) : MM. Montagne, Valleix, Messmer, ministre des armées ; le président, Lamps, Brugnon. — Clôture.

Situation de l'emploi dans l'industrie aéronautique nationalisée (questions jointes de MM. Delpuch, Métayer et Poniatowski) : MM. Delpuch, Métayer, Poniatowski, Messmer, ministre des armées ; le président, Quettier, Commenay, Ebrard, Rousselet, Bilbeau, Cazenave, Boucheny, Marie. — Clôture.

#### 3. — Dépôt de rapports (p. 1830).

#### 4. — Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 1830).

#### 5. — Dépôt de propositions de loi adoptées par le Sénat (p. 1830).

#### 6. — Dépôt d'un projet de loi rejeté par le Sénat (p. 1830).

#### 7. — Ordre du jour (p. 1830).

**PRESIDENCE DE M. MARCEL ANTHONIOZ,**  
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

**M. le président.** La séance est ouverte.

— 1 —

#### QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

#### RENDICATIONS DU PERSONNEL DE SUD-AVIATION

**M. le président.** M. Rieubon expose à M. le ministre des armées que le conflit de Sud-Aviation qui dure depuis plusieurs semaines ne cesse de prendre un caractère de plus en plus délicat en raison du refus persistant de la direction d'entamer des discussions loyales et efficaces avec les représentants du personnel. L'essentiel des revendications des ouvriers et employés de Sud-Aviation à Marignane porte sur l'établissement du statut « mensuel », l'attribution d'une prime d'ancienneté au pourcentage, la parité des salaires entre Paris et la province, l'amélioration des conditions de travail. Ces revendications légitimes sont déposées depuis plusieurs mois auprès de la direction qui, jusqu'ici, n'a pas voulu accepter le dialogue mais, au contraire, a répondu par des menaces et des sanctions souvent mesquines

à l'encontre du personnel. Sud-Aviation emploie à Marignane 5.700 personnes ; c'est la plus grosse concentration industrielle de la région marseillaise. Son potentiel économique est extrêmement important dans un département où on compte déjà 16.000 chômeurs. L'activité normale d'une telle entreprise est donc indispensable pour éviter toute régression préjudiciable non seulement à l'intérêt régional mais aussi à celui de toute l'industrie aéronautique française. Les travailleurs de Sud-Aviation à Marignane ne réclament que la mise en œuvre d'une politique sociale leur permettant de vivre dignement en accomplissant une tâche hautement utile au pays. Il lui demande s'il entend intervenir pour que s'ouvre d'urgence une discussion avec les syndicats en vue de la satisfaction des revendications légitimes des travailleurs de Sud-Aviation.

La parole est à M. le ministre des armées.

**M. Pierre Messmer, ministre des armées.** Dire, comme M. Rieubon, que le conflit de Sud-Aviation, s'il est vrai qu'il existe un conflit, prend un caractère de plus en plus délicat me paraît être une affirmation contestable. Ajouter que la direction refuse la discussion avec les représentants du personnel, c'est apporter une précision tout à fait erronée.

A aucun moment, en effet, la direction n'a refusé le dialogue. La preuve en est que les délégués du personnel ont été reçus à maintes reprises, notamment les 13 et 16 mars 1967. En outre, au cours d'une conférence réunissant, le 20 avril 1967, les représentants de la direction et du personnel, les décisions à intervenir en faveur des ouvriers et des employés ont été précisées. Ceux-ci savent donc que satisfaction a été donnée aux plus légitimes de leurs revendications.

J'ajoute que les négociations continuent à l'heure actuelle, et pour l'ensemble du personnel de la société, entre la direction de Sud-Aviation et les syndicats.

Cela dit, il faut que, dans une usine de l'importance de celle de Marignane où sont élaborées des fabrications d'une haute technicité, une production normale soit assurée. En conséquence, aucun désordre, surtout s'il tend à devenir chronique, ne saurait être toléré dans les ateliers.

En ce qui concerne les salaires, la société Sud-Aviation poursuit une politique de régionalisation. Autrement dit, pour chacun de ses établissements, la société paie des salaires d'un niveau identique à celui de la moyenne des rétributions des personnels de même qualification employés dans les entreprises de la métallurgie locale ou régionale. Néanmoins, pour éviter de trop grandes disparités de rémunérations d'une région à l'autre, le principe de la régionalisation des salaires est tempéré par l'octroi d'une garantie d'augmentation semestrielle qui joue chaque fois que les salaires d'une région déterminée n'évoluent pas normalement.

Enfin, je ne peux pas accepter que l'on suggère, en rapprochant les effectifs de l'usine de Marignane du nombre — qui reste d'ailleurs à vérifier — des chômeurs locaux, qu'une partie de ce chômage serait imputable à Sud-Aviation. La vérité est que les effectifs de l'usine de Marignane n'ont cessé de s'accroître depuis cinq ans. Ils étaient, au 1<sup>er</sup> janvier 1962, de 3.840 personnes ; deux ans plus tard, de 4.641 ; au 1<sup>er</sup> janvier 1966, de 5.166 ; et au mois d'avril 1967, de 5.862.

Ainsi, l'activité de cette usine qui est en progrès et en développement constant, continue de concourir à la prospérité régionale.

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

**M. René Rieubon.** Monsieur le président, mes chers collègues, lors du dépôt de ma question orale, le 12 avril dernier, le

conflit existant à l'usine de Marignane de Sud-Aviation aurait déjà depuis plus de cinq semaines. Le refus d'engager la discussion auquel se heurtaient les organisations syndicales provoquait un profond mécontentement chez l'ensemble des travailleurs. Grâce à leur ferme volonté, à leur union totale, des pourparlers purent enfin être obtenus et, à ce jour, quatre réunions ont eu lieu entre les représentants du personnel et ceux de la direction générale.

Cette dernière considère qu'elle a fait, sur les problèmes essentiels en suspens, des propositions intéressantes; ce qui n'est pas l'opinion des travailleurs. En effet, une augmentation générale de 2,50 p. 100 ne constitue pas une sensible amélioration de leur pouvoir d'achat.

D'autre part, sur 12.000 ouvriers de Sud-Aviation actuellement rémunérés à l'heure, la direction générale annonce que 1.080 d'entre eux recevront un traitement mensuel en 1967, 1.350 en 1968, 1.180 en 1969, 530 en 1970. Ainsi, à la phase finale de l'opération, 33 p. 100 seulement des ouvriers seront devenus des mensuels et, à Marignane même, le pourcentage ne dépasserait pas 25 p. 100.

Quant aux salaires, en dehors de l'augmentation générale de 2,50 p. 100, la direction générale estime que le personnel devrait être très satisfait, comme vient de le dire M. le ministre, des 2 p. 100 de hausse prévus chaque semestre.

On conçoit le peu d'enthousiasme que peuvent susciter de telles propositions chez les travailleurs. Alors, on affirme à ces derniers que des ordres sont attendus du Gouvernement pour faire participer l'ensemble du personnel aux bénéfices de l'entreprise. Mais qui pourrait croire qu'un gouvernement qui a demandé les pleins pouvoirs pour faire obstacle aux luttes revendicatives et résoudre à sa manière les problèmes économiques et sociaux veut augmenter le pouvoir d'achat des salariés en les faisant participer aux bénéfices, alors qu'il lui suffirait de donner des instructions à une société nationale qu'il contrôle pour que soient satisfaites des revendications très justifiées?

La direction générale a accepté de créer une valeur de point unique pour le calcul des salaires mensuels dans toutes les usines hors de Paris; cette générosité se traduira par une augmentation de 0,1 p. 100 de la masse salariale des mensuels. Ce n'est vraiment pas sérieux! Il apparaît qu'en prenant cette position la direction générale manœuvre pour amener les organisations syndicales à refuser de telles propositions et faire traîner les discussions en longueur. En mettant pratiquement les travailleurs dans l'obligation de rompre le dialogue, elle étoufferait ainsi ses responsabilités et celles du Gouvernement.

La Société nationale Sud-Aviation refuse ce que M. Dassault a été obligé d'accepter sous la pression des travailleurs de ses usines de Bordeaux. N'y a-t-il pas, dans l'esprit de la direction générale et celui du Gouvernement, l'intention nettement arrêtée de créer ainsi des difficultés au bon fonctionnement du secteur nationalisé de l'industrie aéronautique et de faire ressortir ensuite que le secteur privé est plus rentable?

Lorsqu'on connaît la part prise par M. Dassault dans les fabrications militaires, la mainmise de sa société sur de nombreuses productions civiles qui touchent aussi bien l'aviation commerciale que la recherche spatiale, on ne peut que s'inquiéter d'une telle politique qui, en utilisant les crédits budgétaires, donc avec l'argent de la nation, doit assurer des profits de plus en plus substantiels aux représentants des monopoles au détriment des travailleurs et de l'intérêt général du pays.

Le personnel de Sud-Aviation s'inquiète également, et avec lui tous ceux qui sont soucieux de l'avenir de cette industrie de pointe qu'est l'aviation commerciale, de la faiblesse du plan de charge. Cette situation se vérifie particulièrement à Marignane où Sud-Aviation emploie 5.700 personnes. Je signale d'ailleurs à M. le ministre que je n'ai pas indiqué dans ma question orale que le chômage était dû au ralentissement d'activité à Marignane; j'ai simplement observé que le potentiel économique de la société était extrêmement important dans un département qui compte déjà 16.000 chômeurs, et que son activité pleine et entière était indispensable, sinon pour maintenir un bon état économique, du moins pour éviter la dégradation que nous connaissons actuellement.

L'Etat ne tient pas ses engagements par rapport aux fabrications en cours. Il n'y a pas de crédits; d'études pour la réalisation d'appareils nouveaux.

**M. le ministre des armées.** C'est faux!

**M. René Rioubon.** Jusqu'à maintenant, monsieur le ministre, le personnel et le comité d'entreprise n'en ont pas été avisés.

La série Caravelle arrive à sa fin et l'on craint que les difficultés rencontrées pour la phase finale de Concorde ne repoussent encore fort loin les activités que l'usine de Marignane aurait pu avoir dans la construction des séries de cet appareil. Le projet de l'Airbus dans le cadre d'accords franco-germano-britanniques se heurte à de très nombreux obstacles qui font redouter que les pourparlers n'aboutissent pas.

Ainsi, une nouvelle brèche s'ouvrira dans le plan de charge de nos usines nationales d'aéronautique. Le V<sup>e</sup> Plan a déjà prévu la suppression de 15.000 emplois dans une industrie qui emploie 100.000 personnes. Dans le contexte actuel, ces prévisions restent encore optimistes et l'on peut craindre qu'elles ne soient très largement dépassées.

Il existe une possibilité de résoudre ces graves problèmes; c'est de faire le plus large crédit aux propositions sérieuses faites par les organisations syndicales et dont je citerai les principales: accorder la priorité dans l'octroi des crédits aux études et fabrications civiles; développer la recherche scientifique; pousser vigoureusement les études et la fabrication des moteurs pour avions de grosse capacité; coordonner l'activité des sociétés nationalisées, qui représentent plus des deux tiers du potentiel aéronautique français; démocratiser les sociétés nationalisées et nationaliser les entreprises privées; développer et démocratiser les transports aériens.

L'expansion d'une industrie de pointe comme l'aéronautique ne peut aller de pair qu'avec le progrès social d'un personnel hautement qualifié. Il faut donc satisfaire d'urgence les revendications essentielles qui font l'objet du litige qui nous préoccupe aujourd'hui. Il faut aussi accorder à ce personnel tous les moyens nécessaires à sa formation et à sa promotion. Il faut lui donner la possibilité d'un recyclage afin que tous les progrès techniques et l'automation, qui sont en perpétuelle évolution dans cette industrie, ne fassent pas demain de l'ouvrier ou de l'ingénieur un robot ou un esclave de la société moderne.

C'est dans cet ensemble de propositions que doivent être cherchés les moyens de pallier les difficultés actuelles de notre aéronautique et de tous les travailleurs qui en vivent.

Mais, là comme en beaucoup d'autres domaines, c'est avant tout dans la volonté d'union de ces travailleurs et par leur volonté d'imposer un régime qui ne soit plus au service des monopoles que la solution pourra être enfin trouvée. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

#### TROUBLES CAUSÉS PAR LE SURVOL DE CLERMONT-FERRAND

**M. le président.** M. Boulay appelle l'attention de M. le ministre des armées sur les conditions dans lesquelles les avions de l'armée de l'air, en essais ou en entraînement à la base aérienne de Clermont-Ferrand-Aulnat, survolent la ville de Clermont-Ferrand, spécialement les quartiers de la Plaine-Montferrand, et les communes voisines de l'aérodrome d'Aulnat. Il lui fait observer, en effet, que ces survols à basse altitude gênent considérablement les habitants des secteurs concernés, d'autant plus qu'il s'agit de quartiers résidentiels, à l'écart des bruits de la ville, et où les employés et ouvriers des ensembles industriels se sont installés justement pour se reposer des fatigues de la vie quotidienne. Dans ces conditions, et compte tenu des nombreuses et légitimes protestations tant des personnes qui ont à souffrir de ces survols fréquents et bruyants que du corps médical dans son ensemble il lui demande quelles mesures il compte prendre, dans les meilleurs délais, pour modifier l'orientation générale des vols, l'altitude de circulation des avions et le nombre des passages des engins au-dessus des quartiers concernés.

La parole est à M. le ministre des armées.

**M. Pierre Messmer, ministre des armées.** Les vols à basse altitude qui préoccupent M. Boulay ne correspondent pas seulement à des missions d'entraînement mais ils sont dus, plus généralement, à l'existence de l'aérodrome de Clermont-Ferrand-Aulnat.

Cet aérodrome mixte a d'ailleurs comme autre affectataire le secrétariat général à l'aviation civile.

Actuellement, le trafic moyen journalier est de l'ordre de 150 mouvements, atterrissages ou décollages de jour, dont 30 avions civils, et d'une quinzaine de mouvements de nuit.

Les circuits en vol, déterminés obligatoirement par l'axe de la piste, passent effectivement au-dessus de la banlieue Est de la ville de Clermont-Ferrand, mais à une altitude de 300 mètres au-dessus du sol.

Cette solution constitue un compromis, mais le meilleur des compromis, entre la gêne causée aux tiers et les impératifs dus aux circuits aériens.

De même un pinceau de montée inévitable passe à la verticale du quartier de la Plaine-Montferrand; mais, lors du passage au-dessus des points considérés, l'altitude des appareils est au moins de 500 mètres au-dessus du sol.

En conséquence, il est impossible dans l'immédiat de modifier, comme le souhaiterait M. Boulay, l'orientation des vols sans mettre en cause, je le dis, l'existence même du terrain de Clermont-Ferrand-Aulnat.

Néanmoins, j'ai donné des instructions pour qu'en liaison avec l'aviation civile la possibilité d'interdire ou tout au moins

de limiter les mouvements de nuit entre 22 heures et 6 heures du matin soit mise à l'étude.

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

**M. Arsène Boulay.** Monsieur le ministre, si je me suis déterminé à vous poser la question qui vient de faire l'objet de votre réponse, c'est que malgré toutes les protestations qui ont été adressées concernant le survol de l'agglomération clermontoise par des avions — il s'agit bien d'avions militaires et non d'avions civils car, monsieur le ministre, j'utilise deux fois par semaine l'aviation civile et je sais que le décollage se fait dans la direction de l'Est et non de l'Ouest — si je me suis déterminé à intervenir, dis-je, c'est parce que les protestations adressées à ce sujet n'ont connu, à ce jour, aucun résultat appréciable.

Bien que le conseil municipal de Clermont-Ferrand, le conseil général du Puy-de-Dôme, la société médicale montferrandaise se soient élevés à maintes reprises contre la lourde incommodité et les dangers pour la santé publique que constituent ces survols intempestifs, aucune amélioration ne semble avoir été apportée à une situation aux effets souvent tragiques.

J'ai en ma possession, monsieur le ministre, un volumineux dossier qui rassemble plus de 1.000 protestations, soit individuelles, soit sous forme de pétitions.

Je ne saurais mieux les résumer qu'en vous citant, d'une part le bref message de la société médicale adressé à la municipalité de Clermont-Ferrand, au conseil général du Puy-de-Dôme et aux parlementaires de ce département, ainsi qu'une délibération du conseil municipal de Clermont-Ferrand.

Voici le texte du message de la société médicale : « Réunie en séance extraordinaire, la société médicale montferrandaise, constatant les influences néfastes et quelquefois tragiques du bruit infernal provoqué par le survol fréquent des avions de la base d'Aulnat sur Montferrand, proteste énergiquement contre cette situation et en demande une modification radicale et rapide.

« Dans l'intérêt de l'ensemble de la population, et, en particulier, de tous les malades, elle espère une prompte satisfaction.

« Dans le cas contraire, elle prendrait toutes mesures qui lui sembleraient nécessaires. »

Ce message est signé de tous les médecins de la région clermontoise.

Faisant écho à cette protestation, le conseil municipal avait, au cours d'une délibération du 12 juillet 1966, déclaré :

« Considérant qu'à nouveau la population clermontoise subit de manière habituelle les vols d'entraînement des avions militaires... » — il n'y a pas d'équivoque : il s'agit bien d'avions militaires ;

« Que ces exercices comportent, notamment, le survol à basse altitude de l'agglomération, dans un vacarme assourdissant, et se prolongent souvent jusqu'à une heure avancée de la nuit ;

« Que ces désagréments s'ajoutent à ceux causés fréquemment par les « bangs » des avions supersoniques ;

« Que ces pratiques compromettent gravement le repos légitime de la population, et tout spécialement des travailleurs, des malades et des enfants ;

« Que de tels abus sont d'autant plus injustifiables qu'en haut lieu on multiplie les déclarations rassurantes à propos d'une lutte contre le bruit que chacun voudrait bien voir enfin entrer dans la voie des réalités ;

« Elève une fois encore une protestation énergique contre la persistance de ces errements injustifiables ;

« Demande à nouveau que les exercices de l'armée de l'air se déroulent... » — il s'agit bien des exercices de l'armée de l'air, monsieur le ministre — «... hors des agglomérations urbaines et dans des zones à faible densité de population.

« Rappelle que, déjà dans le passé et à maintes reprises, des interventions ont été faites dans le même sens auprès des pouvoirs publics et demande avec insistance que l'expression du mécontentement légitime de la population clermontoise soit prise en considération et ne se heurte pas, une fois de plus, à un mur d'indifférence et de désinvolture. »

Je suis personnellement amené à penser qu'il est navrant, alors que l'on prend des sanctions contre les automobilistes dont les moteurs sont trop bruyants, qui font des démarrages intempestifs sur les chaussées ou qui se servent de leur avertisseur, que le bruit infernal provoqué par les avions qui tournent inlassablement dans la même direction ne semble pas préoccuper davantage les pouvoirs publics responsables.

Outre le bruit, il faut également parler des dangers que représentent ces vols abusifs. Il nous en a été donné un aperçu en avril dernier lorsqu'un avion militaire — ce n'était pas un avion civil, monsieur le ministre — s'est écrasé sur la ville, provoquant un accident mortel.

Je précise pour votre information personnelle que les avions en cause, qui sont à réaction ou à moteurs, volent à une altitude située entre 100 et 300 mètres environ et effectuent un circuit qui est toujours le même, prenant pour point de mire l'église de Montferrand — ce n'est pas l'aviation civile

qui tourne autour de l'église de Montferrand, monsieur le ministre — au-dessus de laquelle ils tournent, en relançant leurs moteurs ou leurs réacteurs et en les emballant.

Ces vols se font surtout par beau temps, jusqu'à une heure fort avancée, souvent jusqu'à dix heures et même onze heures du soir, y compris le samedi. On a pu compter, en une journée, de vingt à trente passages, dans un fracas de moteurs ou de réacteurs.

Enfin, bien que la base d'Aulnat ne soit pas concernée, car elle est dotée d'appareils qui ne peuvent en aucun cas atteindre la vitesse du son, je veux associer aux inconvénients et aux dangers incriminés le problème des « bangs » supersoniques.

En date du 29 septembre 1966, le préfet du Puy-de-Dôme donnait à M. le sénateur-maire de Clermont-Ferrand les assurances suivantes : « En ce qui concerne les « bangs » supersoniques, vous savez que j'ai effectué à ce sujet diverses démarches auprès du ministre des armées et du général commandant la IV<sup>e</sup> région aérienne. J'ai eu l'occasion d'en faire part au conseil général. Vous voudrez bien trouver sous ce pli une note d'information qui résume notamment les mesures récentes prises pour atténuer, autant que faire se peut, les conséquences des « bangs ».

En dépit de ces affirmations et des apaisements apportés le 18 décembre 1964 par le général Delfino au cours d'une émission télévisée, il ne se passe pas de semaine sans que, sous l'effet des « bangs », la vaisselle ne remue dans les placards auvergnats, que les vitres ne vibrent d'une façon inquiétante et que les lézards qui existent déjà aux plafonds ne s'aggravent dangereusement.

Il y a trois semaines, un bâtiment agricole de ma commune, laquelle est située dans l'agglomération clermontoise, se trouvait brusquement et sans motif apparent rescindé de la façon la plus soudaine et la plus imprévue.

Mais il ne s'agit là que d'inconvénients matériels. Il faut encore ajouter à la charge de ces « bangs » non seulement le préjudice physique causé aux nerfs de toute la population, des plus jeunes enfants aux vieillards, mais même la fin prématurée de nombreuses personnes présentant une déficience cardiaque.

Reprenant l'argumentation d'un de mes correspondants, je conviens, monsieur le ministre, qu'une armée a besoin d'entraînement. Mais de grâce, que ces opérations s'effectuent au-dessus des océans ou des déserts, si elles sont de nature à créer des perturbations dans la vie des citoyens.

Il nous a été dit, ajoute ce correspondant, que certains pilotes ne respectent pas les directives qui leur sont données quant aux altitudes d'exercice et il nous a été demandé d'aider à la détection des contrevenants en indiquant à l'autorité le jour et l'heure exacte de l'infraction.

Il est inconcevable qu'on puisse nous présenter pareille demande. D'abord, il ne nous appartient pas de faire la police ; nous n'avons pas les connaissances nécessaires pour pouvoir reconnaître s'il y a ou non infraction. Ensuite, ce serait cinq ou six fois par jour qu'il nous faudrait le faire et nous avons d'autres occupations.

Ce qu'il faut, c'est installer des mouchards plombés qui enregistreront simultanément sur chacun des avions l'altitude et la vitesse atteinte. L'électronique doit permettre de tels enregistrements.

**M. le ministre des armées.** De tels appareils sont déjà installés.

**M. Arsène Boulay.** Si les contrevenants font partie du contingent, ils seront reclassés dans les rampants jusqu'à la fin de leur temps. S'ils sont de carrière, ils seront renvoyés dans le civil pour rupture de contrat pour cause d'indiscipline.

En conclusion, je serai sévère et je dirai que l'armée n'a pas le droit de porter préjudice au patrimoine national, mais qu'elle a, au contraire, le devoir de le sauvegarder ; qu'elle n'a pas davantage le droit de troubler la quiétude des citoyens ; que toutes dispositions doivent être prises dans ce sens.

Votre réponse, monsieur le ministre, ne m'a pas apporté hélas ! tous les apaisements souhaités. (Applaudissements sur les bancs de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)

#### DISPENSE DU SERVICE NATIONAL POUR LES SOUTIENS DE FAMILLE

**M. le président.** M. Méhaignerie expose à M. le ministre des armées les conditions fixées par le décret n° 66-333 du 26 mai 1966 pour la reconnaissance de la qualité de soutien de famille sont telles que le nombre des jeunes gens pouvant être dispensés, en cette qualité, des obligations d'activité du service national est extrêmement restreint et que, même dans des cas sociaux particulièrement graves, il n'est pas possible d'obtenir cette dispense. Il lui demande si, au moment où, d'après les déclarations qu'il a faites lui-même devant la commission de la défense nationale, on s'oriente vers une augmentation du nombre des cas de dispense, et une diminution progressive de la durée du service, il n'envisage pas d'apporter

au décret du 26 mai 1966 les modifications nécessaires pour que la majorité des jeunes gens reconnus comme ayant la qualité de soutien de famille puissent bénéficier d'une dispense.

La parole est à M. le ministre des armées.

**M. Pierre Messmer, ministre des armées.** Aux termes des articles 2 et 3 du décret du 26 mai 1966, portant application de l'article 18 de la loi du 9 juillet 1965 relative au service national, la qualité de soutien de famille est déterminée en tenant compte de la situation familiale des jeunes gens et des ressources dont disposeraient leurs familles s'ils étaient appelés au service actif.

Je rappelle que cette méthode de détermination a été choisie à la demande expresse de l'Assemblée nationale car ce n'était pas celle qui avait été proposée par le Gouvernement. Je conviens d'ailleurs que cette méthode, qui est complexe, présente l'avantage d'être plus équitable.

En qualité de soutien de famille, les jeunes gens sont répartis en différentes catégories. La décision de classement dans ces catégories est prise par le conseil de révision, après avis d'une commission spéciale siégeant au chef-lieu du département.

Chaque année, un décret détermine, suivant un ordre prioritaire, les catégories de jeunes gens soutiens de famille qui pourront être dispensés des obligations d'activité du service national.

Le décret du 14 décembre 1966, qui concerne la composition et les obligations d'activité des premier et deuxième contingents de 1967, précise en son article 10 que seuls bénéficient de la dispense les jeunes gens de la classe 1968 figurant dans les catégories 1A et 1B, c'est-à-dire ceux qui ont effectivement la charge de l'une ou de plusieurs des personnes suivantes : enfant, épouse inapte à travailler et — je dis bien « et » — dont les ressources sont, après application d'un quotient familial, soit inférieures au tiers du salaire mensuel de base, soit comprises entre le tiers et les deux tiers de ce salaire.

Compte tenu des besoins du service national et des ressources disponibles d'une classe d'âge, il est possible de fixer pour l'année considérée le volume des dispenses susceptibles d'être accordées et, en conséquence, de déterminer les catégories intéressées.

Toutefois, à partir de données évaluatives et pour la première année de mise en application des mesures de dispense au profit des soutiens de famille, il était indispensable de procéder avec circonspection.

En effet, en matière de dispense, il convient non seulement de prendre en considération les catégories de soutiens de famille ainsi définies mais encore les cas sociaux graves qui sont visés à l'article 21 de la loi du 9 juillet 1965 et à l'article 9 du décret du 26 mai 1966 précité.

Il s'agit, aux termes de ces textes, de jeunes gens qui n'ont pas été incorporés avec leur classe d'âge, qui ont qualité de soutien de famille et dont les personnes à charge se trouvent dans une situation morale ou physique particulièrement critique. Pour bon nombre de ces jeunes gens, l'appel au service a été différé pour permettre à la procédure de suivre son cours normal.

Dans ces conditions, il est prématuré de porter une appréciation sur les résultats qui pourront être obtenus dans ce domaine. Il faut attendre la clôture des opérations de révision de la classe 1968.

Sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications au décret du 26 mai 1966, il serait possible à l'avenir d'étendre progressivement à d'autres catégories de soutiens de famille prévues par ce décret le bénéfice de la dispense, à moins que la durée du service militaire ne soit à nouveau réduite.

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

**M. Alexis Méhaignerie.** Monsieur le ministre, je vous remercie des précisions que vous venez de nous apporter. Cependant elles ne donnent pas satisfaction à de nombreuses familles.

En effet, le décret du 26 mai 1966 est trop restrictif. Il ne permet pas de régler les problèmes que posent certains cas sociaux intéressants.

Jusqu'à présent, en effet, vous venez de le rappeler, monsieur le ministre, les cas de dispense admis généralement ne concernent que les jeunes gens dont le père, la mère, un frère ou une sœur, est mort pour la France ou en service commandé.

D'autres dispenses sont prévues par ordre de priorité pour les hommes mariés pères de famille. Compte tenu des besoins du service national, le Gouvernement arrête le niveau jusqu'auquel seront retenus les cas de dispense.

Actuellement les critères sont de caractère purement familial et la qualité de soutien de famille est strictement liée à l'octroi d'une allocation nécessitée par le départ d'un fils qui prive sa famille de ressources suffisantes.

Cette notion devrait avoir une portée plus large et le critère devrait être non seulement d'ordre familial mais aussi économique.

Cette demande avait été présentée au cours de la discussion du projet de loi sur le recrutement et l'accomplissement du

service national par le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, M. Ribadeau Dumas, et par plusieurs autres collègues.

La notion de soutien moral devrait être introduite à côté de celle de soutien financier dans la définition à retenir.

En effet, il arrive souvent que des entreprises agricoles ou artisanales connaissent de grandes difficultés par suite du départ d'un fils aux armées, surtout quand le père est malade ou infirme et à plus forte raison quand le chef d'exploitation ou d'entreprise est une veuve.

Je pourrais vous citer de très nombreuses situations difficiles que je connais bien comme en connaissent sûrement nombre de mes collègues, telle celle d'un garçon, fils aîné de six enfants, dont le père victime d'un très grave accident du travail a dû être trépané et a eu une jambe coupée. Il reste à la maison trois filles plus jeunes et deux garçons de six et trois ans.

L'aîné dont je parle n'a pu obtenir de dispense et a dû partir au service militaire.

Je vous citerai également le cas d'une veuve restée seule sur une exploitation de trente hectares et qui ne peut trouver de personnel de remplacement.

Ailleurs encore, une veuve d'artisan se trouve dans l'obligation de fermer l'atelier parce que son fils unique est parti effectuer son service militaire.

Je pourrais vous citer bien d'autres cas. Je m'arrête là.

Nous voudrions, monsieur le ministre, éviter que de telles situations se produisent sur le plan agricole ou artisanal. Ces cas malheureux méritent incontestablement de retenir l'attention du Gouvernement.

Je vous demande donc avec insistance de prendre si possible les mesures appropriées et de donner les instructions nécessaires afin que ces cas sociaux très dignes d'intérêt soient résolus à la satisfaction des familles. Ce serait une mesure de justice unanimement appréciée.

Ne croyez pas, monsieur le ministre, que ces jeunes gens veuillent se dérober aux exigences du service national. Mais d'autres exigences, familiales et humaines, ne doivent pas non plus être négligées ; la cohésion morale de la nation ne peut qu'y gagner. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.*)

#### IMPLANTATION D'UNE BASE DE MISSILES DANS LE CANTON DE BANON

**M. le président.** M. Delorme se fait l'interprète auprès de M. le ministre des armées de l'émotion et de l'inquiétude des populations de la région du plateau d'Albion et plus spécialement des communes du canton de Banon où est en cours d'implantation la base de lancement de missiles et qui ignorent, malgré toutes les démarches entreprises par leurs élus, les mesures de protection civile prises par le Gouvernement. Il lui demande s'il peut lui préciser : 1° la nature des travaux de protection envisagés et l'emplacement des abris atomiques qui ont dû être prévus ; 2° le montant des crédits qui seront mis à la disposition du préfet des Basses-Alpes pour organiser la protection des populations ; 3° si le plan Orsec intéressant le département des Basses-Alpes a tenu compte du développement constant du centre nucléaire de Cadarache, et de la base de missiles atomiques et du stockage des ogives atomiques. La récente catastrophe intéressant la région bretonne ayant montré les lacunes graves de certains plans Orsec, il serait indispensable que le Gouvernement s'en préoccupe immédiatement.

La parole est à M. le ministre des armées.

**M. Pierre Messmer, ministre des armées.** En fait, la protection civile est de la compétence du ministère de l'intérieur. L'Assemblée nationale le sait, mais s'agissant d'une affaire dépendant de la mise en service d'une nouvelle unité militaire, j'ai estimé normal, en accord avec mon collègue de l'intérieur, que le ministre des armées réponde à cette question.

Ma première observation portera sur la base de lancement de missiles du plateau d'Albion. Des travaux d'aménagements y sont poursuivis mais elle ne sera pas opérationnelle avant un certain temps, ce qui nous donne les délais suffisants pour mettre en place divers dispositifs de protection civile.

Cependant, la protection de la population autour de la base et la lutte contre les risques de toute nature entraînés par son existence ont été étudiées dès le 27 octobre 1966 par les représentants des différentes administrations réunis à Avignon.

En liaison avec le ministère de l'intérieur, les autorités militaires ont déjà prévu les mesures nécessaires pour assurer le maximum de garanties de sécurité aux populations voisines de la base et tout spécialement en temps de paix. Je crois que les dispositions que nous avons prises pour mettre la population à l'abri d'un accident ne sont pas loin de la perfection.

Le ministre de l'intérieur dispose, de son côté, du corps de défense de la protection civile dont le premier élément a été créé en mai 1967 — voilà tout juste un mois — et dont la

seconde unité serait implantée à Brignoles, dans le Var. Dans un proche avenir des éléments de la première unité spécialisée dans la lutte contre les incendies de forêts et les risques éventuels pouvant découler du fonctionnement d'installations nucléaires vont être envoyés à Brignoles. Lorsque la seconde unité sera constituée, un élément permanent spécialisé sera détaché sur le plateau d'Albion.

J'ajouterai qu'une annexe de détection de radio-activité dépendant du plan Orsec sera mise en place avant la fin de l'année dans le département des Basses-Alpes, une annexe analogue existant déjà dans plusieurs départements, en particulier dans les départements voisins, Vaucluse, Gard, Bouches-du-Rhône sur le territoire ou à proximité desquels se trouvent déjà des établissements nucléaires du commissariat à l'énergie atomique.

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

**M. Claude Delorme.** Monsieur le ministre, vous ne serez pas étonné que les précisions que vous venez de me donner ne m'aient pas convaincu.

C'est le cas d'abord de l'annonce de la création à Brignoles d'une unité spécialisée contre les risques des installations nucléaires. Vous savez aussi bien que moi que cette localité se trouve à 200 kilomètres environ du plateau d'Albion.

Alors que nous venons de constater récemment qu'il ne fallait pas plus de 24 minutes à un avion pour aller de Tel-Aviv au Caire, craignez que lorsque nous aurons le triste privilège de subir les représailles de notre force de dissuasion, votre protection civile, qui viendra de Brignoles, ne soit vraiment ridicule. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

**M. le ministre des armées.** J'ai fait observer qu'un détachement stationnera sur le plateau d'Albion.

**M. Claude Delorme.** S'agit-il des quatre pompiers ou des dix membres de la protection civile que vous allez affecter à mon préfet qui, à l'heure où je parle, doit demander au conseil général des Basses-Alpes 150.000 francs au titre de dépense de premier établissement de la protection civile des populations ?

Comparés aux mille milliards d'anciens francs que coûte votre force de dissuasion, installée, que vous le vouliez ou non, chez moi, c'est aussi bien ridicule !

Il est de mon devoir de vous poser ces questions en ma qualité d'élu. Nous avons tous la responsabilité des populations qui nous ont envoyés au Parlement et j'ai aujourd'hui une très lourde responsabilité à partager avec tous les parlementaires des départements voisins. M. Ayme et M. Pic, ainsi que tous les représentants des départements de la Drôme, de Vaucluse et des Basses-Alpes vous parlent par ma voix.

Si l'on part de Pierrelatte pour descendre vers Cadarache et remonter ensuite vers Séderon puis Forcalquier, on trace un triangle, ou plutôt un quadrilatère. Les Français qui vivent dans ce quadrilatère maudit sont les plus exposés.

Au cours de débats auxquels a participé notre collègue M. Ayme, M. Cazenave, qui n'appartient pas à notre groupe mais qui est un spécialiste de ces problèmes, avait posé certaines questions. Je n'entends pas aujourd'hui ouvrir un débat sur la nécessité ou sur l'inefficacité de votre force de frappe, mais je rappelle que M. Cazenave vous avait démontré combien il était navrant de voir installer sur le plateau d'Albion des engins déjà très largement dépassés.

Alors, ne jouons pas au tennis comme vous avez essayé de le faire au début de votre intervention, monsieur le ministre. Ne renvoyez pas à M. le ministre de l'intérieur des responsabilités qui vous incombent à 100 p. 100 !

Vous implantez sur le plateau d'Albion 27 silos dans lesquels vous allez glisser des missiles. Certains peuvent croire que les missiles sont simplement des petits « crayons », munis d'une tête, totalement inoffensifs, qu'on enfouit dans la terre.

Or nous lisons la presse même quand nous sommes en vacances et nous avons appris qu'un de ces silos, installé en Amérique, avait fait l'objet de graves incidents en août 1965. En effet à Little Rock, dans l'Arkansas, à l'intérieur d'un silo de fusées intercontinentales, très semblables à celles que vous voulez installer chez moi, une fusée Titan II a causé de graves dégâts. Le bilan se solda par 47 morts héroïques.

D'après le compte rendu de cette catastrophe, un moteur Diesel avait explosé. Grâce à l'héroïsme de ceux qui se trouvaient à proximité de ce moteur, la déflagration fut évitée, car le sas du silo avait été fermé. Mais si, par malheur, il ne l'avait pas été, toute une région aurait été contaminée.

Dans ma question orale, j'ai fait allusion au plan Orsec. J'ai parlé de la « marée noire » pour débiter le débat. Mais nous avons tous lu dans la presse, voilà quelques semaines : « Tout est paré ; nous pouvons attendre la marée noire ». Puis nous nous sommes trouvés en présence d'une situation grave et qui a démontré les lacunes du plan Orsec. En présence d'éléments radioactifs contenus dans les missiles qui vont être implantés dans les Basses-Alpes et notamment dans la région des Omergues

et dans la vallée de Séderon, de magnifiques abris vont être construits pour votre état-major, mais pas pour ma population civile.

Si, en même temps, monsieur le ministre, vous m'annoncez, à l'exemple de nos amis suédois, que vous installez à côté de Rustrel, chez le sénateur Pellenc, dans sa commune et dans son canton, les mêmes abris pour la protection civile, je pourrais être à demi satisfait.

Or, ce ne sont pas vos pompiers spécialistes de la lutte contre les incendies de forêts, même s'ils sont appuyés par six ou huit Catalina, qui pourront agir. Au point de vue opérationnel — employons le terme qui convient — vous ne donnez aucun apaisement aux populations que je représente.

Je regrette que ma question avec débat ait été banalement transformée en question sans débat. Si jamais les responsables, pris de folie, appuyaient sur le bouton, nous serions cristallisés « caramélisés », pour parler plus simplement, de Banon jusqu'à Marseille ou jusqu'à Valence. Il me semble que sur un tel sujet on aurait pu laisser s'exprimer largement les soucis des représentants de la région !

Monsieur le ministre, je ne peux pas vous faire assigner en flagrant délit ; mais hélas, le juriste qui vous parle est obligé de vous rappeler que vous tombez sous le coup des dispositions parues au *Journal officiel* du 14 janvier 1961, à la page 557 — vous le savez comme moi, et vous m'approuvez.

En effet, cette zone des Alpes de lumière qui s'étend entre la chaîne de Lure et du Ventoux et le cours inférieur de la Durance et qui jouit d'un climat exceptionnellement salubre doit être équipée, non pas de bases atomiques, mais pour un tourisme de détente, et agrémentée par des centres d'intérêt culturel. Et tous ceux qui y attenteront à la vie des animaux, qui y arracheront les magnifiques lavandes ou autres plantes seront passibles d'une peine d'amende de 1.000 à 100.000 anciens francs.

Au moment où cette protection existe encore et où vos bulldozers se livrent à des travaux de terrassement gigantesques — puisqu'il s'agit de transformer cette région en un magnifique gruyère dont les trous auront vingt mètres de diamètre et cinquante mètres de profondeur, desservis par de splendides autoroutes alors que le département des Basses-Alpes attend des routes plus touristiques et moins dangereuses — souffrez, monsieur le ministre, que je termine mon intervention en vous rappelant que dans cette région même est né un homme éminent, professeur au Collège de France, ancien secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, le professeur Henri Laugier.

Et mon compatriote m'a écrit : « Ce dont je suis sûr, c'est qu'il est vain et ridicule de pratiquer la recette vieille comme le monde : *si vis pacem para bellum*. Aujourd'hui, transposée : si tu veux la paix, prépare la guerre atomique, c'est un de ces mythes fossiles qui rongent et pourrissent la pensée contemporaine. Si quelque initiative hardie ne réussit pas à les jeter à terre, ils conduiront prochainement l'humanité et la civilisation à leur tombeau définitif. Travaillons pour ne pas être témoins de cette prochaine et dernière faille ».

C'est la raison de la tâche que je viens d'accomplir à la tribune du Parlement. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste, du groupe communiste et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des armées.

**M. le ministre des armées.** Sur le fond, je répondrai rapidement sur deux points seulement, mais auparavant je dirai quelques mots sur la forme.

Lorsqu'on traite d'une question aussi grave, il n'est pas exact ni même, je crois, convenable de parler de « mon état-major », de « vos populations » et de « chez vous ».

En fait, il s'agit de l'état-major de la République française et de populations françaises. Il n'y a donc pas lieu, à mon avis, de procéder à ces distinctions. Je voulais le marquer au passage et je suis sûr que vous en conviendrez avec moi, monsieur Delorme. (Applaudissements sur quelques bancs de l'union démocrate pour la V<sup>e</sup> République.)

Cette remarque de pure forme mais non dénuée d'intérêt, à mon sens, étant faite, j'ajouterai un commentaire sur les explosions accidentelles, puisque vous avez évoqué un accident survenu dans un silo aux Etats-Unis il y a maintenant près de deux ans.

Cet accident, qui a en effet entraîné la mort de plusieurs militaires et ouvriers travaillant pour l'armée de l'air américaine, a montré, je l'indique au passage, que malgré sa gravité il ne fut pas suivi d'une explosion atomique, simplement parce que ce n'était pas techniquement possible. Je ne veux pas entrer dans des détails qui relèvent naturellement du secret, mais il n'est pas possible techniquement qu'un accident de ce genre ou un choc par exemple, provoque une explosion atomique. Nous l'avons d'ailleurs vérifié au cours d'expériences que nous avons effectuées dans le Pacifique.

Ma deuxième observation touchera le tourisme. Il faut là garder une certaine mesure. Je n'ai pas l'impression, et je

suis prêt à rouvrir ce débat dans un ou deux ans si nous en avons l'occasion, que l'installation de vingt-sept silos — occupant chacun exactement un hectare et fort peu apparents d'ailleurs puisque leur dalle dépassera à peine la surface du sol — soit de nature à compromettre le tourisme dans la région.

Quant au respect des plantations de lavande auquel vous avez fait allusion, monsieur Delorme, je suis tout prêt à faire replanter, en contrepartie, vingt-sept hectares de lavande dans des endroits qui nous seront proposés, car cela correspond exactement en effet à la loi de 1962 sur l'expropriation des exploitations agricoles.

Quant à la vie des animaux, je ne crois pas qu'elle ait été beaucoup compromise par nos activités. Enfin, l'amélioration du réseau routier, dont vous avez bien voulu faire état, me paraît de nature à favoriser le tourisme plutôt qu'à lui nuire. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République et des républicains indépendants.)

— 2 —

### QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions orales avec débat.

#### PENSIONS MILITAIRES

**M. le président.** Les deux premières questions ont été jointes par décision de la conférence des présidents :

**M. Rémy Montagne** appelle l'attention de M. le ministre des armées sur l'injustice dont sont victimes les militaires de carrière admis à la retraite avant le 2 août 1962, du fait qu'ils ne peuvent bénéficier des dispositions de l'article 6 de la loi n° 62-873 du 31 juillet 1962, modifiant notamment les dispositions de l'article L. 48 du code des pensions civiles et militaires de retraite, en vertu desquelles les militaires et marins, qui ont été atteints, en service, d'infirmités susceptibles d'ouvrir droit à pension au titre du code des pensions militaires d'invalidité, reçoivent la pension dudit code afférente à leur grade. Il lui fait observer que cette disposition législative, bien que modifiant l'article 48 du code des pensions civiles et militaires de retraite, concerne en réalité le régime des pensions militaires d'invalidité et que, par conséquent, elle doit être interprétée selon les règles applicables à ce dernier régime. Or, en matière de pensions militaires d'invalidité, celles-ci étant fondées sur le double principe de la réparation du dommage et de l'égalité entre les bénéficiaires, les avantages nouveaux prévus par la loi ont toujours été appliqués aux situations préexistantes. Il lui demande si, dans ces conditions, il n'estime pas conforme à la plus stricte équité de soumettre au vote du Parlement, à l'occasion de l'établissement du projet de loi de finances pour 1968, un texte permettant à tous les militaires de carrière, quelle que soit la date de leur admission à la retraite, de bénéficier d'une pension au taux du grade.

**M. Vallex** appelle l'attention de M. le ministre des armées sur le caractère particulièrement inéquitable de l'application aux seuls militaires et marins admis à la retraite après le 2 août 1962 du bénéfice des dispositions de l'article 6 de la loi de finances rectificative pour 1962, n° 62-873 du 31 juillet 1962, modifiant l'article L. 48 du code des pensions, ce texte prévoyant « que les militaires et marins atteints, en service, d'infirmités susceptibles d'ouvrir droit à pension au titre du code des pensions militaires d'invalidité reçoivent la pension dudit code afférente à leur grade... ». Il lui expose en effet que les personnels en cause, ayant pris leur retraite antérieurement au 2 août 1962, continuent à percevoir leur pension au taux de soldat, en vertu du principe de la non-rétroactivité des droits nouveaux en matière de pension de retraite. Remarque étant cependant faite à cet égard que le tribunal des pensions de Bordeaux a, dans ses arrêts des 17 juin 1965 et 1<sup>er</sup> juillet 1966, accordé aux intéressés la possibilité de percevoir leur pension au taux de leur grade et compte tenu, par ailleurs, du caractère de réparation auquel correspond le principe des pensions d'invalidité, il lui demande s'il n'estime pas devoir, en toute justice, procéder à un nouvel examen du problème soulevé afin de mettre au point les mesures destinées à permettre à tous les militaires et marins de carrière de bénéficier de leur retraite militaire d'invalidité au taux de leur grade, quelle que soit la date de leur admission à la retraite.

En application de l'article 135 du règlement, j'invite les auteurs de questions à limiter à quinze minutes la durée de leur intervention.

A cet égard, je me permets, mes chers collègues, de faire amicalement appel à votre esprit de discipline. Si chacun respecte son temps de parole, nous pourrions terminer à dix-neuf heures. Dans le cas contraire, il sera nécessaire de tenir séance ce soir, ce qui ne sera pratique pour personne.

La parole est à M. Rémy Montagne, auteur de la première question.

**M. Rémy Montagne.** La question que j'ai eu l'honneur de vous poser, monsieur le ministre, concerne un problème que vous connaissez bien et qui peut se résumer en quelques mots : il s'agit de la portée de la loi du 31 juillet 1962 à l'égard des militaires invalides.

Avant la loi du 31 juillet 1962, les militaires invalides du fait du service pouvaient prétendre, soit à une pension d'invalidité au taux du grade, soit à une pension rémunérant les services, accrue d'une pension d'invalidité au taux de soldat.

Depuis la loi du 31 juillet 1962, les militaires et marins atteints d'infirmités au cours du service ont droit à une pension de retraite afférente à leur grade et à une pension d'invalidité également afférente à leur grade.

Dans l'esprit des membres de l'Assemblée qui, en 1962, ont voté cette loi, le texte devait être rétroactif, comme c'est habituellement le cas pour les lois concernant les pensions d'invalidité, c'est-à-dire qu'il devait s'appliquer non seulement aux militaires rayés des cadres à partir de la publication de la loi, mais aussi aux militaires invalides rayés des cadres avant le vote de cette loi.

Or, quelle ne fut pas leur surprise de constater que, par une circulaire du 31 octobre 1963, M. le ministre des finances et des affaires économiques décidait que les dispositions de l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962 ne seraient pas applicables aux militaires rayés des cadres avant la date de publication de la loi.

A la suite de cette décision, plusieurs questions orales et écrites furent posées par des parlementaires et de multiples recours furent déposés devant les tribunaux administratifs par les militaires intéressés. Le Gouvernement maintint sa position.

Or, monsieur le ministre, l'attitude du Gouvernement, contraire à la volonté du Parlement comme à l'équité, est véritablement inadmissible au point de vue humain.

L'attitude de l'administration est d'abord contraire à la volonté du Parlement. En effet, au moment du vote de la loi de 1962, qui est au centre du débat, M. le ministre des finances avait déclaré :

« Les militaires invalides du fait du service peuvent actuellement prétendre soit à une pension d'invalidité au taux du grade, soit à une pension rémunérant les services, accrue d'une pension d'invalidité au taux de soldat.

« Ce système d'option est d'une application complexe. Il aboutit à des résultats inéquitables. Il présente, en particulier, l'inconvénient de ne pas garantir aux intéressés une rémunération hiérarchisée d'indemnité conformes au grade détenu dont bénéficient au contraire les militaires de réserve.

« Afin de mettre un terme à cette situation, les intéressés se verraient désormais accorder sans restriction la pension d'invalidité du grade assortie de la pension rémunérant les services. »

Au surplus, l'intention du Parlement concernant la rétroactivité de cette loi fut nettement exprimée, notamment au Sénat, par Mme Cardot, parlant au nom de la commission des affaires sociales.

J'ai ici le texte de l'intervention de Mme Cardot ; il ne peut y avoir aucun doute sur le sens de ses paroles. A l'époque, M. le ministre des finances ne répondit pas de façon négative à son observation. Il déclara, en effet, que s'il était clair que l'article 6 était applicable à l'avenir, il n'était pas à même de répondre nettement sur l'application de la loi dans le cas de pensions déjà liquidées et qu'il se réservait d'envisager la possibilité de donner satisfaction à la demande qui lui était présentée.

En somme, il ne disait ni oui ni non.

Quand nos collègues de l'Assemblée et du Sénat virent que le Gouvernement refusait l'application rétroactive qu'ils avaient voulue, ils protestèrent en posant de nombreuses questions écrites ou orales. Je citerai celles de MM. Davoust, député, et Naveau, sénateur. M. Monteil, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées du Sénat, déposa même un amendement. Cet amendement n'apportait pas de dispositions nouvelles.

« Il tend, affirmait M. Monteil, à dire clairement ce qu'à voulu le Parlement en votant l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962. Dans sa bonne foi le Parlement a cru, à l'époque, que ces dispositions simples et équitables concernaient, non pas les invalides des guerres à venir, mais les invalides des guerres 1914-1918, 1939-1945, de la guerre d'Indochine et de la guerre d'Algérie. Il ne venait pas à l'idée d'un parlementaire d'imaginer qu'on proposait cette disposition simple, juste et équitable pour les blessés de l'avenir. Voilà pourquoi, concluait M. Monteil, la commission unanime vous demande de bien vouloir dire le droit, c'est-à-dire qu'elle avait été la pensée du Parlement en votant l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962. »

Vous savez, monsieur le ministre, que le Gouvernement n'est pas entré dans ces vues et qu'il a opposé, à l'amendement

de la commission présenté par M. Monteil, l'article 40 de la Constitution.

Contraire à la volonté du Parlement, l'attitude du Gouvernement est également contraire à l'équité.

Le Gouvernement n'a jamais contesté que l'ancienne législation était inéquitable et que la réforme législative était parfaitement fondée. Il a même dit, je crois, qu'elle était nécessaire.

Cela d'ailleurs a été admis par le Conseil d'Etat. Celui-ci a, en effet, déclaré dans deux arrêts du 15 juin 1965 et du 5 janvier 1966 que l'administration avait le droit de considérer la loi comme non rétroactive. Il n'en a pas moins admis qu'elle aboutissait à des conséquences inéquitables.

Au vrai, la situation paraît d'autant plus inadmissible que le texte proposé au Parlement comme constituant une réforme de nature à mettre fin à une injustice existante ne sera applicable qu'aux militaires de carrière rayés des cadres après le vote de la loi et qu'en conséquence s'en trouveront exclus tous les invalides des guerres de 1914-1918, 1939-1945, de la guerre d'Indochine et de la guerre d'Algérie, qui ont été rayés des cadres avant le 3 août 1962, c'est-à-dire que 99 p. 100 des invalides de guerre, officiers et sous-officiers de carrière se voient privés du bénéfice de la loi.

Si l'interprétation du Gouvernement est fondée, le législateur ne se sera jamais aussi lourdement trompé sur la portée véritable d'une loi qu'il aura votée.

Monsieur le ministre, la seule solution qui convienne à ce douloureux problème est d'admettre la portée générale de la loi. Etant donné que le Conseil d'Etat a désormais statué en décidant que la loi du 31 juillet 1962 n'était pas rétroactive, étant donné d'autre part que le Gouvernement refuse au Parlement, en vertu de l'article 40 de la Constitution, le droit de déposer une proposition de loi ou de présenter un amendement tendant à créer cette rétroactivité, il ne reste plus qu'une solution : il faut, monsieur le ministre, que vous convainquiez vous-même votre collègue, M. le ministre de l'économie et des finances, de déposer avec vous un projet de loi.

A la vérité, une telle demande n'a rien d'exorbitant, si l'on tient compte que, depuis 1919, chaque loi nouvelle en matière de pensions d'invalidité militaire a toujours été appliquée aux pensions déjà concédées.

C'est ainsi notamment que l'attribution de la majoration pour enfant a été accordée aux ayants droit avec rappel, ou encore que l'article 52 de la loi de finances pour 1964, qui a augmenté le taux de l'indemnité spéciale dite allocation numéro 5 pour les grands invalides et les grands infirmes, a, bien que la loi ne contienne aucune disposition au sujet de la rétroactivité, été appliqué aux militaires déjà pensionnés.

Or cet article est parfaitement comparable à l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962. Les deux textes figurent, en effet, tous les deux dans des lois de finances rectificatives ; ils modifient tous deux les dispositions relatives à l'invalidité militaire ; ils substituent sous la même forme un texte nouveau à un texte ancien ; ils créent une disposition nouvelle modifiant la base du quantum de la réparation pécuniaire ; ils sont également muets sur l'application ou la non-application de la loi à ceux qui bénéficient déjà d'une pension d'invalidité militaire.

Il est vrai que, pour l'article 52 de la loi du 19 décembre 1963, M. le ministre de l'économie et des finances a eu pouvoir, dans une instruction du 5 mars 1964, en prescrire l'application automatique, ainsi que pour l'article 31 de la loi du 23 février 1963 qui concerne aussi les pensions militaires.

Il est tout de même surprenant de constater, monsieur le ministre, que la rétroactivité d'une loi adoptée par le Parlement dépende d'une instruction de M. le ministre de l'économie et des finances.

En acceptant de vous rallier au point de vue des députés de l'opposition comme à celui des députés de la majorité au nom de laquelle, je pense, va parler tout à l'heure M. Valleix, vous plaidez, monsieur le ministre, un bon dossier. Vous effacez une erreur qui lèse profondément, aussi bien moralement que matériellement, les militaires invalides et qui, en prolongeant une injustice, se révèle de plus en plus comme une faute. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** La parole est à M. Valleix, auteur de la deuxième question.

**M. Jean Valleix.** Je vous prie tout d'abord, monsieur le ministre, de bien vouloir excuser le nouveau député que je suis d'aborder devant vous un sujet amplement développé sous la précédente législature.

Etant membre de la majorité, comme a bien voulu le rappeler à l'instant mon collègue M. Rémy Montagne, je n'apporterai pas que des critiques. Disons seulement que cette loi est

au fond une bonne loi, mais qu'elle ne nous satisfait pas entièrement. C'est donc afin d'améliorer ses conditions d'application que je vais développer devant vous quelques observations.

Le problème est connu : les militaires et marins, atteints au cours de leur service d'infirmités susceptibles d'ouvrir droit à pension au titre du code des pensions militaires d'invalidité, reçoivent la pension dudit code afférente à leur grade.

Mais cette disposition de l'article 6 de la loi de finances du 31 juillet 1962 ne bénéficie qu'aux seuls militaires et marins admis à la retraite après le 3 août 1962, date de prise d'effet de la loi.

Que les personnels en cause, pour le seul motif qu'ils ont pris leur retraite avant cette date, continuent à percevoir leur pension au taux de soldat apparaît anormal, illogique et inéquitable.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous partagez vous-même ce sentiment, mais je comprends que vous ayez à prendre en compte des arguments juridiques ou financiers, lesquels sont chaque fois rappelés en la matière.

Je voudrais m'employer à en réduire quelque peu la portée. J'indique accessoirement que je renonce à me référer à la décision du tribunal des pensions de Bordeaux dont j'avais fait état dans ma question orale. Cette décision vient de faire l'objet d'une cassation en appel. Il est vrai toutefois que le problème n'a pas été évoqué au fond puisqu'il ne s'agissait que de l'incompétence de ce tribunal.

Je rappelle donc maintenant que cette notion de rétroactivité n'est pas expressément indiquée dans le texte de l'article 6 et que le Gouvernement peut en effet faire valoir qu'elle ne s'applique pas. Cette thèse a été soutenue à l'encontre de l'interprétation visant à considérer les nouvelles prescriptions comme un simple aménagement des modalités de calcul de la pension.

Le droit à pension militaire d'invalidité existe depuis la publication de la loi du 30 avril 1920. Il n'y a donc pas innovation en la matière, mais seulement aménagement d'un droit dont la nature préexistait à la loi de 1962.

En réponse à telle ou telle question écrite posée précédemment, on peut citer les arrêts du Conseil d'Etat des 15 juin 1965 et 5 janvier 1966 par lesquels le Conseil d'Etat écarte la notion de simple changement de taux, mais prête seulement à cet article 6 de la loi de 1962 l'intention d'avoir organisé sur des bases entièrement différentes de celles qui étaient jusqu'alors prévues le droit à pension mixte des militaires.

Modifié dans ses bases, le droit ancien n'est pas remis en cause dans sa nature. Cela fait tomber du même coup, me semble-t-il, l'argument de la non-rétroactivité opposable aux droits nouveaux seulement.

Monsieur le ministre, je ne vous cache que j'ai été très sensible à l'argument selon lequel le règlement de cette question ne pourrait pas être limité aux seuls militaires de carrière. Nous irions ainsi vers un enchaînement en cascade qui aboutirait à une révision d'ensemble des droits de tous les retraités civils et militaires et de leurs ayants cause.

Je sais que vos services évoquent par analogie la modification des régimes de pension d'invalidité civile résultant de cette même loi de 1962, modification applicable aux seuls fonctionnaires ayant quitté l'administration après le 3 août de la même année. La même situation pourrait jouer pour la loi du 26 décembre 1964.

Qu'il me soit permis de rappeler ici la différence fondamentale existant entre le fondement juridique de l'invalidité civile et celui de l'invalidité militaire.

Dans le premier cas, il s'agit en quelque sorte de l'application du régime des accidents du travail. L'invalidité militaire, elle, est régie par la règle de la réparation matérielle du dommage. Cette opposition dans le fondement même du droit ressort d'ailleurs de l'exposé des motifs des articles 5 et 6 visant respectivement chaque cas.

Dès lors se trouve dénoncée l'analogie. L'extension du bénéfice de la loi de 1962 aux seuls militaires et marins est spécifique. *Ipso facto* est écartée la légitime appréhension du Gouvernement devant de lourdes conséquences.

Vous voici, monsieur le ministre, confronté avec les aspects financiers de notre requête. De nombreuses questions écrites ou orales ont déjà été posées à vous ou à vos collègues.

Plusieurs propositions de loi ont été déposées à ce sujet sous la précédente législature. Je pense notamment à celle de MM. Pasquini et Deliaune, et à celle de M. Ziller déposée plus récemment, le 6 avril de l'année dernière. Malheureusement ces propositions n'ont pas résisté à l'article 40 de la Constitution.

Dans ces conditions — sans nous être concertés, M. Rémy Montagne et moi aboutissons à des conclusions comparables — il apparaît que seule une initiative gouvernementale pourrait apporter une solution au problème dont nous débattons.

Monsieur le ministre, je ne voudrais pas prolonger ce débat, mais je vous livre cependant trois brèves réflexions qui me paraissent susceptibles de contribuer efficacement à la solution de ce problème.

Reconnaissons d'abord que les dispositions nouvelles de l'article 6 de la loi de 1962 sont essentiellement inspirées par une volonté expresse d'équité.

Ainsi qu'on l'a rappelé, sous l'empire de la loi du 31 mars 1919, en vigueur jusqu'en 1962, les militaires de l'armée active atteints d'invalidité contractée en service bénéficiaient d'une faculté d'option dont les termes ont varié considérablement selon la législation en vigueur dans le régime du code des pensions. Je ne citerai comme exemple que les lois du 14 avril 1924 et du 20 septembre 1948 qui prévoyaient des amodiations, par conséquent des variations, de la possibilité offerte à une date antérieure de choisir telle ou telle partie de l'option.

L'article 6 de la loi de 1962 améliore nettement ce régime de pensions, puisqu'il met fin au système de l'option et accorde désormais aux militaires intéressés, sans restriction, la pension d'invalidité au taux du grade, cumulable avec la pension rémunérant les services prévue par le code des pensions.

Dès lors, monsieur le ministre, comment soutenir la dualité des situations quand une volonté d'équité générale ressort de l'esprit même de la loi ? Comment, après avoir volontairement écarté les iniquités individuelles du régime antérieur, admettre cette fois des iniquités fondées, si je puis dire, sur le calendrier ?

Certes, les conséquences financières d'une application différente de cet article 6 ne m'échappent pas. Mais la charge supplémentaire qui résulterait de l'application rétroactive de la loi ne saurait aller que s'amenuisant de par la dure loi de la vie, qui joue à l'encontre des intéressés. Or cette constatation n'est pas forcément sans valeur dès lors que l'article 40 de la Constitution peut être invoqué contre toute proposition de loi prévoyant une telle mesure. Le chiffre de 26 millions de francs a été avancé ; mais n'oublions pas que ce crédit serait affecté à d'éventuels bénéficiaires très âgés — dont le nombre diminuerait, par conséquent — qui méritent, n'est-il pas vrai, des attentions particulières de la part de la collectivité.

Dans le même esprit d'équité, de réparation et de solidarité — en restreignant cette fois les limites du problème, l'équité devant avoir une portée générale puisque la politique est un art par lequel on tente d'adapter des conceptions idéales aux possibilités — j'évoquerai, pour terminer, le cas des ayants droit des retraités en cause, notamment des veuves, souvent plus âgées que les titulaires de la pension et dont la situation est, de ce fait, aggravée.

Ces différents problèmes, basés sur des appréciations juridiques, se ramènent en fait à des considérations réelles et humaines. Si une conciliation pouvait intervenir quant à l'interprétation de la loi, un pas en avant serait franchi.

En conclusion, monsieur le ministre, et en demandant votre indulgence pour la longueur de mon propos, j'entends donner acte au Gouvernement et au Parlement du caractère bienfaisant de la loi de 1962.

Au nom même de l'équité fondamentale qu'elle postule, je vous demande de ne négliger aucune possibilité d'en parachèver la juste portée. Au-delà des questions orales ou écrites, au-delà du dépôt de propositions de loi et de l'application de l'article 40 de la Constitution, c'est au Gouvernement que revient l'initiative d'un texte complémentaire ou rectificatif. En droit comme en fait, j'ai tenté de justifier le bien-fondé d'une telle action, même si elle était provisoirement limitée aux plus déshérités que je viens d'évoquer.

Sensible à votre attention comme à celle de l'Assemblée, je suis persuadé que vous aurez à cœur de pousser cette équité jusqu'aux limites du possible en faveur de ceux qui ont particulièrement mérité de notre pays. (Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V<sup>e</sup> République et des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des armées.

**M. le ministre des armées.** Le problème soulevé cet après-midi par MM. Rémy Montagne et Valleix est difficile, moins juridiquement — j'en conviens et je dirai pourquoi dans un instant — que moralement et financièrement. Mais, comme l'ont fait observer les deux orateurs, ce n'est pas un problème nouveau car il a déjà fait l'objet d'un examen par le Parlement au cours du dernier trimestre de l'année 1964, lors de la discussion du projet de loi portant réforme du code des pensions civiles et militaires de retraites.

Le code annexé à cette loi, en application depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1964, a d'ailleurs repris, sans les modifier quant au fond — M. Rémy Montagne l'a rappelé — les dispositions des articles 5 et 6 de la loi du 31 juillet 1962.

En ce qui concerne les militaires auxquels s'intéressent plus particulièrement les deux auteurs de question, il convient de rappeler que, sous l'empire de la législation en vigueur jusqu'à l'intervention de la loi du 31 juillet 1962, les militaires de

carrière ou servant au-delà de la durée légale en vertu d'un contrat avaient une faculté d'option lorsqu'ils étaient atteints d'invalidité imputable au service. Ils pouvaient alors demander à bénéficier d'une pension d'invalidité au taux du grade mais, dans cette hypothèse, ils renonçaient à tout droit à pension au titre du régime des retraites de l'Etat. En revanche, s'ils préféraient percevoir la pension rémunérant les services accomplis, il s'y ajoutait, dans ce cas, une « majoration uniforme pour tous les grades dont le taux était égal à celui des pensions allouées aux soldats atteints de la même invalidité ».

Les termes de cette option instituée par la loi du 31 mars 1919 ont eu, en fait, une portée très variable selon la législation en vigueur dans le régime du code des pensions. Il en est donc résulté des disparités de situation entre les militaires et leurs ayants droit, selon que la radiation des cadres ou le décès des intéressés est intervenu avant ou après l'intervention de la loi du 14 avril 1924, puis de la loi du 20 septembre 1948 qui ont modifié successivement les conditions d'ouverture du droit à pension dans le régime des retraites de l'Etat, droit qui avait été institué par une loi de 1919.

La réforme proposée par le Gouvernement et adoptée par le Parlement en 1962 a mis fin à ce système d'option. Aucun choix n'est donc plus imposé aux militaires d'active ou servant sous contrat. Cette loi de 1962 a accordé, sans restriction, aux militaires de carrière atteints d'infirmités imputables au service la pension militaire d'invalidité au taux du grade, cumulable avec la pension rémunérant les services.

Ces nouvelles dispositions ont donc amélioré nettement le régime d'invalidité des militaires, ainsi que M. Valleix a bien voulu le reconnaître.

Tout le problème vient du fait que ces dispositions ne s'appliquent pas aux militaires de carrière titulaires d'une pension d'invalidité, mais rayés des contrôles avant le 3 août 1962, date de publication au *Journal officiel* de la loi du 31 juillet 1962. En effet, comme c'est le cas pour l'application de toute réforme, il a été jugé que la règle de non-rétroactivité s'imposait en matière de pensions d'invalidité.

D'ailleurs, ce principe général a toujours été appliqué, notamment lors des réformes intervenues en 1924 et en 1948. Certes, ces deux précédents ont été critiqués à l'époque, mais les gouvernements qui se sont succédés de 1924 à 1962 — ils ont été nombreux et n'avaient pas tous la même tendance politique — s'y sont attachés très fermement, pour des raisons que j'exposerai dans quelques instants.

Cette interprétation — les deux orateurs l'ont souligné et je les en remercie — a été confirmée par le Conseil d'Etat lors de l'examen du décret d'application de l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962. Cette haute juridiction s'est également prononcée formellement dans le sens de la non-rétroactivité de l'article 6, à l'occasion de nombreux arrêts rendus au contentieux : trente-sept arrêts ont été à ce jour rendus par le Conseil d'Etat sur l'interprétation de la loi de 1962 ou du code des pensions de 1964 et tous ont été rendus exactement dans le même sens, celui que je viens de rappeler.

C'est ainsi que nous arrivons au cœur du problème car les droits nouveaux qui sont résultés de l'application de la loi du 26 décembre 1964 portant code des pensions n'ont été ouverts qu'aux seuls agents civils ou militaires en fonction le 1<sup>er</sup> décembre 1964. Comme le rappelait M. Valleix, tout ce qui touchait aux pensions et indemnités pour invalidités civiles fut notamment écarté de ces nouvelles dispositions.

S'il peut y avoir dérogation au principe de non-rétroactivité, c'est que la loi, comme le faisait remarquer M. Rémy Montagne, peut, en effet, porter dérogation à ce principe qui n'est pas un principe de droit public. Plus exactement, il a toujours été admis que la loi pouvait, dans certains cas, organiser — c'est le terme qui convient — les conditions d'application permettant une certaine rétroactivité des mesures décidées par le Parlement, surtout lorsqu'il s'agit de pensions.

S'il est possible de décider, par une loi, que joue la rétroactivité — le Parlement la voterait volontiers, presque unanimement ; je l'ai compris depuis le vote de la loi de 1962 — il serait alors inconcevable de limiter cette rétroactivité aux seules pensions militaires d'invalidité, car le problème n'est plus seulement juridique, mais moral.

Certes, M. Valleix a rappelé et a démontré, avec beaucoup de compétence, que la nature juridique des pensions militaires d'invalidité pour blessures de guerre était différente de la nature juridique des pensions civiles accordées, par exemple, pour invalidité causée par accident du travail.

Mais personne dans cette Assemblée ne contestera que si, par hypothèse, le Gouvernement proposait la rétroactivité de la loi pour les pensions militaires d'invalidité, immédiatement ou presque, ce même Gouvernement serait accusé de ne pas agir équitablement en refusant cette rétroactivité à d'autres pensions d'invalidité : les pensions civiles d'invalidité. On aboutirait ainsi à remettre en cause cette règle de non-rétroactivité et à ouvrir une révision des droits d'un grand nombre de retraités.

**M. Rémy Montagne.** Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. le ministre des armées.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Rémy Montagne, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Rémy Montagne.** Dans le cas des accidents de trajet — considérés comme accidents du travail — se posait autrefois le problème des « avant-loi » qui a été réglé par une nouvelle loi rendant rétroactive l'application de l'ancienne loi. Un précédent existe donc.

**M. le ministre des armées.** Je suis d'accord sur ce point : il est parfaitement possible qu'une loi décide la rétroactivité en ce qui concerne les pensions d'invalidité militaires. Mais si nous prenons cette décision, nous serons amenés inéluctablement à reviser les droits — et pour d'autres faits que les blessures de guerre — d'un grand nombre de retraités, non seulement militaires, mais civils, ainsi que ceux de leurs ayants cause.

Une telle mesure peut difficilement être envisagée. En effet, non seulement elle supposerait que soient surmontées toutes les difficultés d'ordre juridique dont je viens de parler, mais surtout elle entraînerait un accroissement considérable des charges de la dette viagère, au moment où celles-ci sont déjà affectées d'un rythme de progression extrêmement rapide.

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que deux orateurs se sont fait inscrire dans le débat.

Conformément à l'article 135 du règlement, qui charge le président de séance d'organiser le débat au vu de la liste des orateurs inscrits, je demande à ceux-ci de limiter la durée de leur intervention à cinq minutes, ce qui correspond d'ailleurs au temps qu'ils ont eux-mêmes demandé.

La parole est à M. Lamps, premier orateur inscrit.

**M. René Lamps.** Mesdames, messieurs, le problème qui nous intéresse aujourd'hui met en lumière l'iniquité, démontrée à cette tribune, du principe appliqué par le Gouvernement en matière de pensions civiles et militaires. Ce débat est d'ailleurs ancien.

Si des militaires ou des marins ont été atteints en service, postérieurement au 3 août 1962, d'infirmités susceptibles d'avoir droit à pension, ils peuvent prétendre à une pension d'invalidité au taux afférent à leur grade ; mais si leur infirmité est antérieure au 3 août 1962, la pension d'invalidité à laquelle ils peuvent prétendre sera basée sur le taux du soldat.

Je ne reprendrai pas les détails qui ont déjà été cités, ne voulant retenir que ce premier principe.

Je disais que c'est un débat ancien. En effet, le principe de la non-rétroactivité des lois, invoqué pour éviter l'application intégrale de la loi sur les pensions civiles et militaires, semble avoir une valeur différente selon que la loi a ou n'a pas d'incidences financières. S'il s'agit d'une loi de droit commun, l'application est immédiate à tous. En fait, le principe de la non-rétroactivité n'est brandi et utilisé que lorsque l'application générale de la loi comporte une incidence financière.

Ce principe a été repris lors de la discussion de la loi de décembre 1964, portant modification du régime des pensions. Observons qu'en application de ce principe, les dispositions du nouveau code des pensions ne sont pas applicables aux personnels ayant pris leur retraite avant le 1<sup>er</sup> décembre 1964 et que la seule exception — elle porte sur la suppression de l'abattement du sixième — n'est en fait pas applicable aux bénéficiaires d'une retraite proportionnelle dont le taux maximum de pension devrait, en toute équité, être porté à 60 p. 100.

Au cours de la discussion de cette loi, nous avons d'ailleurs donné notre sentiment sur la manière dont le Gouvernement applique ce principe de la non-rétroactivité des lois.

Mais revenons au débat en cours. Le problème qui nous intéresse est aggravé du fait que, juridiquement, dans le cas de pensions d'invalidité, il est différent des problèmes généraux que je viens d'évoquer, pour lesquels le principe admis généralement est l'égalité entre les bénéficiaires. Etant donné que les députés ne peuvent pas, en vertu des dispositions réglementaires et constitutionnelles, prendre d'initiative en ce domaine, j'insiste donc pour que ce problème soit réglé rapidement, par exemple à l'occasion de l'examen de la prochaine loi de finances. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

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

**M. Maurice Brugnon.** Monsieur le président, mes chers collègues, je dois avouer une certaine déception après avoir entendu M. le ministre qui ne nous donne guère d'espoir.

Cependant, le mot d'injustice a été prononcé, et les militaires de carrière admis à la retraite pour invalidité avant le 3 août 1962 ressentent douloureusement cette injustice.

Les infirmités qu'ils ont contractées en service ne leur donnent droit qu'à une pension d'invalidité améliorée par rapport à celle que leur vaudrait la loi du 31 juillet 1962,

Sous le prétexte que cette loi n'a d'autre objet que de modifier l'article 48 du code des pensions civiles et militaires, il a été refusé de considérer ses dispositions comme des règles modifiant le régime des pensions militaires d'invalidité.

Il y a là une anomalie.

En effet, l'article 6 de la loi du 31 juillet 1962 accorde aux militaires d'active la pension d'invalidité au titre du grade, pension dont seuls bénéficiaient les militaires de réserve en application de la loi du 31 mars 1919.

On peut alors rappeler que l'article 48 du code des pensions fait référence à l'article 31 de la loi du 20 septembre 1948, qui fait lui-même référence à l'article 59 de la loi du 31 mars 1919.

Ainsi on arrive à cette conclusion qu'en voulant supprimer les sources d'iniquités entre tous ceux qui avaient souffert dans leur intégrité physique le législateur de 1962 en a créé, hélas ! de nouvelles.

Nul n'aurait jamais pu penser que seraient exclus des bienfaits de la loi du 31 juillet 1962 — on l'a dit tout à l'heure — ceux qui précisément avaient le plus souffert au cours des guerres de 1914-1918, 1939-1945, d'Indochine et d'Algérie.

On ne peut oublier qu'il s'agissait de réparer des dommages d'une part, d'assurer l'égalité entre les bénéficiaires d'autre part.

En cette matière, la discrimination est pénible.

En effet il s'agissait de permettre, comme le veut la loi de 1962, à tous les militaires de carrière de bénéficier de leur retraite d'invalidité au taux de leur grade quelle que soit la date d'admission à la retraite, et nul ne pouvait imaginer qu'un hiatus de quelques jours ou même seulement d'un seul jour — le 2 août, que les invalides militaires comptent ainsi parmi les jours maléfiques — donnerait lieu à une discrimination.

On invoque la non-rétroactivité en matière de pension. Dans le cas qui nous occupe, c'est une circulaire ministérielle du 31 octobre 1963 qui en décide, en contradiction avec le ministre des armées qui, dans une lettre du 23 janvier 1964, précise que le Conseil d'Etat a émis l'avis que la question ne pouvait être réglée par décret. Elle ne peut donc l'être par une circulaire ! On a déjà dit quelles interventions parlementaires et juridiques furent faites à ce sujet.

On en arrive à cette situation que, de deux militaires du même grade, blessés le même jour, l'un très gravement et, par conséquent, réformé, l'autre moins gravement atteint, demeurant en activité et rayé des contrôles après le 2 août 1962, ce sera celui dont la blessure est la moins grave qui percevra une pension supérieure.

Ainsi en voulant supprimer une iniquité entre militaires de réserve et militaires d'active, on crée une iniquité entre militaires invalides avant le 2 août 1962 et ceux qui le furent postérieurement à cette date.

Nous, membres de la fédération de la gauche démocrate et socialiste, nous prétendons que nous ne demandons par la rétroactivité dans le sens où on l'entend généralement, puisque nous demandons l'application de mesures actuelles, vieilles de cinq ans, à des situations actuelles, celles des invalides, quelle que soit la date de l'invalidation.

Le Conseil d'Etat et la Cour de cassation ont d'ailleurs jugé dans ce sens à diverses reprises : la Cour de cassation le 20 février 1917 et le 24 juillet 1917, en chambre civile, le 13 janvier 1932 et le 29 décembre 1942, toutes chambres réunies ; le Conseil d'Etat, le 25 mai 1962, en faveur des titulaires des retraites proportionnelles pour invalidité contractée au cours de l'exercice de leurs fonctions.

Il existe des précédents où la rétroactivité a été appliquée dans le domaine même des pensions. Vous avez cité vous-même, monsieur le ministre, la loi du 26 décembre 1964 qui, dans son article 4, admet la rétroactivité par suite de la suppression de l'abattement du sixième et qui l'admet également pour les officiers dégagés des cadres en 1946.

Quand a été substitué le traitement afférent à l'indice 100 au minimum vital, il y a eu, là aussi, application de la rétroactivité.

Nous pourrions citer des exemples dans d'autres domaines ; et notamment le mode de calcul des indemnités d'expropriation par application de l'article 22 de la loi du 26 juillet 1962.

Sans doute invoque-t-on aussi la reprise, dans le code des pensions, de l'article 2 du code civil, mais, monsieur le ministre, cet article n'a jamais eu pour objet de brimer les citoyens ; il est fait, au contraire, pour les protéger et les défendre.

Les arguments invoqués contre la mesure d'équité que nous demandons ne seraient valables que s'il devait en résulter des rappels de pension pour les retraités actuels dont la situation est antérieure au 3 août 1962.

Une loi s'applique à toutes les situations existantes. N'est-ce d'ailleurs pas vrai en matière de fiscalité ? Et notre revendication s'inscrit dans un cadre général.

Toutes les pensions de même nature doivent être soumises au même régime, quelle que soit la date de concession.

Il s'agit d'une mesure d'équité, mais aussi en l'occurrence, monsieur le ministre, d'une mesure d'humanité, puisque ce sont les plus âgés qui souffrent d'une pénalisation douloureuse et qui mériteraient que le Gouvernement fasse en sorte que la loi de finances de 1968 opère les corrections nécessaires. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

**M. le président.** Le débat est clos.

Les trois dernières questions ont été également jointes par décision de la conférence des présidents :

#### SITUATION DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE NATIONALISEE

**M. le président.** M. Delpech attire l'attention de M. le ministre des armées sur la situation de l'industrie aéronautique toulousaine. Des informations, parfois contradictoires, qui sont diffusées, il ressort que des groupements sont en cours, que certaines sociétés sont incorporées à d'autres, alors que des ateliers ne le seraient pas. Les carnets de commandes sont incertains et des bruits divers circulent. Cette insécurité est déprimante pour les travailleurs, qui ne sont ni consultés ni informés, alors que leur concours serait précieuse pour la mise au point des solutions nécessaires. D'ailleurs il est fait observer que dans les tâches dévolues par la loi aux comités d'entreprise figurent les problèmes actuellement posés. Il lui demande s'il peut faire connaître l'état des négociations en cours et l'organisation future projetée, ainsi que les perspectives à moyen et long terme des commandes dont l'exécution sera confiée à ces entreprises.

M. Métayer attire l'attention de M. le ministre des armées sur la situation difficile dans laquelle se trouve l'industrie aéronautique nationalisée et dont le personnel serait désireux de connaître les intentions du Gouvernement sur la réorganisation générale qu'il projette. Il lui demande, également, s'il a l'intention de prendre d'urgence les mesures nécessaires pour accroître le plan de charge de l'usine de la Société nationale de constructions aéronautiques (ex-S. N. C. A. N.) des Mureaux, qui vient, à plusieurs reprises, de réduire les horaires des travailleurs et qui devra, sans commandes nouvelles, procéder à d'importants licenciements.

M. Poniatowski attire l'attention de M. le ministre des armées sur les perspectives de l'emploi dans l'industrie aéronautique nationalisée. Il lui demande s'il peut dès à présent définir les grands choix et les orientations générales qui vont présider à la réorganisation qu'il projette pour cette industrie. Il lui demande également les mesures particulières qu'il envisage de prendre pour améliorer le plan de charge de l'usine de la Société de construction aéronautique du Nord (S. C. A. N.) des Mureaux qui vient à plusieurs reprises de réduire les horaires des salariés et qui devrait, faute de nouvelles commandes, procéder à des licenciements importants.

En application de l'article 135 du règlement, j'invite les auteurs des questions à limiter à quinze minutes la durée de leur intervention.

La parole est à M. Delpech, auteur de la première question.

**M. Georges Delpech.** Monsieur le ministre, la question que j'ai eu l'honneur de vous poser, peut se diviser en deux parties : l'une, relative aux regroupements ou à la réorganisation de l'industrie aéronautique et l'autre aux plans de charge ou au maintien en activité de l'ensemble de notre potentiel de recherche et de construction d'avions.

A la frange, les deux questions sont d'ailleurs connexes, car la forme, la nature ou les conséquences de certains accords peuvent déterminer des évolutions dans le plan de charge de certains ateliers.

Il me semble que, d'abord, le point devrait être fait de vos intentions.

La restructuration de Sud et Nord-Aviation a déjà été entreprise. Morane et Potez ont été absorbés. Dassault négocie le rachat de Breguet. Partout l'Etat est présent, soit parce qu'il est propriétaire, soit parce que ses commandes lui permettent de peser sur les décisions.

La direction de Breguet n'a d'ailleurs pas caché au personnel que l'Etat souhaitait la disparition de l'entreprise et de très hauts fonctionnaires l'ont officiellement confirmé.

Mais le Parlement n'a pas encore eu connaissance des intentions précises du Gouvernement en la matière, même si globalement il en connaît la ligne directrice. Il la connaît et il l'approuve probablement. Car il ne fait aucun doute que, dans son état actuel, notre industrie aéronautique est trop dispersée pour affronter avec quelque chance de succès durable la concurrence de ses puissants homologues étrangers.

D'autre part, à l'approche de l'intégration européenne, nos voisins, constatant chez eux une faiblesse comparable à la nôtre, sont plus réceptifs à l'idée de coopération européenne.

Si donc nous nous déclarons favorables au thème général de la manœuvre en cours, nous sommes en revanche beaucoup plus réservés sur les moyens, voire sur la méthode.

Il nous paraît essentiel que le dialogue, ce fameux dialogue dont on parle tant ici et ailleurs mais qui ne s'instaure jamais, s'ouvre à deux échelons : à l'échelon du Parlement, à l'occasion d'une discussion au cours de laquelle vous exposeriez la conception et les idées du Gouvernement et dont le terme serait la sanction parlementaire logique, c'est-à-dire l'approbation par un vote ou le dépôt d'un contre-projet par les détenteurs du mandat populaire, représentants des intérêts locaux et globaux du pays ; à l'échelon des entreprises par une consultation des délégués élus du personnel, par le canal logique et légal des comités d'entreprise.

Cette consultation, les comités ont cru qu'elle aurait lieu lorsqu'ils ont eu connaissance d'une lettre adressée par M. Georges Pompidou lui-même à l'un de ses anciens collaborateurs, candidat aux élections et publiée le 4 mars dernier. Admirez le choix de la date ! J'en extrais la phrase suivante :

« Les personnels seront d'ailleurs informés des plans de réorganisation actuellement étudiés et de leurs effets. »

Certes, informer ne signifie pas consulter. Mais les travailleurs avaient compris autre chose, d'autant plus que la phrase était habilement rédigée.

Ce que nous demandons, ce n'est pas d'être informés de la réorganisation et de ses conséquences. Nous voudrions que l'on consulte avant la réalisation, au stade de l'avant-projet, ceux à qui la loi a donné vocation d'étudier les problèmes généraux de l'entreprise et d'informer la direction de leur avis.

D'ailleurs même si la loi ne comportait pas de dispositions dans ce sens, ceux qui détiennent le pouvoir de décision devraient, à notre avis, chercher à s'entourer des avis de ceux qui travaillent avec conscience et compétence.

Croyez-vous, monsieur le ministre, qu'il soit bon et juste que les cadres et les ouvriers de Sud-Aviation apprennent par la presse la réforme de leur entreprise ?

Croyez-vous qu'il soit de saine gestion que les membres du conseil d'administration de cette société trouvent dans les journaux le nom du président qu'ils devront choisir quelques jours plus tard ?

Croyez-vous, monsieur le ministre, qu'il soit bon à tous points de vue, social, humain, professionnel, que le personnel de Breguet soit inquiété depuis plusieurs mois par des informations incontrôlées et contradictoires mais toujours pessimistes ?

Certes, il a lu ensuite dans la presse le compte rendu de la déclaration apaisante que vous avez faite devant la commission de la défense nationale, mais l'emploi que vous avez fait du conditionnel laisse peser quelques incertitudes. J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez confirmer cette déclaration ; cela aurait au moins le mérite de faire taire les bruits qui courent parmi les travailleurs, anxieux de leur avenir et de celui de leur famille, bruits qui sont cause d'une grave détérioration du climat social de l'entreprise.

Ne croyez-vous pas qu'une sérieuse consultation, sur des bases loyalement énoncées, serait le moyen le plus fructueux d'entretenir et de stimuler la volonté de collaboration des travailleurs ?

La coopération internationale est nécessaire. Nous sommes acquis à l'idée d'une structure européenne de l'industrie aéronautique. Cependant, là aussi, les méthodes qui président à l'étude du problème ne nous paraissent pas des plus heureuses.

Il semble bien qu'en cette matière aussi on se refuse à déléguer la moindre parcelle de souveraineté, de telle sorte que personne ne commande. La dilution des responsabilités techniques est génératrice de désordre et d'incertitude.

Pour chaque programme, un leader devrait être désigné qui assumerait la charge des décisions à prendre, étant entendu qu'au stade de la conception générale et des définitions la consultation serait la règle.

J'en viens maintenant au deuxième aspect de mon intervention : celui des charges de travail.

L'industrie aéronautique française, particulièrement pour ses programmes civils, est une industrie de cellules.

L'industrie britannique, productrice de propulseurs, avec laquelle elle collabore, la complète. Mais nous demeurons étroitement dépendants des Américains pour les équipements et ce fait peut avoir des conséquences commerciales et politiques importantes. L'exemple le plus remarquable reste, de ce point de vue, l'avortement du marché de Caravelles avec la Chine.

Cette industrie aéronautique européenne, à la naissance de laquelle nous assistons, mériterait son indépendance. Elle peut l'acquérir par la création, ou plutôt le large développement d'un secteur des équipements.

Ce serait en même temps l'occasion de stabiliser des effectifs dont vous avez dit — ce que confirme le V<sup>e</sup> Plan — qu'ils étaient parfois excédentaires. Des reconversions s'imposeraient peut-être, mais elles sont bien préférables au chômage.

Je n'ignore pas que ma suggestion suppose un effort financier important. Je suis convaincu qu'à de nombreux égards le résultat à espérer vaut que cet effort soit fait.

Quant aux plans de charge de nos industries, je dois faire observer que tous les ateliers toulousains, qui représentent cependant la part la plus importante de notre industrie nationale, sont profondément inquiets, car leur avenir repose sur des espérances. Celles-ci pourraient devenir très vite des réalités si les décisions nécessaires étaient prises.

Les directions elles-mêmes déclarent que, pour les plans de charge, un « creux » sera généralement constaté en 1968 et en 1969. Il semble qu'à partir de 1970 les perspectives soient meilleures.

Trois solutions sont dès lors possibles.

La première consisterait à licencier à la fin de 1967 ou au début de 1968 les personnels en excédent. Elle est à rejeter pour de multiples raisons, sociales d'abord — car le problème du reclassement serait difficile à résoudre — techniques aussi, car le redémarrage ne serait pas commode s'il manquait une partie de cette main-d'œuvre hautement qualifiée et donc longue à former.

La deuxième solution consisterait à conserver le personnel existant, qui aurait alors peu ou rien à faire. Il est inutile de démontrer que cette solution serait mauvaise au point de vue économique.

La troisième solution, la meilleure, serait d'assurer, pour combler ce trou, des commandes de l'Etat à nos industries soit pour des fabrications en cours — par exemple Caravelle à Sud-Aviation et Atlantic à Breguet — soit pour le lancement accéléré de productions prévues, tels le Jaguar ou le Stal.

D'autre part, si le feu vert était immédiatement donné à l'Airbus, un climat psychologique serait créé, de nature à rassurer l'ensemble de notre industrie, car cet avion est considéré à juste titre comme la preuve de son aptitude à livrer la bataille internationale et, par suite, à assurer sa survie.

Mais, je le répète, des décisions rapides sont indispensables.

Pour conclure, je voudrais insister sur le caractère de prestige des réalisations de notre aéronautique. Dans le ciel européen, la présence de Caravelle fait beaucoup pour le renom de la France. Demain, Concorde étendra encore notre rayonnement.

Prestige ! indépendance ! votre Gouvernement, monsieur le ministre, est sensible à ces arguments. Les personnels de notre industrie ne demandent qu'à y concourir. Apaisez leurs inquiétudes, assurez-leur du travail, consultez-les sur les décisions à venir concernant leur activité, et vous pouvez être certain de la permanence et de la qualité de leur concours. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Métayer, auteur de la deuxième question.

**M. Pierre Métayer.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je veux tout d'abord joindre ma protestation à celle de mon collègue et ami M. Delpech qui vient de dénoncer les méthodes du Gouvernement.

Depuis de nombreux mois, nous entendons parler de réorganisation de l'industrie aéronautique française. Quelques déclarations officielles, assez ambiguës d'ailleurs, au moment du changement des présidents directeurs généraux, pouvaient nous faire croire à l'imminence d'une réforme. Ces nominations ont surpris l'opinion des milieux compétents. Si l'une des personnalités choisies a certainement les qualités techniques et la formation voulues pour exercer une mission difficile, l'autre n'était nullement préparée aux nouvelles tâches qui lui étaient assignées et n'y avait pas en tout cas vocation. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

Peut-être n'aviez-vous pas d'autre excuse que celle de vouloir caser à tout prix un haut fonctionnaire bien embarrassant parce que trop zélé en des moments difficiles.

Vos décisions ont été prises sans aucune consultation préalable des syndicats, sans qu'ils soient mis au courant de vos préoccupations.

Si le Gouvernement a le droit et le devoir de décider, en démocratie il s'honore en s'entourant des avis de ceux qui seront touchés par ses décisions.

Nous croyons savoir — c'est la presse qui nous en informe, le Parlement l'ignore — que vous voulez fusionner les deux sociétés nationales de constructions aéronautiques et confier à une autre les fabrications d'engins.

Nous estimons que ce serait une erreur, parce que ne seraient pas réunies les conditions d'une émulation nécessaire pour les recherches et les études, et parce que l'absence de concurrence loyale ne permettrait pas la création d'un marché acceptable.

Mais le Gouvernement n'a-t-il pas eu surtout le désir de favoriser l'industrie aéronautique privée, dont le développement excessif prouve bien qu'elle bénéficie de soins privilégiés qui ne sont peut-être pas totalement désintéressés ? (Applaudissements

sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)

Nous réclamons d'ailleurs la nationalisation des entreprises privées qui détiennent un véritable monopole des marchés de l'Etat. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Un problème reste en suspens, auquel mon ami M. Delpech a fait allusion : celui de la création d'une société nationale des équipements aéronautiques.

On sait combien l'aviation française a souffert dans le passé de cette carence. Un gouvernement qui parle si souvent d'indépendance nationale devrait se soucier de cette question.

Mais j'arrête là mes propos de caractère général pour exposer la situation dramatique de l'usine des Mureaux.

Cette entreprise, qui appartient à la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord, compte actuellement un effectif de 1.600 personnes, dont près de 80 p. 100 ont un haut niveau de technicité ; elle emploie en effet 1.250 techniciens et professionnels.

Les possibilités actuelles de l'usine permettraient d'occuper en une seule équipe environ 2.500 personnes. En effet, elle dispose d'une surface couverte de plus de 6 hectares, dont un hangar de piste de 7.200 mètres carrés pouvant recevoir des avions de 60 mètres d'envergure et de 12 mètres de hauteur, et une piste d'envol de 2.500 mètres permettant d'accueillir des avions de 20 à 30 tonnes.

Ses équipements généraux, très complets, peuvent assurer toute fabrication de type aéronautique ou spatial.

Ses équipements particuliers permettent le formage, la soudure, l'usinage et le traitement d'aciers à très hautes caractéristiques mécaniques et la construction intégrale de fusées de 3 mètres de diamètre.

Elle possède également des fraiseuses et des tours modernes. En bref, il s'agit là d'un équipement d'une valeur exceptionnelle mais qui risque de rester inutilisé.

En effet, le plan de charge contractuel s'effondre. De 194.000 heures de travail accomplies en juin 1966 et de 188.700 heures en décembre 1966, on est descendu à 160.000 heures en mars 1967 à la suite d'une première réduction d'horaires. Il n'est prévu que 150.000 heures pour juin. Ce sera ensuite la chute progressive, pour aboutir à 100.000 heures en janvier prochain.

Il s'ensuivra non seulement une réduction des horaires de travail mais des licenciements. D'après des calculs sérieux, près de 400 personnes devraient être licenciées à la fin de l'année.

J'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que la baisse de potentiel au-dessous du seuil de rentabilité normal, lequel peut être fixé aux environs de 180.000 heures, entraîne, malgré les mesures prises à l'encontre du personnel « coopérant », une hausse des coûts de revient qui risque de placer l'usine dans une position critique, ses prix devenant de moins en moins compétitifs, à moins d'accepter — j'espère que vous ne le voulez pas, car ce n'est vraiment pas souhaitable — de travailler systématiquement avec des marges déficitaires.

Quelles sont les causes de cet état de choses ? C'est, bien sûr, la mauvaise situation générale des industries aéronautiques et spatiales ; mais il en est d'autres qui sont propres à l'entreprise.

Le gouvernement allemand a réduit la série des Transall et, pour la S.C.A.N. des Mureaux, cela s'est traduit par une baisse de production de l'ordre de 13.000 heures par mois.

Les programmes de fusées spatiales ont été retardés. Des bruits alarmants laissent craindre la suppression des programmes Améthyste et Eldo deuxième phase. J'espère, monsieur le ministre, que vous nous apporterez des apaisements à cet égard.

On espérait que l'usine serait chargée de la fabrication des éléments de post-combustion du moteur de l'avion Jaguar. Or cet espoir ne se réalisera pas, bien que la direction ait présenté un devis très inférieur à ceux de ses concurrents et que l'usine ait une grande expérience en la matière puisqu'elle a déjà fabriqué des éléments de réacteurs Atar.

Malgré le financement par l'Etat de l'étude et de la réalisation du prototype du lance-missiles devant équiper l'avion Jaguar, le programme semble annulé, au profit de la Grande-Bretagne. Nous comprenons certes la nécessité d'une collaboration internationale dans le domaine aéronautique, mais nous ne pouvons accepter que des sacrifices insupportables soient infligés à l'industrie aéronautique française qui est déjà en état d'infériorité par rapport à celles de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Nous possédons un capital précieux en personnels et en équipements. Nous devons non pas le dilapider mais l'employer efficacement.

Enfin, aucune commande nouvelle n'a été passée à l'usine des Mureaux, aucun nouveau marché n'a été conclu, même pas pour la fabrication des pièces de rechanges des avions qui sont actuellement en service.

On comprend, dans ces conditions, les craintes du personnel. Les syndicats de toutes tendances se sont mis d'accord sur un

certain nombre de mesures qui permettraient de redresser la situation.

D'abord, ils demandent une compensation substantielle, en heures de travail, de la perte provenant de la réduction de la série Transall.

Ils voudraient que des crédits soient dégagés immédiatement pour les fabrications spatiales, pour le développement de la recherche scientifique et la construction de lanceurs et de satellites français de télécommunications.

La fabrication en série des éléments de post-combustion pour l'avion Jaguar devrait être confiée à l'usine des Mureaux puisque ses propositions de prix sont les plus avantageuses pour l'Etat. De même, des lance-missiles pour Jaguar pourraient être construits par la même usine.

Des fabrications aéronautiques ou non, tel le Naviplane ou l'Aérotrain, pourraient être confiées à l'usine des Mureaux qui possède le personnel et les machines nécessaires.

Enfin, des crédits doivent être dégagés en vue de poursuivre les études et la réalisation en présérie de l'avion Nord 500.

J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien accorder l'audience que j'ai eu l'honneur de vous demander, au nom d'un certain nombre de mes collègues, et nous recevoir avec les délégations des syndicats de toutes tendances.

La ville des Mureaux est fière de son usine au personnel hautement qualifié, à l'équipement ultra-moderne, remarquablement située, à 35 kilomètres de Paris, près de la Seine, sur la voie ferrée Paris-Le Havre et desservie par l'autoroute de Normandie.

Le district de Paris veut construire sur le territoire des Mureaux, si l'on place, de 10.000 à 13.000 logements, ce qui portera la population de 25.000 à 80.000 habitants. Va-t-on amener 20.000 travailleurs nouveaux et, en même temps, paralyser la seule usine de la commune ? Obligerait-on, comme on l'a fait en d'autres endroits de la région parisienne, tous les travailleurs à gagner leur vie à trente ou quarante kilomètres de leur domicile, en leur imposant des fatigues insupportables — deux à trois heures de trajet par jour — incompatibles avec une vie de famille normale ?

Allez-vous, dans cette région qui manque d'établissements industriels en dehors des usines Renault et Simca, laisser périliter une entreprise et disperser son personnel ?

Il faut agir vite. Déjà les réductions d'horaires ont entraîné une diminution de 15 à 20 p. 100 des salaires, donc du pouvoir d'achat des ouvriers de la S. C. A. N. Le commerce local s'en ressent puisque près de mille familles sont touchées. Si, comme il est probable, l'horaire de travail est ramené à quarante heures, les ouvriers subiront encore une réduction de leurs salaires. Quant aux licenciés, et malgré leur qualification, ils ne retrouveront pas facilement du travail puisque toutes les entreprises de la région, Renault et Simca notamment, ont également réduit les temps de travail et n'embauchent plus.

Comment ne pas dénoncer votre politique ? Vous diminuez les salaires au moment même où vous augmentez les prix du gaz, de l'électricité, des transports, ce qui entraînera une hausse du coût de la vie et rendra encore plus difficile la situation des travailleurs.

Ce sont aussi les charges de la commune qui s'alourdissent. La caisse des écoles a dû accorder des gratuités supplémentaires pour les cantines. Le bureau d'aide sociale doit accroître ses dépenses.

Dans une commune-dortoir en pleine expansion démographique, sans ressources propres, le coup porté à sa plus grande entreprise la met dans une situation dangereuse qui ne fera que s'aggraver si le Gouvernement ne prend pas des mesures immédiates.

Monsieur le ministre, nous attendons avec impatience votre réponse. Non seulement l'avenir de notre industrie aéronautique est en jeu, mais aussi la vie, le bien-être de nombreux travailleurs et de leurs familles dépendent de vos décisions. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocratique et socialiste et du groupe communiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Poniatowski, auteur de la troisième question. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République.)

**M. Michel Poniatowski.** Monsieur le ministre, il y a quelques mois le Gouvernement annonçait sa décision de procéder à une réorganisation des structures des industries aéronautiques et spatiales. Il considérait, en effet, que ce secteur avait grandi de façon parfois désordonnée, obéissant de manière empirique à l'évolution des techniques et des besoins.

Il avait donc paru nécessaire aux autorités de tutelle, c'est-à-dire, au premier chef, à vous-même, monsieur le ministre, d'envisager des regroupements, des fusions pour que l'industrie française, face à une concurrence internationale grandissante, pût rester compétitive notamment quant à ses prix et à la qualité de ses fabrications.

C'est dans ces conditions qu'ont été envisagées une spécialisation de Sud-Aviation dans le domaine des cellules et de Nord-Aviation dans celui des engins balistiques ou tactiques, ainsi qu'une absorption de la société Breguet par Dassault.

Un tel programme paraît effectivement séduisant dans la mesure où il devrait conduire à un accroissement des moyens, à un renforcement de la capacité de production, à la suppression d'investissements inutiles ou de certains doubles emplois.

En réalité, hormis le remplacement de deux présidents-directeurs généraux, intervenu au début de cette année, il ne semble pas que l'étude du problème important et complexe ainsi posé ait notablement avancé depuis l'annonce des intentions gouvernementales.

Cette situation ne laisse pas d'être préoccupante dans certains de ses aspects, notamment quant à l'emploi dans l'industrie aéronautique.

A cet égard, considérons les faits.

L'industrie aéronautique et spatiale employait au début de 1967, principalement dans la région parisienne et dans le Sud-Ouest de la France, un peu plus de 100.000 personnes : 52.000 dans le secteur privé et 48.000 dans le secteur nationalisé. Pour ce dernier, qui est articulé autour des cinq grands — Sud-Aviation, Nord-Aviation, S. N. E. C. M. A., C. N. E. S., O. N. E. R. A. — la majeure partie du personnel, soit environ 35.000 personnes, est centralisée dans le secteur des cellules et des engins, les effectifs affectés au secteur des moteurs étant stabilisés autour de 11.000.

Le niveau de qualification de cette main-d'œuvre est très élevé, compte tenu des techniques de pointe mises en œuvre.

Le plan de charge des différentes usines intéressées est assuré, semble-t-il, dans des conditions incertaines à compter de la fin de l'exercice en cours.

Un seul programme civil est établi, celui qui concerne l'avion de transport supersonique franco-anglais Concorde, encore que, à ma connaissance, des soucis existent quant à la possibilité de respecter toutes les spécifications techniques définies à l'origine, non pas tant dans les domaines qui ont été publiquement évoqués jusqu'à présent que dans celui de la puissance de propulsion au regard des charges envisagées.

Quant au programme de l'Airbus, sur lequel aurait peut-être dû porter dès l'origine une partie déterminante de nos efforts, il fait toujours l'objet de discussions internationales, bipartites ou tripartites, qui n'ont pas encore débouché sur une discussion concrète. Ainsi l'industrie nationale voit-elle s'éloigner les chances sérieuses qu'elle possédait de s'imposer sur le marché mondial, où existe cependant un besoin de l'avion moyen-courrier à forte capacité en passagers, besoin non actuellement couvert par l'industrie américaine.

S'agissant des programmes militaires, qui sont d'autant plus déterminants que plus de la moitié de la production aéronautique leur est consacrée, des incertitudes demeurent quant à leur contenu réel, qu'il s'agisse de l'avion à géométrie variable, du Jaguar, du Mirage F 1, du Transall, ou des engins dits de la seconde génération.

Certes, la définition de tels programmes n'est pas aisée, compte tenu de leur coût, de la difficulté de la coopération internationale, de la longueur des cycles d'études, d'approvisionnement et de fabrication, comparée surtout à la rapidité des progrès de la technologie.

La situation paraît donc dominée par l'incertitude. Et ainsi s'explique et se justifie l'inquiétude des personnels de l'industrie aéronautique. Leurs craintes se trouvent d'ailleurs confirmées par des réductions importantes d'horaires, par exemple à l'usine des Mureaux, et il est caractéristique que les revendications formulées récemment aient porté plus sur la garantie de l'emploi que sur les salaires.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, je me permettrai de poser un certain nombre de questions :

Premièrement, le Gouvernement entend-il poursuivre sa politique de spécialisation des deux grandes sociétés nationales et estime-t-il que cette concentration soit favorable à une nécessaire émulation, notamment au niveau des services d'études et de recherches ?

Deuxièmement, dans l'affirmative, quelles peuvent être les modalités d'application d'une telle décision ? Y aura-t-il novation juridique avec constitution de deux sociétés nouvelles pouvant entraîner des transferts de propriété — du point de vue des usines, de l'équipement, etc. — et éventuellement des transferts de personnels ? Dans l'hypothèse où au moins les programmes en cours seraient menés à leur fin dans le cadre de l'organisation existante, quelles assurances pourraient être données quant au maintien du niveau actuel des plans de charge et des heures productives ?

Troisièmement, quelles mesures devraient être envisagées pour remédier aux inconvénients de la politique de coopération internationale, laquelle provoque des retards dans les options, dans la conclusion des contrats, dans l'exécution des travaux ? Cette

coopération internationale est nécessaire et inévitable. Encore doit-elle être menée dans des conditions qui ne consistent pas à faire à deux les erreurs qu'on n'aurait jamais osé faire seul.

Quatrièmement, quelles instructions générales peuvent dès maintenant être données pour que soit poursuivie une politique d'investissements susceptible de correspondre à un plan à long terme ?

Cinquièmement, quelles dispositions pratiques peuvent être prises pour que le capital constitué par une main-d'œuvre exceptionnellement qualifiée ne soit pas amoindri par des licenciements prématurés ou des reconversions hâtives, alors qu'il n'a jamais été mis en doute que les techniques de pointe utilisées font progresser l'industrie française tout entière ?

Sixième et dernier point : l'usine des Mureaux de Nord-Aviation.

Cette usine emploie M. Métayer l'a rappelé, un peu plus de 1.600 personnes d'une qualité reconnue et d'un haut niveau de technicité. Le plan de charge est tombé de 194.000 heures en juin de l'année dernière à 160.000 heures en mars dernier et à 150.000 heures ce mois-ci. Sur la base des prévisions présentées, et si de nouvelles mesures n'intervenaient pas, il pourrait tomber à un niveau beaucoup plus bas à la fin de cette année.

Les origines de cette situation, vous les connaissez mieux que moi, monsieur le ministre. Elles se rattachent, pour ne citer que les principales, à la réduction de la série Transall, au retard des nouveaux programmes de fusées spatiales, au retrait du programme de fabrication des postcombustions du moteur de l'avion Jaguar.

M. Métayer a suggéré un certain nombre de solutions. Pour ma part, je serais très heureux — me joignant ainsi à sa proposition — si vous acceptiez, monsieur le ministre, de nous recevoir avec une délégation syndicale pour que nous puissions nous entretenir de ce problème.

Que signifie, en effet, la situation actuelle sur le plan de l'emploi ? C'est d'abord la diminution des heures de travail, réduites de cinquante-trois l'an passé à quarante-sept au mois d'avril dernier et à quarante-cinq pour le personnel ouvrier. Mais c'est surtout la menace de licenciements importants qui, si rien n'est entrepris, se précise pour l'automne.

Puis-je vous demander, monsieur le ministre, les mesures que vous entendez prendre touchant l'usine des Mureaux, afin de préserver l'emploi et l'avenir professionnel de ceux qui y travaillent et constituent une équipe d'une qualité exceptionnelle, ainsi que l'avenir d'une entreprise dont les réalisations ont été remarquables ?

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je tenais à vous exposer. Je suis persuadé que vous aurez à cœur de trouver des solutions qui tiennent compte à la fois des impératifs d'organisation et de progrès technique et des impératifs sociaux et humains qui, à vos yeux et dans la balance des décisions, doivent être d'une importance égale. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des armées. (*Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République et des républicains indépendants.*)

**M. Pierre Messmer, ministre des armées.** Mesdames, messieurs, les questions de MM. Delpech, Métayer et Poniatowski, importantes et difficiles, appellent des réponses complexes, circonstanciées, que je vais m'efforcer d'apporter, tout en étant — je l'espère — moins long que la semaine dernière, où mon exposé sur les mêmes problèmes, devant la commission de la défense nationale et des forces armées, n'a pas duré moins de trois heures !

Les questions qui m'ont été posées ont trait tout d'abord aux structures de l'industrie aérospatiale française.

Ainsi présenté, le problème est bien posé, car ces structures commandent pour une large part l'activité de tel ou tel établissement de notre industrie aérospatiale, notamment des établissements des Mureaux, dont MM. Poniatowski et Métayer ont traité, et des établissements de la région de Toulouse qui intéressent particulièrement M. Delpech.

Je constate d'abord que les structures de l'industrie aéronautique française ont été créées progressivement et d'une façon pragmatique. L'Etat étant le principal et parfois le seul client, un esprit de dépendance par rapport à lui se manifeste tout naturellement, quel que soit le statut juridique des sociétés.

Dans ces conditions, il ne faut pas s'étonner si les structures ont difficilement évolué. La caractéristique essentielle du secteur, au point de vue industriel, est une assez grande dispersion. Les firmes ont des moyens d'études et de fabrication insuffisamment concentrés et une surface financière trop faible. Or, les matériels aéronautiques ont, d'année en année, évolué vers une complexité — donc un coût croissant — qui n'est plus à l'échelle des entreprises actuelles, au moins d'un certain nombre d'entre elles.

Le coût de ces matériels est devenu tel qu'un pays comme le nôtre ne peut plus aborder qu'un nombre limité de programmes impliquant impérativement la réussite technique et commerciale et dont le marché ne peut être qu'international, ce qui impose à notre industrie d'être compétitive.

J'examinerai successivement les facteurs qui commandent l'évolution du secteur aérospatial et les principes d'action retenus avant d'examiner l'économie de la réforme en cours.

Les performances croissantes des matériels aérospatiaux conduisent à une complexité, à une finesse technologique qui croît beaucoup plus rapidement encore. Il s'ensuit que le coût unitaire des appareils, et bien plus encore le coût des études et du développement, deviennent considérables.

Je citais devant la commission de la défense nationale, la semaine dernière, l'évolution des prix au kilo du matériel aéronautique. Elle fait ressortir que ce prix double à peu près tous les dix ans, en francs constants bien entendu. Les ressources affectées aux activités aéronautiques ne pouvant augmenter que lentement, il en résulte que les séries deviennent de plus en plus courtes et que le renouvellement des techniques de production nécessite des investissements de plus en plus lourds.

L'appareil industriel français ne peut donc plus aborder aujourd'hui qu'un petit nombre de programmes. Par rapport à ces programmes, le marché aérospatial se divise en trois catégories.

Il y a d'abord un marché militaire exclusivement national : celui des engins stratégiques et spatiaux et des avions stratégiques. Il se caractérise par une haute technicité des matériels, génératrice de coûts élevés, et par la non-exportation des matériels en question, ce qui entraîne la fabrication de petites séries.

Il y a ensuite le marché militaire national et international, celui des avions d'armes, de transport et d'entraînement, des hélicoptères, des engins tactiques. C'est un marché hautement compétitif qui impose des efforts techniques, commerciaux, industriels importants et qui, il faut bien le dire, suppose aussi, s'agissant d'exportations, l'utilisation de situations politiques favorables. L'initiateur de ces programmes, qui est le ministère des armées, les assure directement, au risque, s'il les choisit mal, d'en compromettre le succès sur les marchés extérieurs.

Il y a enfin un troisième marché, le marché civil national et international qui porte sur l'aviation commerciale et l'aviation générale. Pour la première, la qualité technique et la rentabilité commerciale des productions font la réputation d'une fabrication qui exige d'être suivie par un service après vente aussi efficace que possible. Pour la seconde, les impératifs de coût et de fiabilité sont essentiels, ainsi, également, que le service après vente.

Ces marchés nécessitent tous une action commerciale en profondeur, qui s'adresse dans un cas aux sociétés de transport aériens de classe internationale, dans l'autre cas — je pense aux appareils de l'aviation générale — à une multitude de petites sociétés de transport, de clubs, voire d'utilisateurs privés.

L'importance des exportations, qui représentent près de 40 p. 100 du chiffre d'affaires de l'industrie aérospatiale française, nous conduit à une confrontation sévère avec des firmes étrangères puissantes et bien organisées de tailles très supérieures à celles des entreprises françaises.

Pour notre industrie aérospatiale, la nécessité d'exporter est donc liée à la rentabilité de ses productions.

J'ajoute, répondant à des questions qui m'ont été posées à propos des programmes en cours et qui traduisaient un commun souci de l'incertitude — je crois que le mot a été prononcé par M. Poniatowski — où se trouvent les industriels et les travailleurs, que cette incertitude est, pour une très large part, liée à l'incertitude inévitable en matière d'exportations de matériel aéronautique.

Indiscutablement, notre pays, qui exporte 40 p. 100 de sa production, ne contrôle pas totalement son industrie aéronautique comme il pouvait le faire avant 1955, lorsqu'il n'exportait pratiquement aucune partie de sa production.

Mais si l'exportation est un élément d'incertitude, nous savons aussi qu'elle a été et demeure un élément de progrès et d'expansion. Nous devons donc accepter cette incertitude contre laquelle l'industrie aéronautique devra encore lutter dans l'avenir, étant entendu que, sans l'exportation, elle n'aurait certainement pas atteint le niveau qui est le sien aujourd'hui.

Cet impératif de rentabilité de nos productions n'est pas infirmé par l'évolution prévisible du marché international de l'aéronautique et notamment de l'aéronautique civile. La forte expansion attendue de ce dernier marché ne profitera à la France que dans la mesure où notre aéronautique civile saura soutenir, dans ses domaines d'action, la concurrence avec l'industrie américaine et peut-être bientôt, russe.

Il en est de même en matière de petits engins — qui intéressent tout particulièrement Nord-Aviation — où les ventes à l'étranger sont actuellement très importantes, mais où les prévisions à long terme, liées aux programmes gouvernementaux

et à la conjoncture politique et économique internationale, sont assez aléatoires.

La réforme que nous préparons doit donc permettre au secteur aérospatial d'effectuer sa mutation. La solution consiste à créer des entreprises plus grandes et spécialisées.

La construction d'entreprises plus grandes, par fusion des firmes actuelles, peut en effet accroître la puissance financière qui autorise à la fois un effort de recherche accru et des réseaux commerciaux denses et solides. Cette concentration permet également une meilleure utilisation du potentiel existant par un regroupement des bureaux d'études, un meilleur choix et une utilisation plus rationnelle des investissements industriels de production.

La concentration des efforts est obtenue par une définition plus rigoureuse des fonctions et des responsabilités des maîtres d'œuvre industriels, une simplification des liaisons entre les firmes et la possibilité de mener une politique commerciale d'ensemble. Le critère de concentration ne peut être que technique et lié au produit. Aussi le principe a-t-il été retenu d'une restructuration par domaines techniques : aéronautique, cellules d'une part, engins et propulsion d'autre part.

Je ne conteste pas que les regroupements et spécialisations envisagés poseront certains problèmes. Dans l'industrie des cellules, le regroupement des activités et la spécialisation des entreprises conduit à constituer deux groupes : l'un principalement orienté vers les avions de transport, gros et moyens et les hélicoptères, l'autre principalement orienté vers les avions d'armes.

Autour du premier groupe seront réunis en une société nationale d'aéronautique la majorité des établissements de Sud-Aviation, les établissements de Nord-Aviation spécialisés dans les fabrications aéronautiques et le personnel en provenance des établissements Potez.

Autour du second groupe se retrouveront les industries privées, Breguet et Dassault principalement, qui, vous le savez, sont en train de discuter de leur fusion.

A ce propos, je répondrai à une question qui m'a été posée, il me semble, par M. Métayer au sujet des nationalisations. Il est utile à cet égard de se reporter à ce qui a été décidé en 1936 pour l'industrie aéronautique. C'est en effet cette année-là que les nationalisations ont été décidées et que sont nées les premières sociétés nationales de l'industrie aéronautique.

Sans critiquer en aucune façon ce qui a été fait en 1936, je constate qu'à l'époque le gouvernement, approuvé par le Parlement, en nationalisant ces sociétés a été amené à les racheter à leurs propriétaires pour la valeur qu'elles représentaient. C'était tout à fait normal puisqu'il ne s'agissait pas d'une confiscation mais d'une nationalisation.

Que s'est-il produit alors ? Un certain nombre d'industriels, en tout cas les plus dynamiques d'entre eux, ont utilisé les indemnités qui leur avaient été versées pour créer de nouvelles industries aéronautiques.

Je ne les cite pas mais il est facile de constater que les trois principaux industriels privés, Dassault, Breguet et Potez, étaient nationalisés en 1936. Avec les indemnités qu'ils ont reçues, ils ont soit avant la guerre, soit immédiatement après, construit de nouvelles usines, créé de nouvelles sociétés. Comme ils étaient très dynamiques, ils se sont fait une nouvelle place dans l'industrie aéronautique.

Etant donné qu'en régime démocratique il est difficile d'interdire à quiconque d'exercer telle ou telle activité — et en 1936, le législateur n'aurait pu, sans entrer dans la voie des régimes totalitaires interdire à ces industriels de créer de nouvelles industries — je suis conduit à constater que la nationalisation ne se révèle pas être une bonne formule puisque, en fin de compte, elle aboutit à permettre à des industriels, avec l'argent qui leur est versé par l'Etat, c'est-à-dire celui des contribuables, de créer de nouvelles usines, c'est-à-dire en fait de procéder à des investissements qui font double emploi avec ceux de l'Etat.

**M. Pierre Métayer.** Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. le ministre des armées.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Métayer, avec l'autorisation de M. le ministre des armées.

**M. Pierre Métayer.** Monsieur le ministre, votre raisonnement serait acceptable si l'Etat n'était pas le client principal des industries en cause.

Ce qui, je crois, différencie la politique gouvernementale de 1936 et d'après la guerre et la politique gouvernementale actuelle, c'est que, alors que les commandes de l'Etat étaient autrefois données en priorité aux sociétés nationales, vous donnez maintenant la priorité à l'industrie aéronautique privée. *(Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)*

**M. le ministre des armées.** L'observation de M. Métayer, avec lequel, en raison de l'heure, je ne veux pas entrer dans une longue discussion, comporte une confirmation de ce que je viens de dire et une affirmation contestable.

La confirmation, c'est que l'influence que peut avoir l'Etat sur l'industrie aéronautique c'est d'abord, j'en suis d'accord avec lui, celle qu'il tient du fait qu'il est le principal client ; c'est l'influence de ses commandes.

Je crois d'ailleurs que la nationalisation n'est pas une bonne formule et qu'il en existe d'autres, notamment celle qui consiste à passer à l'industrie aéronautique les commandes qui correspondent à la politique de l'Etat. C'est un premier point.

J'ajoute que la part faite aux sociétés privées dans le total des commandes passées par l'Etat ne se calcule pas en chiffre d'affaires, mais, suivant une formule plus rigoureuse, en valeur ajoutée. Cette part n'a pratiquement pas varié depuis 1945.

C'est un fait indiscutable, que montre l'évolution des effectifs et des chiffres d'affaires des usines qui dépendent des sociétés nationales et de celles qui relèvent de l'industrie privée.

J'ajoute que l'entreprise privée, en aéronautique comme ailleurs, est parfois plus dynamique, plus imaginative et qu'en tout cas l'industrie qui fait l'objet de notre discussion a fait preuve de ses capacités en réalisant des matériels d'une qualité incontestable. Nous venons encore de nous en rendre compte.

J'en viens maintenant — car je ne veux pas insister trop longuement sur telle ou telle question particulière — aux programmes d'engins.

Afin de concentrer les responsabilités d'exécution de ces programmes, il sera constitué un puissant bureau d'études regroupant les moyens de Sud-Aviation et de Nord-Aviation spécialisés dans les études de gros et petits engins. A ceux-ci pourra se joindre une partie de la S. E. R. E. B. dont l'autre partie continuera à assister la délégation ministérielle pour l'armement en vue de la définition et la gestion des programmes. Autour de ce bureau d'études seront regroupés les établissements industriels de Sud-Aviation et Nord-Aviation dont l'activité principale est la fabrication d'engins, qui pourraient être renforcés éventuellement par d'autres établissements. Je pense à ceux de l'armée de terre et de la délégation ministérielle pour l'armement.

Ces usines, ces moyens de fabrication, ces bureaux d'études constitueront une société nationale aux côtés de laquelle pourront subsister certains industriels privés qui se sont spécialisés dans des petits engins, comme Matra et Hotchkiss-Brandt.

Afin de pallier la dispersion des moyens d'études en matière d'autopropulsion, il sera constitué autour de la S. E. P. R., qui est une société contrôlée par l'Etat, des éléments regroupant progressivement les différentes équipes spécialisées dans ce domaine. Dans un premier stade, une fusion de la S. E. P. R. aux activités d'autopropulsion, la S. N. E. C. M. A. et Nord-Aviation pourra être réalisée et à ce noyau seront joints d'autres éléments, notamment certains éléments du secteur autopropulsion de la direction des poudres. Cette société d'autopropulsion sera étroitement associée à la S. N. E. C. M. A. afin de créer un ensemble important couvrant la totalité du domaine de la propulsion.

Des regroupements complémentaires paraissent également souhaitables dans le domaine des moteurs d'avions où coexistent trois firmes : la S. N. E. C. M. A., dont l'activité est concentrée sur les turboréacteurs de moyenne et grande puissance, Hispano-Suiza qui est essentiellement une unité de production travaillant sous licence, et Turboméca, spécialisée dans les petits moteurs, qui dispose d'un excellent bureau d'études. Les rapports entre ces différentes sociétés sont en cours de renforcement.

Je dirai quelques mots de l'industrie des équipements puisque cette question que je n'avais pas l'intention de traiter a été abordée. L'industrie des équipements prend en effet une importance grandissante dans l'industrie aéronautique et une grande partie de la hausse des prix au kilo de l'industrie aéronautique actuelle s'explique par l'augmentation du nombre, du poids, de la complexité des équipements.

Il existe dans l'industrie des équipements, contrairement à ce qui a été dit, une société qui, si elle n'est pas nationale au sens juridique du terme, est contrôlée par l'Etat qui possède la majorité du capital et nomme tous les dirigeants. C'est la S. F. E. N. A. Il est donc parfaitement possible, à partir de cette société, de procéder à des regroupements dans l'industrie des équipements. Mais j'observe que cette industrie est intéressée par des fabrications très différentes ; la construction des trains d'atterrissage, par exemple, ne fait pas du tout appel aux mêmes techniques que la construction de cellules ou de matériel électronique de navigation.

Aussi serait-il absurde et inefficace de pousser à une concentration excessive de l'industrie des équipements. Et d'ailleurs aux Etats-Unis, où la concentration est très forte dans le domaine des cellules et des moteurs, l'industrie des équipements reste au contraire très dispersée et composée de petites et moyennes entreprises au sein desquelles l'activité des ingénieurs et l'imagination des techniciens jouent un rôle extrêmement important.

Pendant une période transitoire d'évolution des structures actuelles vers les formes que je viens de décrire, l'objectif essentiel doit être d'assurer la continuité du développement des programmes et des fabrications en cours. Cet impératif se traduit à plusieurs niveaux.

Sur le plan humain, on doit craindre les perturbations que risquent d'amener des changements trop radicaux de structures, d'information et de commandement au sein des sociétés et tenir compte des investissements intellectuels que constituent notamment les bureaux d'études.

Sur le plan industriel, l'imbrication, dans certaines usines, des fabrications aéronautiques et des fabrications d'engins, auxquelles correspondent des outillages et des investissements spécifiques, interdit d'aller trop loin et trop vite dans le sens de la spécialisation. Il faudra admettre, pendant un certain laps de temps, la survivance d'un état de fait qui ne pourra évoluer que progressivement.

Cette observation répond non pas aux orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, mais à ceux qui estiment que la réorganisation de l'industrie aéronautique devrait être menée très vite et très brutalement. Je ne crois pas que ce soit possible et d'ailleurs ce n'est l'intérêt ni des industriels, ni des travailleurs, ni de l'Etat.

Au point de vue financier, le transfert de la responsabilité de certaines fabrications dont la rentabilité est mauvaise risquerait de poser, notamment aux sociétés qui réalisent des cellules, des problèmes de trésorerie et d'équilibrage de bilans qui ne pourraient être résolus, en attendant la modification ou la suppression de certains programmes, que par une aide financière de l'Etat.

Sur le plan de l'organisation interne des entreprises, il conviendra de procéder à une décentralisation des responsabilités, par exemple, comme nous le prévoyons, en créant des divisions autonomes à l'intérieur de chaque société et des structures particulières, notamment dans le domaine commercial, afin de s'adapter aux caractéristiques spécifiques des marchés.

C'est ainsi, par exemple, que Sud-Aviation, déjà spécialisée, devra spécialiser de plus en plus sa division d'hélicoptères qui est tout à fait différente des fabrications de Concorde ou de Caravelle.

Par ailleurs, les nouvelles sociétés devront remédier à la dispersion de leurs moyens de production en opérant une concentration progressive de leurs implantations.

Ainsi, compte tenu de l'évolution profonde des techniques et des débouchés de l'industrie aérospatiale, la réforme des structures que je viens d'exposer, si elle présente certaines difficultés et pose certains problèmes dont la solution nécessitera une approche pragmatique et prudente, est de nature à placer notre industrie dans une position améliorée, à la fois pour assurer une meilleure économie dans la réalisation de nos programmes de défense et aussi pour faire face à la concurrence internationale, notamment en permettant d'être en position plus forte en matière d'exportation et de coopération.

Ayant terminé la première partie de mon exposé — la plus longue, je tiens à vous rassurer — je répondrai, avant d'aborder les problèmes concernant l'industrie aéronautique de la région toulousaine et l'usine de Nord-Aviation des Mureaux, à des questions qui m'ont été posées au sujet de la procédure que nous avons suivie.

Comme presque tous les hommes, toutes les collectivités qui se préoccupent de l'industrie aéronautique, le Parlement estime, dans sa grande majorité, qu'une réorganisation est nécessaire. Personnellement, je crois même qu'elle était inévitable.

Ce que l'on reproche au Gouvernement, et par conséquent au ministre des armées qui est le tuteur de l'industrie aéronautique, c'est moins cette réorganisation que la méthode que nous avons employée. Au fond, on nous reproche de ne pas avoir engagé un débat suffisamment large.

En ce qui concerne les décisions ou plus exactement les principes qui ont inspiré les décisions, je crois qu'il était impossible d'ouvrir une discussion préalable. Ces principes d'ailleurs ne sont mis en cause par personne ou peu s'en faut, mais je n'ai pas besoin de dire que, si nous avions voulu engager un débat avec les industriels pour les amener à reconnaître qu'ils devaient consentir à une certaine concentration, à une certaine spécialisation, nous aurions abouti à un refus pur et simple.

L'expérience montre en effet que les dirigeants des sociétés comme les syndicats sont plus préoccupés de leurs problèmes particuliers ou des problèmes de la petite collectivité — usine ou région — à laquelle ils appartiennent que des problèmes généraux. Par conséquent, chacun est partisan d'une réorganisation à la condition qu'elle le favorise, mais il est beaucoup moins favorable, nous en avons de nombreux exemples, aux réorganisations qui, pense-t-il, ne l'avantageront pas.

**M. Pierre Métayer.** Le personnel vaut mieux que cela, quand même !

**M. le ministre des armées.** Il me serait facile de citer de nombreuses interventions du personnel — à tous les échelons d'ailleurs, depuis les présidents jusqu'aux syndicats d'usine — qui ne sont pas très favorables aux principes des mesures de réorganisation actuelles, car ils y voient une source de difficultés en ce qui les concerne et ils n'ont d'ailleurs pas toujours tort.

La définition des principes incombe au Gouvernement, sous le contrôle du Parlement et les exposés que j'ai été amené à faire à la commission de la défense nationale montrent, comme le débat d'aujourd'hui, que ce contrôle peut s'exercer. Elle incombe au Gouvernement pour les raisons que j'ai indiquées et que, d'ailleurs, les orateurs ont rappelées, à savoir que non seulement le Gouvernement est le tuteur de l'industrie aérospatiale, mais que la plus grande partie de cette industrie est nationalisée et que l'essentiel des commandes vient de l'Etat.

Donc, si la définition des principes revient à l'Etat — Gouvernement et Parlement — en revanche, je conviens que l'application pratique des mesures en cause, la transformation des structures des sociétés, peut-être le transfert de l'une à l'autre de tel ou tel établissement, la reconversion des fabrications de telle entreprise nécessitent la consultation des intéressés.

J'ajoute que cette consultation doit avoir lieu par les voies normales — je l'ai d'ailleurs déjà annoncé aux syndicats — c'est-à-dire par la voie des comités d'entreprise de chaque société. Et je confirme que, lorsque nous en serons arrivés au stade de l'exécution, nous procéderons à cette consultation qui doit être plus qu'une information mais ne saurait constituer dans ses conclusions une obligation pour le Gouvernement.

J'en viens enfin aux deux questions particulières qui m'ont été posées.

En ce qui concerne l'avenir de l'industrie aéronautique de la région de Toulouse, je serai relativement bref, d'autant plus que je dois aller à Toulouse samedi pour l'inauguration du sixième salon de l'aéronautique, et que je serai en mesure, au cours de ma courte visite dans cette ville, de répondre aux questions qui me seront posées à ce sujet.

J'indique seulement que les restructurations en cours ont précisément pour objet de répartir au mieux les activités aéronautiques de façon à assurer au potentiel existant une utilisation optimum.

Le plan de charge des usines Sud-Aviation de Toulouse présentait effectivement un certain fléchissement en 1968, la liaison entre le programme Caravelle, limité à 260 appareils, et le programme Concorde n'étant pas parfaitement assurée. Ce fléchissement peut néanmoins être compensé si l'évolution du marché justifie un lancement de 10 Caravelle supplémentaires.

La participation des usines Breguet de Montaudran à la fabrication de l'avion Jaguar ne sera pas remise en cause dans le cadre des réorganisations actuellement en cours. Mais il faut signaler que le plan de charge de la firme Breguet connaît une période critique jusqu'en 1969, date à partir de laquelle les fabrications de Jaguar commenceront à représenter un volume d'activité appréciable.

Les restructurations sont, à mon sens, de nature à mieux assurer l'utilisation du potentiel représenté par les usines de la région toulousaine en leur permettant de participer à la réalisation de programmes autres que ceux initialement prévus.

Les questions posées par M. Métayer et par M. Poniatowski soulèvent le point particulier du plan de charge de l'usine Nord-Aviation des Mureaux.

Cette usine emploie 1.650 personnes — on l'a rappelé — dont 928 « productifs ». La durée hebdomadaire du travail a été ramenée — on l'a également souligné — de 53 heures l'année dernière, ce qui d'ailleurs était beaucoup, à 45 heures au minimum, la moyenne s'établissant à 47 heures et demie. Compte tenu de cette diminution des horaires, je ne crois pas qu'il y ait lieu de craindre des licenciements d'ici à la fin de 1967.

La charge de l'usine des Mureaux est schématiquement assurée à raison de presque 50 p. 100 par des fabrications destinées à l'avion franco-allemand Transall. Or cette charge diminue régulièrement du fait de l'avancement du programme.

De plus, la commande allemande, qui portait sur 110 appareils, n'a pas été, comme on l'a dit, réduite à 60 appareils puisque aucune décision n'a été prise à ce jour, mais elle est susceptible d'être ramenée à ce chiffre. J'espère toutefois qu'un chiffre supérieur sera retenu.

Le maintien de la charge Transall est lié à l'obtention de compensations en charge que nous avons demandées à la République fédérale pour pallier les effets de la diminution de sa commande et qui porteraient justement sur les plans centraux et les nacelles des moteurs qui sont déjà fabriqués aux Mureaux.

Si nous arrivions à un accord avec nos interlocuteurs allemands, la charge du Transall, qui représente près de 50 p. 100

de la charge des Mureaux, serait constante pendant toute l'année 1967.

La charge de l'usine des Mureaux est complétée par la fabrication d'engins tactiques. Elle est pour l'immédiat assurée et son évolution en 1968 dépend des commandes d'exportation de ces matériels, sur lesquelles il m'est impossible de faire des pronostics sérieux.

En ce qui concerne les activités relatives aux gros propulseurs, l'usine des Mureaux participera en tout état de cause à la réalisation des structures pour le programme de lanceurs Super-Diamant au centre national d'études spatiales.

L'activité correspondante pourrait être de l'ordre de 20.000 véryns par mois à partir de 1968, soit environ 15 p. 100 de la charge actuelle de l'usine.

En conclusion, le plan de charge de l'usine des Mureaux est assuré pour l'immédiat. Son évolution dépend, d'une part, du programme Transall, sur lequel nous ne sommes pas les seuls à nous prononcer, et notamment des compensations qu'il sera possible d'obtenir pour la réduction éventuelle des commandes allemandes, d'autre part, du lancement effectif du programme Super-Diamant du centre national d'études spatiales, décision qui devrait être prise avant le début des vacances.

Il faut noter enfin que certains éléments peuvent rectifier les prévisions dans un sens favorable. Il en serait ainsi de la mise en œuvre d'un programme civil Transall et de l'exportation d'engins tactiques.

J'ai conscience d'avoir répondu d'une façon incomplète aux questions qui m'ont été posées, mais le sujet est tellement vaste qu'il ne m'était pas possible d'être exhaustif dans une intervention aussi réduite.

En tout cas, je peux confirmer de la façon la plus solennelle à l'Assemblée nationale que le Gouvernement est parfaitement conscient de l'importance de l'industrie aéronautique, de son importance nationale sur les plans scientifique, technique et commercial et qu'il fera tout ce qui est en son pouvoir pour maintenir et même développer les activités de notre industrie aérospatiale. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V<sup>e</sup> République et des républicains indépendants.*)

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que huit orateurs se sont fait inscrire dans le débat.

Conformément à l'article 135 du règlement, qui charge le président de séance d'organiser le débat au vu de la liste des orateurs inscrits, je demande à ces orateurs de limiter la durée de leur intervention à cinq minutes et je les en remercie par avance.

J'indique que la séance devra être levée à dix-neuf heures.

La parole est à M. Quettier, premier orateur inscrit.

**M. Maurice Quettier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le 29 mai dernier, j'étais en train de lire un article de M. Robert Blum, président de l'union syndicale des industries aéronautiques et spatiales, article consacré au 27<sup>e</sup> Salon international de l'aéronautique et de l'espace tenu récemment au Bourget, quand on m'annonça l'arrivée d'une délégation des syndicats de la Société de construction aéronautique du Nord des Mureaux.

M. Robert Blum écrivait dans cet article : « La situation du secteur aérospatial est actuellement satisfaisante et ses divers éléments font apparaître une industrie solide, en expansion, et présentant les caractéristiques habituelles des activités de pointe... ».

Les syndicalistes que je recevais et qui appartenaient à tous les syndicats : C. G. T.-F. O., C. F. D. T. et C. G. C., ne partageaient pas l'optimisme de M. Robert Blum.

Au contraire, ils étaient venus me voir pour m'exposer leurs motifs d'inquiétude.

En effet — comme il a été dit — le plan de charge contractuel de l'usine des Mureaux s'effondre : 194.000 heures réalisées au mois de juin 1966, 160.000 heures réalisées au mois de mars 1967, ce qui entraîne une première réduction d'horaire. Mais il n'est prévu que 150.000 heures ce mois-ci et ce sera ensuite la chute progressive pour aboutir à 100.000 heures en janvier prochain.

Une seconde diminution d'horaire est appliquée au personnel coopérant depuis le 1<sup>er</sup> juin.

Ainsi, en quelques mois, les horaires sont tombés de cinquante-quatre à quarante-cinq heures. Cette réduction pose des problèmes souvent angoissants aux familles dont les ressources se trouvent considérablement diminuées.

De plus, il est clair pour tous que ce n'est là qu'un commencement. Si aucun contrat nouveau n'est passé avec la S. C. A. N. des Mureaux et malgré vos assurances, monsieur le ministre, il faut s'attendre à des licenciements qui pourraient atteindre 400 personnes en fin d'année, soit le quart du personnel actuel.

Des remèdes sont possibles, dans l'immédiat, pour mettre fin à cette situation de l'usine des Mureaux. Les syndicats ont présenté toute une série de suggestions que je ne reprendrai pas puisqu'elles ont été évoquées tout à l'heure.

Le Gouvernement, monsieur le ministre, a-t-il vraiment l'intention de trouver des remèdes à cette situation ou, au contraire, ne va-t-il pas profiter des pouvoirs spéciaux pour mettre en pratique, par voie autoritaire, les 15.000 licenciements prévus dans l'aéronautique, en hypothèse moyenne, pour fin 1967 ?

N'assiste-t-on pas au début des mesures de concentration et de restructuration des entreprises nationales, envisagées depuis longtemps et faisant l'objet d'études au sein d'une commission spécialisée présidée par le général Fourquet ?

L'idée directrice du Gouvernement semble être le regroupement de l'ensemble des sociétés nationales aéronautiques et spatiales en les spécialisant par secteur d'activité, et vous venez de confirmer cette orientation, monsieur le ministre.

Or cette spécialisation des entreprises aéronautiques va à l'encontre de la doctrine officielle jusqu'à maintenant admise et qui consistait à préconier la diversification des fabrications et études pour permettre aux sociétés d'équilibrer leurs plans de charge.

Car le vrai problème que ne résoudra pas la concentration reste le plan de charges de l'industrie et la définition d'un programme aérospatial.

Cela suppose, à notre avis, d'abord l'abandon de certaines fabrications militaires et de la force de frappe qui absorbe des crédits de recherches et d'études au détriment d'autres fabrications aéronautiques et spatiales susceptibles de satisfaire les besoins civils.

La nécessité d'un programme de fabrications civiles est pleinement justifiée par l'accroissement du trafic aérien : plus 16 p. 100 pour le trafic passagers et plus 27 p. 100 pour le fret en 1965. D'après les études de conjoncture, le trafic doit représenter en 1975 trois fois son volume actuel et l'on peut estimer qu'en 1985, la moitié du trafic aérien sera consacrée à l'acheminement des marchandises.

Or, parmi les programmes d'avions civils, les deux plus importants concernent la fabrication du Concorde, actuellement en cours au stade du prototype, et le projet Air-Bus qui, lui, en est encore au stade des décisions.

Si le Concorde symbolise la technicité avancée et le transport rapide de demain, le projet Air-Bus répond à un besoin de transport de masse. Pourtant, le Gouvernement n'a pas encore débloqué les crédits nécessaires pour lancer cet appareil. Ce faisant, il effectue un choix politique qui pénalise l'industrie aéronautique au bénéfice d'autres choix plus contestables.

D'autres appareils, comme le Nord 262 — classé deuxième par les Américains pour le remplacement du D. C. 3 — le Breguet 941, le Transall en version civile présentent des chances réelles de vente, mais ils ne font l'objet d'aucune aide.

Il y a enfin la gamme variée d'avions légers, d'avions d'affaires et d'hélicoptères.

Mis à part le Concorde, dont la construction ne peut à elle seule procurer du travail aux 100.000 salariés de l'industrie aérospatiale, rien n'est prévu dans le V<sup>e</sup> Plan pour aider financièrement le lancement en série de tous les autres appareils civils.

Dans le domaine des propulseurs, le retard actuellement enregistré en France dans la réalisation de moteurs de forte poussée nécessaires pour Concorde et Air-Bus, résulte du manque d'options techniques, économiques et politiques prises en temps voulu.

A la S. N. E. C. M. A., la production en série est presque exclusivement militaire et repose sur les différentes versions de l'Atar. Or, conçu pour des performances uniquement militaires, l'Atar n'a pu être utilisé pour la propulsion d'avions commerciaux.

Pour assurer l'avenir à long terme de l'industrie des propulseurs, il est donc indispensable d'élaborer un programme d'études de moteurs civils et d'en assurer le financement, de manière à permettre la continuité des travaux.

Quant au secteur spatial de l'industrie aérospatiale, il est, lui, de création récente. Pourtant, d'après l'U. S. I. A. S., 12.500 personnes se consacraient en 1965 aux activités de l'industrie spatiale.

Or il apparaît que l'orientation militaire qui est réservée dans l'avenir au secteur spatial n'est pas propre à favoriser son développement et va à l'encontre d'un programme de réalisations spatiales à des fins industrielles et commerciales, telle la mise en orbite de satellites, d'application directe et rentable dans le domaine des télécommunications et de la télédiffusion.

Une industrie alimentée par des commandes militaires évoluant sous la direction des états-majors ne peut, à notre avis, développer pleinement son aptitude créatrice. Il faudrait donc établir un programme d'études et de fabrication spatiales, dont les éléments pourraient être : la poursuite de la fabrication de la fusée Diamant et le développement de sa version à capacité améliorée ; la poursuite des études puis la réalisation des moteurs à haute énergie H 2-02, indispensables au transfert des masses élevées ; la mise en chantier d'un lanceur de grande

puissance qui permettrait de disposer d'un réseau de satellites de télévision en direct.

Ces propositions sont à la mesure de notre potentiel industriel mais leur accomplissement dépendra pour beaucoup des deux conditions suivantes :

Premièrement, la suppression de la tutelle absolue exercée par les autorités militaires sur l'industrie spatiale ;

Deuxièmement, la nationalisation des principales entreprises privées, dans le cadre d'une véritable réorganisation qui, s'appuyant sur un programme aérospatial civil cohérent et doté des crédits nécessaires à son financement, permettrait de développer les investissements, de satisfaire les revendications des salariés, tout en assurant l'expansion de l'industrie aérospatiale.

Nationaliser, c'est rendre à la nation ce qui lui appartient en fait, c'est permettre que le potentiel de l'industrie aérospatiale soit utilisé dans l'intérêt du plus grand nombre et non au profit d'une minorité.

Ces nationalisations, s'inscrivant dans un changement radical de politique de notre pays, permettraient d'en finir avec le gaspillage d'énergie et de ressources et l'enrichissement de certains monopoles aux dépens des sociétés nationalisées. Bien souvent, en effet, les sociétés nationales ont été utilisées et mises en coupe réglée par quelques constructeurs privés jouissant d'appuis gouvernementaux et de crédits.

Les nationalisations permettraient d'orienter judicieusement les investissements et d'utiliser rationnellement les moyens de production et la haute technicité reconnue des cadres, ingénieurs et travailleurs de l'aérospatiale.

Mais, pour qu'il en soit ainsi, il faudrait que la gestion des usines nationalisées soit effectivement contrôlée par les travailleurs. Ceux-ci devraient être représentés au conseil d'administration plus largement qu'ils ne sont actuellement dans les sociétés nationales et y disposer de pouvoirs effectifs.

Les pouvoirs des comités d'entreprise et des comités centraux d'entreprise devraient être étendus, tant dans le domaine économique que social.

Mais nous savons bien, monsieur le ministre, que toutes ces mesures sont impossibles sous l'actuel régime, étroitement dépendant des monopoles capitalistes.

C'est pourquoi une véritable politique de sauvegarde et d'essor de l'aéronautique suppose une politique démocratique que peuvent seules mettre en place les forces de gauche de notre pays, unies sur la base d'un programme commun s'inspirant des intérêts de la grande masse du peuple. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

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

**M. Jean-Marie Commenay.** Dans une communication récente à la commission de la défense nationale, vous avez, monsieur le ministre, fait état des nécessités qui s'attachent à la restructuration de nos industries aérospatiales.

Vous avez notamment indiqué que les programmes en cours dans ce secteur doivent s'enchaîner sans solution de continuité et qu'aucune politique de saupoudrage n'est désormais possible.

S'il est indiscutable que des modifications doivent être apportées à l'industrie aérospatiale française, il conviendrait cependant que les personnels dont le sort est lié à ces changements soient informés de leurs modalités et qu'en tout cas les mesures de réorganisation ne se traduisent pas par une réduction du nombre des emplois.

Avant toute opération de restructuration, il serait hautement souhaitable que les cadres et les ouvriers soient préalablement informés du sort de leur entreprise.

Actuellement, à titre d'exemple, un accord serait conclu entre la société Breguet Aviation et la société Dassault permettant à cette dernière de devenir majoritaire chez Breguet. En même temps interviendrait la cession à Sud-Aviation de l'usine Breguet de Toulouse.

Vous-est-il possible, monsieur le ministre, de nous informer sur l'état des négociations en cours, sur leurs conditions et sur leurs incidences financières ?

Dans la même perspective, permettez-moi de vous rappeler le débat intervenu le 19 mai dernier sur l'avenir de Potez, et singulièrement sur la société Potez-Landes.

Sud-Aviation n'a pas accepté de prendre en charge cette usine en raison de la faiblesse de son potentiel. Est-il encore permis de penser que la société Potez pourra cependant y poursuivre normalement des activités aéronautiques ?

A cet égard, le personnel est dans le doute. Selon certains — c'est d'ailleurs la thèse que vous avez émise ici récemment — il s'agit d'un problème de reconversion. Selon d'autres, la société Potez pourrait poursuivre ses fabrications. Il est dur d'imposer aux personnels et à leur famille, ainsi qu'aux administrateurs locaux une telle incertitude.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir ouvrir ce dossier de la restructuration afin que

les salariés, leurs organisations syndicales et les administrateurs locaux puissent être fixés sur l'avenir des entreprises auxquelles ils sont attachés.

Parallèlement à cet effort d'information doivent être élaborées toutes mesures utiles — recyclage, reclassement après formation professionnelle des personnels, mesures favorables à la reconversion — de manière que soit assuré à chacun le droit à l'emploi.

Dans la mesure où la restructuration impose dès maintenant la cessation des activités aérospatiales, il importe d'encourager avant le terme prévu les opérations de reconversion susceptibles de maintenir le plein emploi.

M. le président Lemaire, dans un rapport présenté ce matin à la commission de la production et des échanges, déclarait qu'en France « tout le problème des incitations est à revoir ».

Il rappelle dans son rapport que l'implantation en province, dans les villes de moyenne importance et même petites, peut seule empêcher l'accroissement de l'exode vers Paris de la main-d'œuvre industrielle et agricole.

En conclusion de son excellent rapport, M. Lemaire indique que récemment la délégation à l'aménagement du territoire a décidé que les aides aux entreprises se décentralisant dans la zone de Brest atteindraient 40 p. 100 des investissements.

C'est, a ajouté M. Lemaire, une expérience qui mérite d'être suivie de près.

Je souhaiterais ardemment, au terme de ce débat, que dans le secteur de l'aéronautique il soit tout spécialement tenu compte des pertinentes observations de notre collègue pour les villes et les zones qui seraient susceptibles d'être désertées par l'industrie aéronautique en les faisant bénéficier d'aides maximales comme celles qui ont été prévues en faveur de Brest.

A cet égard, le bénéfice de la prime d'adaptation industrielle devrait, à mon avis, être automatiquement accordé dans les zones où l'industrie aérospatiale sera abandonnée selon le plan de restructuration.

Je vous ai présenté cette requête il y a quelques semaines, monsieur le ministre. Je souhaite qu'aujourd'hui vous puissiez m'apporter quelques précisions supplémentaires car s'il est exact qu'une restructuration doit intervenir dans le secteur considéré, il est à mon avis souhaitable de la favoriser au maximum en permettant aux personnels dont la compétence et la technicité méritent une considération particulière, de se maintenir sur place, peut-être en exerçant une autre activité que celle de l'industrie aérospatiale, afin de ne pas déséquilibrer l'économie de régions où ces industries sont depuis longtemps implantées.

Tel est le vœu que je vous renouvelle ce soir : nécessité de l'information et octroi d'aides en faveur de la reconversion. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

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

**M. Guy Ebrard.** Monsieur le ministre, je souhaite vous présenter quelques observations et vous poser deux brèves questions.

Ma première observation concerne le projet Concorde. Il paraît évident que l'importance de la décision prise par les gouvernements français et britannique quant au financement du projet a été fondée sur des estimations manifestement sous-évaluées.

Lors du débat sur la loi de finances rectificative pour 1966, M. le secrétaire d'Etat au budget a justifié les dépassements de crédits par des contraintes techniques de l'appareil qui doit voler à mach 2, contraintes génératrices d'erreurs importantes et, nous a-t-il dit, inévitables, en même temps que par une modification de la ligne de l'appareil et de la puissance de ses réacteurs.

Les dispositions de l'article 25 du projet de loi permettaient au Gouvernement d'accorder des garanties de financement à Sud-Aviation et à la S. N. E. C. M. A. D'autre part, nous avions consenti à ces mêmes entreprises 150 millions de prêts pour le lancement d'une fabrication en série de cet appareil.

A ce moment-là, il nous avait été indiqué que dès l'instant où le gouvernement britannique aurait fait connaître son accord sur le projet, le Gouvernement français s'expliquerait devant le Parlement sur l'ensemble du projet Concorde.

Etes-vous, aujourd'hui, en mesure, monsieur le ministre, de dresser devant nous le bilan financier complet de cette opération, notamment en ce qui concerne les prévisions de dépenses qui atteindraient 8 milliards de francs, soit 4 milliards pour la France, chiffre qui, à l'époque, avait été avancé par M. le secrétaire d'Etat au budget ? Ce chiffre ne semblant pas exact, pourriez-vous nous indiquer le montant réel de la dépense ?

D'autre part, pouvez-vous nous préciser l'importance des crédits prévus pour la construction du Concorde par rapport à l'ensemble des crédits de l'industrie aéronautique et nous indiquer si cette opération va retarder ou annuler certaines autres opérations, par exemple le projet Air-Bus ?

Ma deuxième série d'observations et de questions concerne le plan de charge des industries aéronautiques.

S'il existe des inquiétudes dans le domaine des industries aéronautiques, elles tiennent, dit-on parfois, à des données psychologiques, mais surtout à des questions techniques et économiques. Or, la France, depuis bientôt deux ans, semble n'avoir pas voulu ou su choisir et lancer des prototypes. Cette carence ne peut-elle pas avoir des conséquences sérieuses dans les années à venir sur nos exportations, dont vous parliez justement ?

Par ailleurs, une industrie moderne se développe ou se maintient en fonction de deux catégories d'investissements : en matériel et en crédits d'études et de développement.

Le montant des opérations prévues au V<sup>e</sup> Plan et le rythme d'exécution du Plan ont-ils été respectés ? Sinon, envisageriez-vous une révision de ses dispositions ?

Ma dernière observation concerne le plan de charges lui-même de l'industrie aéronautique. Le bilan que vous pouvez nous en faire ne laisse pas, malgré tout, de nous inquiéter, quelles que soient les assurances que vous ayez pu nous donner, au sujet du développement de certaines régions aéronautiques dont la vocation paraît actuellement s'imposer, telle la région du Midi-Pyrénées voire même de l'Aquitaine.

Vous avez fait état, en vous référant à un exemple choisi aux Etats-Unis, de la nécessité de la spécialisation et de laisser subsister des petites et moyennes entreprises. Ne pensez-vous pas qu'à partir de ces pôles qui vont prendre une spécialisation importante le moment serait venu d'encourager et de favoriser la sous-traitance dans des localités souffrant de sous-emploi et qui ont acquis dans le domaine aéronautique des spécialisations particulières ? (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et au groupe communiste.)

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

**M. André Roussellet.** Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas m'aventurer à dresser un catalogue, même incomplet, des critiques qu'inspire la politique aéronautique actuelle. Celui-ci pourrait faire sortir mon court propos de l'objet et du temps que M. le président et moi-même lui avons assignés.

Il serait pourtant aisé de reprocher au Gouvernement, dans un domaine où la planification est plus nécessaire que partout ailleurs, de se réfugier généralement dans l'improvisation sous la pression de nécessités devenues urgentes et de préférer à une coopération organique, dans le cadre d'une Europe élargie à l'Angleterre, de laborieuses et successives négociations.

Il serait aisé de lui reprocher d'être plus soucieux de protéger le ciel de Cadarache et d'ailleurs plutôt que nos marchés de la menace que font peser les appareils d'outre-Atlantique, et d'avoir cédé à la précipitation en annonçant la réorganisation des structures de cette industrie en préférant, contre l'avis de beaucoup, la spécialisation à la diversification.

Il serait encore aisé de lui reprocher d'avoir souligné la nécessité d'un double secteur, privé et public, en vantant le mérite du premier — vous venez de le faire, monsieur le ministre — soulignant le dynamisme et la permanence de ses dirigeants tout en mutant ceux du second et cela malgré des inconvénients évidents : en premier lieu, les retards que n'ont pas manqué d'entraîner ces changements de présidents, surtout à Sud-Aviation, engagée dans une course de vitesse pour la construction du Concorde et la mise au point du projet Airbus.

A ce sujet, il nous est difficile de laisser passer les propos que vous avez tenus lorsque vous avez fait l'apologie du secteur privé de l'industrie aéronautique. Notre collègue M. Métayer l'a pourtant déjà dit : la prospérité du secteur privé est uniquement due aux seules commandes de l'Etat, qui en est maître.

Et je voudrais souligner ce que peut avoir d'immoral l'attitude de certains constructeurs privés qui constituent des groupes de pression inadmissibles. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)

Sans évoquer les récents incidents qui ont marqué la livraison à la Suisse de certaines fabrications de Marcel Dassault, je parlerai de l'initiative prise en Angleterre où une commission d'enquête a été créée pour déterminer les conditions d'activité de certaines entreprises privées de l'industrie aéronautique.

Je sais bien que si nous réclamions ici la constitution d'une commission d'enquête parlementaire, la présidence n'en reviendrait pas à notre groupe. Mais nous accepterions d'y participer, même si notre collègue Dassault, qui est habitué à une certaine confusion dans ses fonctions, en devenait le président. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

A la base de tout cela existent certainement des motifs de haute politique qui dépassent probablement l'entendement d'un parlementaire peu informé ! En effet, en matière d'aéronautique, les secrets sont bien gardés, au moins à l'égard des gens le

plus directement concernés ; je veux parler du personnel des entreprises et de leurs représentants.

C'est d'ailleurs au nom de nombreux employés de l'industrie aéronautique de la région de Toulouse, justement inquiets des silences ou des informations contradictoires qui leur sont données, que je m'adresse à vous, monsieur le ministre. A quelle entreprise qu'ils appartiennent, leur sort est entre vos mains, car de vous dépend leur travail. Sans doute est-il bien tard ! Faute d'avoir pris hier les décisions qui s'imposaient, vous avez laissé se créer une situation dont les effets sont déjà perceptibles.

Tout à l'heure, vous expliquiez « l'incertitude » de l'industrie aéronautique par le fait que 40 p. 100 de ses fabrications sont dirigés vers l'exportation. Je me permets de vous faire remarquer que l'aéronautique française ne peut exporter que des appareils dont l'Etat français a préalablement passé commande.

Je souhaiterais avoir des exemples illustrant le contraire, indépendamment du Mystère 20.

**M. le ministre des armées.** Le Mystère 20 !

**M. André Roussellet.** J'ai dit : indépendamment du Mystère 20.

**M. le ministre des armées.** C'est un exemple important.

**M. André Roussellet.** Oui, mais j'aimerais en avoir un autre.

**M. le président.** Concluez, monsieur Roussellet.

**M. André Roussellet.** Monsieur le ministre, l'activité de Potez aurait pu être préservée si vous vous étiez intéressé au P. 840 ou si le P. 94, successeur du Fouga Magister, avait été retenu comme avion d'entraînement de l'armée française. Il ne l'a pas été et tous les marchés extérieurs ont été abandonnés au Macchi italien.

Le personnel de Potez est donc venu grossir les effectifs de Sud-Aviation, et vous savez que ce n'est pas une solution durable si les plans de charge de 1968 et 1969 n'y sont pas rapidement complétés. Aujourd'hui, c'est Breguet qui détient la triste vedette. Qu'importe pour les travailleurs le nom du nouvel actionnaire majoritaire si, d'une part, les perspectives de fabrication du Jaguar ne sont pas modifiées — et pas seulement celles relatives aux prototypes — et si, d'autre part, le Gouvernement veut soutenir cette entreprise pour la vente en France ou à l'étranger de nouveaux Atlantic et des Stol, cet appareil dont la technique nouvelle permet toutes les espérances !

A ce propos, vous avez évoqué à la tribune, sans le préciser, un nouveau programme qui pourrait être complémentaire de l'activité de Breguet. Nous aimerions obtenir quelques éclaircissements à ce sujet.

Faute d'obtenir ces assurances qui concernent également la commande de nouvelles Caravelle — mais vous nous avez fourni des informations rassurantes — et même en version de transport militaire, le chômage ou le sous-emploi s'abattra un peu plus sur Toulouse où aucune autre industrie n'est capable d'absorber les travailleurs licenciés et où le niveau des salaires est déjà misérable.

Parlant devant la commission de la défense nationale, vous avez ajouté que les programmes s'enchaînaient sans solution de continuité. Vous venez de le confirmer. Le Gouvernement accepte-t-il de multiplier ses efforts par une action directe ou indirecte afin de prolonger les séries actuelles chez Breguet et Sud-Aviation en vue d'atteindre sans « contraction d'effectifs » et avec un potentiel intact, la période de 1970 à partir de laquelle les perspectives redeviennent normales ?

Mais ces perspectives qui se présentent aujourd'hui — construction du Jaguar en série dans les usines de Breguet de Toulouse, d'Airbus et de Concorde chez Sud-Aviation — risquent-elles d'être remises en cause comme cela parut être le cas ces derniers mois pour le Jaguar et continué de l'être pour l'Airbus ?

Les travailleurs de l'aéronautique, ceux de Breguet, ceux de Potez, ceux de Sud-Aviation ont participé comme ceux de Nord-Aviation ou de Dassault, et continuent de participer à une activité où la France s'est acquis, au cours des quinze dernières années, une réputation dont le mérite rejailit également sur tous et d'abord sur les techniciens et les ouvriers.

L'avenir de ceux-ci s'identifie dans une large mesure à celui de l'industrie aéronautique tout entière aujourd'hui menacée par une redoutable concurrence qui profite de chacune de nos défaillances. Notre industrie devrait être mieux défendue.

L'inquiétude que les travailleurs éprouvent pour la sécurité de leur emploi est aussi celle que nous éprouvons tous pour l'avenir de l'ensemble de cette industrie qui demeure une des grandes chances de l'économie française.

Vous ne nous avez pas rassurés pleinement par vos réponses, monsieur le ministre. Puissiez-vous le faire, demain, par votre politique ! (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)

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

**M. Laurent Bilbeau.** Mesdames, messieurs, le personnel de Nord-Aviation de Bourges, comme celui de l'usine des Mureaux, éprouve depuis plusieurs mois de vives inquiétudes.

D'importantes réductions d'horaire se sont traduites par des baisses très sensibles de salaire, dépassant parfois 30.000 anciens francs par mois. Ces baisses de salaire ont provoqué de véritables drames dans certaines familles qui s'étaient engagées à payer des traites mensuelles pour leur logement ou leur équipement familial.

L'annonce de la réorganisation de l'aéronautique n'a fait qu'accroître l'inquiétude des travailleurs en leur laissant présenter la possibilité d'une réduction des effectifs.

Par ailleurs, le 19 mai, le comité d'établissement de l'usine de Bourges recevait de la direction de Nord-Aviation une lettre qui l'informait d'une mauvaise nouvelle concernant la construction du cargo militaire C 160 Transall.

Alors que cet appareil commence à être lancé en série par la société française et les firmes allemandes de Brême et de Hambourg, le gouvernement de la République fédérale, pour des raisons d'ordre budgétaire, dit-on, réduirait ses commandes de 110 à 60 appareils.

Cette décision aurait pour effet, estiment les experts, de réduire de deux à trois millions le nombre d'heures de travail de l'usine de Bourges qui se verrait contrainte de procéder à des licenciements de personnel.

Il serait très difficile, sur le plan local, de reclasser les travailleurs privés d'emploi, compte tenu du fait que nombre de petites entreprises vivent plus ou moins directement de l'activité de Nord-Aviation.

Certes, d'après la presse locale, le député-maire de Bourges aurait eu avec vous, monsieur le ministre, il y a une dizaine de jours, un entretien rassurant. Mais ces propos ont été démentis par le journal *Le Monde* du 10 juin. Ce journal écrit, faisant allusion à votre exposé devant la commission de la défense nationale de l'Assemblée: « La réorganisation de l'industrie aéronautique se traduira par des réductions de personnel ».

Ainsi les travailleurs de Nord-Aviation de Bourges subissent-ils le supplice de la douche écossaise. Tantôt on les laisse espérer; tantôt on fait planer sur eux la menace de la suppression d'emplois.

Aussi m'ont-ils demandé, monsieur le ministre, tous syndicats réunis, de vous poser deux questions précises, auxquelles vous voudrez bien, je l'espère, fournir une réponse rapide: Que deviendra l'usine de Bourges dans le cadre de la réorganisation de l'aéronautique? Quelles mesures comptez-vous prendre pour assurer le plein emploi dans cette usine réorganisée? (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

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

**M. Frank Cazenave.** Monsieur le ministre, ayant la chance de ne pas compter d'industrie aéronautique dans ma circonscription, je parlerai de l'ensemble du problème à un moment — et je regrette que ce fait n'ait pas été déjà souligné — où l'industrie française a remporté un succès magnifique dans des circonstances que nous pouvons déplorer, mais qui ont vu la victoire remarquablement rapide d'une armée au courage de laquelle je rends à mon tour hommage. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

Cette constatation devrait nous conduire à une seconde: disposant d'un matériel d'une telle qualité notre carnet de commandes est certainement pléthorique; nos appareils sont demandés partout. Il n'en est rien et je voudrais à ce sujet poser quelques questions.

Nous nous sommes orientés vers une politique de fabrication en collaboration, et notre collègue M. Métayer a soulevé un problème que je reprendrai après lui: Y a-t-il intérêt à maintenir cette politique de collaboration, qui aboutit à priver notre industrie de milliers d'heures de travail dont elle a beaucoup besoin? J'ouvre cette parenthèse. Je sais qu'un tel problème n'est pas facile à résoudre, mais il méritait d'être évoqué.

Les programmes? Je connais bien cette question; je l'ai suivie, vous le savez, monsieur le ministre, pas à pas, et je ne déceie pas dans ce qui se passe actuellement une véritable direction.

On a parlé des industries nationalisées et des autres; je citerai deux entreprises privées qui se trouvent en ce moment en concurrence.

Nous nous sommes battus sur ces bancs, au moment de la discussion du budget militaire, sur la valeur comparée du Jaguar et du F1. Je connais le Jaguar, je suis monté dans sa maquette en bois, je me suis assis à son poste de pilotage, et l'aviateur que je suis a été séduit par la promesse de ses futures qualités... que je ne connais pas puisqu'il n'a pas encore volé.

Et entre-temps, l'avion F1 a volé. Je sais qu'il lui est arrivé un malheur. Je suis le premier à le déplorer d'autant que j'étais un ami du pilote qui s'est tué en l'essayant.

Mais enfin cet avion vole. Dans ces conditions, le F1 et le Jaguar ne font-ils pas double emploi? Ne faut-il pas se contenter

à maintenir de revenir à la version du Jaguar d'entraînement à 5 millions la pièce en renonçant à la formule actuelle du Jaguar à 18 millions? La question mérite d'être posée.

Je brosse la situation à larges traits, mais nous sommes dans l'expectative dans tous les domaines et l'on se demande où nous allons.

Le Transall a coûté 2 milliards pour cinquante appareils. Cela paraît aberrant. Et où en serons-nous après la fabrication de ces cinquante appareils? Pourquoi envisagez-vous d'acheter des C141? Est-ce parce que cet appareil a des « jambes plus longues », parce qu'il volera plus loin, ce qui est certain?

Mais lorsque nous avons conçu le Transall, il était peut-être possible, à une époque où nous savions que la politique de collaboration ne se poursuivrait pas et qu'il faudrait des appareils capables de franchir de grands espaces, de prévoir un avion d'un plus long rayon d'action.

Pour le Breguet Atlantic, nous nous trouvons dans la même situation. J'ai entendu dire tout à l'heure que sa fabrication serait peut-être poursuivie. Pour l'instant, elle s'élève à soixante avions. Pour une industrie, ce chiffre me paraît très faible.

Au sujet du Concorde, je veux apporter un élément supplémentaire à l'exposé de mon ami M. Ebrard.

Je sais que je vais décevoir nombre de mes collègues. Mais il faut savoir que la fabrication du Concorde se heurte à des difficultés énormes. Ce n'est un secret pour personne que la partie arrière du fuselage a éclaté, ce qui nécessitera son renforcement. Cet alourdissement de trois tonnes réduira grosso modo la capacité de l'appareil d'une trentaine de passagers.

En guise de boutade, quelqu'un a dit du Concorde que ce serait le « biplace » le plus lourd et le plus coûteux!

Je ne suis pas opposé à la fabrication du Concorde. Je suis d'avis de la continuer. Mais aujourd'hui, compte tenu de l'apport de la géométrie variable, je me demande si nous ne sommes pas mal « embarqués » au point de vue technique et si nous avons toujours raison de suivre l'industrie anglaise.

J'aime beaucoup les Anglais. Mais, en tant que député français, je n'ai pas la charge de défendre l'industrie anglaise ni la livre sterling.

L'affaire ne mériterait-elle pas d'être revue? Je sais que se posent des problèmes de bruit et d'« assiette » à l'atterrissage. Le Concorde se présentera sous un angle de 45 degrés. Comment réagiront les passagers dans cette position?

Au contraire, la géométrie variable permettra d'utiliser une vitesse subsonique au-dessus du continent et une vitesse supersonique au-dessus de l'Atlantique et nous nous lançons dans un projet qui nous empêche peut-être de mettre au point un avion où nous possédions une avance sûre, la Caravelle — avec la mini-Caravelle et la super-Caravelle — qui aurait peut-être pu donner un espoir à notre industrie.

Vous le constatez, monsieur le ministre, je m'aventure beaucoup dans tous ces domaines. C'est nécessaire, je pense, à l'échelon auquel nous traitons ce sujet.

Nous sommes aussi un peu étonnés de ce qui se passe à la Société nationale d'études et de construction de moteurs d'avions, la S. N. E. C. M. A.

Cette société a dépensé 800 millions de francs pour mettre au point un prototype, copié d'un réacteur, et que nous abandonnons sous des contraintes politiques ou pratiques, je l'ignore. Le même réacteur ou un réacteur semblable équipera l'avion C 131.

Nous en sommes à nous demander si la réalisation des magnifiques programmes que vous avez annoncés est toujours pour demain.

Je conçois que vous ne puissiez tout faire. Auparavant, plusieurs ministres s'occupaient de ces questions. Vous êtes tout seul. Je rends hommage au travail que vous accomplissez.

Nous nous trouvons dans une situation qui me paraît dramatique. Sud-Aviation tient avec le Concorde et 100 milliards par an. Pour la Caravelle, cela nous mène jusqu'en 1969. Nord-Aviation, à la suite de la démission allemande, a demandé une commande de voilures F 1 à Dassault, lequel ne sait pas encore s'il pourra l'honorer. Breguet terminera ses Atlantic au mois de mars 1968. Il ne peut lancer le Jaguar avant 1969.

Nous allons nous trouver avec un plan de charge tel que 1.500 ou 2.000 personnes vont se trouver sans travail chez Breguet. On conçoit facilement que Breguet appelle au secours et tente de joindre Dassault, lequel, comme vous l'avez souligné, ne vit pratiquement, à l'heure actuelle, que grâce à l'exportation de sept Falcon et de trois Mirage.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous poser une question de principe. Vous voulez exporter des avions militaires. Laissez-moi alors faire allusion à la guerre qui a eu lieu entre l'Egypte et Israël. Israël nous a acheté pour 250 milliards de francs d'avions. Ce n'était pas pour participer à des parades genre 14 Juillet, mais pour se défendre en cas d'attaque. Or, le jour où ce pays a été attaqué, on lui a refusé les munitions dont il avait besoin. Comment pourrions-nous, à l'avenir, proposer nos avions, alors que, au gré de notre bonne ou de notre

mauvaise humeur, nous refusons à ceux qui nous ont fait confiance le moyen de se défendre, c'est-à-dire les munitions indispensables. Je le dis avec la franchise qui m'est coutumière : cela me paraît aberrant.

En réalité, où en sommes-nous ? Nous condamnons notre aviation par cette politique de coopération. Nous favorisons les anglais au-delà de tout ce que l'on peut imaginer. A l'avenir, tous nos avions seront équipés de moteurs anglais et nous n'avons obtenu aucune contrepartie. S'agit-il dans quatre ou cinq ans, de commander tous nos avions à l'étranger ? Je veux bien. Mais je ne pense pas que ce soit là votre but ou celui de notre Assemblée. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et de la fédération démocrate et socialiste.)

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

**M. Serge Boucheny.** Mesdames, messieurs, l'inquiétude est effectivement très grande dans les milieux aéronautiques. On parle de réductions des heures de travail, de licenciements. Les débrayages se multiplient. Après les luttes revendicatives, faut-il rappeler le lock-out de Dassault à Bordeaux ?

Cette inquiétude se traduit dans les prises de position des syndicats chez Breguet, à la S. N. E. C. M. A., à Sud-Aviation et à Nord-Aviation. La presse elle-même se fait l'écho de ces difficultés puisque dans le journal *Air et Cosmos* qui n'est pas particulièrement prompt à critiquer la politique du Gouvernement, l'éditorial de M. Jean-Marie Riche est intitulé : « Arrêtez le massacre ». Cet éditorial du 20 mai 1967 dénonce, en commençant, « l'absence de décisions concernant l'Air-Bus et l'avion à géométrie variable ». Il indique qu'il faut absolument prendre rapidement des options sur ces questions et que « c'est la déception qui domine ce 20<sup>e</sup> éditorial ».

Nous pourrions citer beaucoup d'autres échos. C'est ainsi que M. Marjolin, dans la *Revue politique et parlementaire* de décembre 1966, publie un article intitulé : « La fuite des cerveaux ». Il faut, dit-il, appeler l'attention sur l'émigration vers les Etats-Unis des chercheurs et ingénieurs, autrement dit sur ce qu'on a appelé l'émigration des cerveaux, dont les Américains eux-mêmes font état.

M. Peyrefitte évalue à 15.000 le nombre de techniciens européens qui ont émigré aux U. S. A. entre 1958 et 1963 et les Américains estiment que les Européens ont maintenant un autre motif d'inquiétude, celui qui est provoqué par l'écart des technologies entre les U. S. A. et l'Europe, dont l'ampleur déjà grande est en train de s'accroître.

Les compagnies américaines, exploitant la situation de la façon la plus directe, exportent vers l'Europe des équipements de pointe et des produits nouveaux.

Dans le domaine des moteurs, cela a motivé, en mai dernier, une prise de position des syndicats de la S. N. E. C. M. A. La résolution du comité central d'entreprise de la S. N. E. C. M. A. déclare : « L'accord S. N. E. C. M. A. - Pratt et Whitney n'a rien apporté à la S. N. E. C. M. A. En ce qui concerne le trust américain Pratt et Whitney, deuxième et dernier actionnaire important de la S. N. E. C. M. A., il a encaissé en dividendes 527.000 francs en 1966 et 647.000 francs en 1967, sans qu'aucune des licences payées très cher par la S. N. E. C. M. A. n'ait été exploitée ».

La question a été évoquée cet après-midi.

Face à ces problèmes, qui ne sont pas seulement des problèmes de structures, mais qui comportent aussi des éléments d'ordre politique, financier et technique, quel est l'esprit qui préside à la réorganisation des industries aérospatiales ? Je me bornerai à en évoquer un aspect.

La concentration des entreprises tend à renforcer le secteur privé. C'est ainsi que la fusion de Breguet et de Dassault va donner à Dassault le quasi-monopole des avions de combat.

Vous parliez tout à l'heure, monsieur le ministre, de politique gouvernementale. Permettez-moi de rappeler ce que déclarait le général Puget, qu'on ne peut guère accuser de critiquer systématiquement le Gouvernement : « Historiquement, disait-il, la nationalisation de 1936 a eu une action prépondérante sur le démarrage de la phase industrielle de la production aéronautique de l'époque, en donnant à l'Etat la possibilité de participer dans la société nationale aux investissements nécessaires et en obligeant les entreprises restées privées à s'aligner sur les ateliers modèles ainsi créés ».

D'autres propos, moins favorables à la nationalisation, ont été tenus par M. L'Escaille, qui présidait en 1936 le syndicat patronal des industries aéronautiques. M. L'Escaille a déclaré en substance que les problèmes qui se posaient à l'époque à l'industrie aéronautique n'étaient pas, de toute manière, solubles par les méthodes d'économie libérale.

Ce qui était vrai en 1936 ne le serait-il plus maintenant ?

La réponse est fournie par la Cour des comptes : « L'étude et la fabrication de l'appareil Mirage IV ont été lancées sans qu'aient été déterminées les conditions d'établissement des prix définitifs... »

Mais non sans que les dépassements aient été mis à la charge des contribuables et sans qu'il y ait de gros bénéfices pour le

constructeur. Bien entendu, cette remarque n'est pas de la Cour des comptes ! (Sourires.)

« Dans ces conditions, ajoute la Cour des comptes, le montant du marché de série est passé de 35 millions de francs en septembre 1960 à 252 millions de francs en mai 1961, pour passer à 854 millions de francs en mai 1962. » Autrement dit, en moins de deux ans, pour la même commande, le prix s'est trouvé multiplié par vingt-quatre. De 3,5 milliards d'anciens francs, il est monté à 85,4 milliards d'anciens francs.

**M. le ministre des armées.** Ce n'est pas la même commande. La Cour des comptes s'est trompée et je le lui ai fait observer.

**M. Serge Boucheny.** Je ne veux pas mettre vos paroles en doute, monsieur le ministre. De toute façon, même si les chiffres en valeur absolue ne sont plus tout à fait exacts, la tendance aux dépassements de prix est réelle. C'est ce qui explique, par exemple, la prospérité personnelle de M. Dassault.

La grande question n'est donc pas celle de la réorganisation, mais du choix, c'est-à-dire celle de la répartition des crédits en vue de donner à l'industrie aéronautique les moyens de faire face à la situation.

On nous dit qu'il n'y a pas d'argent, que les difficultés sont nombreuses. Laissez-moi citer un seul exemple qui permettra de voir ce que l'industrie aéronautique rapporte à l'Etat.

Les impôts constituent l'essentiel du profit fait par l'Etat sur l'industrie aéronautique. Or, les impôts à la S. N. E. C. M. A. sont passés de 46,1 p. 100 du montant global des salaires en 1963 à 64 p. 100 en 1964, à 83 p. 100 en 1965, à 89,2 p. 100 en 1966, ce qui représente 1.445.000 francs par travailleur de la S. N. E. C. M. A., ingénieur ou mensuel, c'est-à-dire un taux supérieur au salaire moyen dans l'entreprise.

On pourrait ajouter que les intérêts payés aux banques sont élevés à 1 milliard 418 millions d'anciens francs.

**M. le ministre des armées.** Aux banques nationales !

**M. Serge Boucheny.** Il est intéressant de donner ces quelques chiffres.

Dans le même temps — pour prendre l'exemple d'une société privée — la société Citroën a multiplié son profit par cinq, mais ses impôts ont diminué de deux milliards de francs entre 1964 et 1965.

Ce résultat a été obtenu en grande partie par l'amélioration de la productivité. Je voudrais, là encore, citer quelques chiffres.

**M. le président.** Monsieur Boucheny, je vous demande de conclure.

**M. Serge Boucheny.** Pour l'ensemble de l'industrie aéronautique, la part des salaires par rapport au chiffre d'affaires était, en 1963, de 30 p. 100 environ ; elle est descendue aux environs de 26 p. 100.

Nous pensons que la véritable solution réside dans la nationalisation de l'ensemble de l'industrie aéronautique. Il y a tant à faire pour développer les transports aériens et utiliser toutes les possibilités de l'avion et de l'hélicoptère. Il faut aussi réserver à l'Etat le monopole de la production des avions de combat.

Il faut également donner satisfaction aux revendications du personnel ; il faut assurer la garantie de l'emploi, augmenter les salaires et les traitements, « mensualiser » les horaires, accroître les droits des syndicats et des comités d'entreprises.

Telles sont les quelques réflexions que je tenais à vous présenter. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

**M. Raoul-Bernard Marie.** Au moment où de trop nombreux ouvriers et cadres s'interrogent avec anxiété sur leur avenir, je ne pense pas qu'il y ait lieu de polémiquer sur les raisons qui ont amené le Gouvernement à choisir tel président directeur général plutôt que tel autre ou sur l'intérêt pratique de nationaliser toute l'industrie aéronautique.

Cette industrie forme un tout et devant les difficultés qui touchent indistinctement les sociétés privées et les entreprises nationalisées j'estime qu'il y a mieux à faire.

Notre collègue M. Delpech a évoqué tout à l'heure le cas de la société Breguet, qui intéresse au premier chef la région bayonnaise puisque cet établissement est de beaucoup l'élément le plus important de l'industrie du pays basque. C'est dire l'intérêt avec lequel la population de cette région, durement touchée il y a quelques années par la reconversion des forges du Boucau, traumatisée actuellement par la crise de l'industrie de la chaussure du centre d'Hasparren et par les menaces qui pèsent sur la manufacture d'armes de Bayonne, victime de l'embargo sur les armes à destination du Moyen-Orient, suit l'évolution du plan de charge des usines Breguet.

Je ne veux pas imposer à l'Assemblée un nouvel exposé sur toutes ces questions, mais je tiens à souligner combien est légitime le souci du personnel de la société Breguet de connaître le sort qui lui sera réservé, au moment où de graves décisions vont être prises dans le cadre général de la restructuration de l'industrie aéronautique française.

Il n'est pas inutile de rappeler quelques réalisations qui ont démontré, face à d'autres entreprises française et étrangères, la compétitivité de cette société à la fois en ce qui

concerne la valeur et l'originalité de ses conceptions techniques qu'en ce qui concerne la qualité de ses fabrications et l'aptitude à coopérer avec les entreprises similaires au sein de l'O. T. A. N. et du Marché commun.

C'est ainsi, en particulier, que le Breguet 1150 a été choisi à l'unanimité par les experts de l'O. T. A. N. à la suite d'un concours international qui réunissait plus de vingt projets. Cette entreprise assure la maîtrise d'œuvre de ce programme exécuté en coopération notamment avec Sud-Aviation, Fokker et Dornier.

Dois-je aussi rappeler que le Jaguar dont on a déjà parlé semble devoir être le plus beau fleuron de la couronne de Breguet ?

J'évoquerai aussi le Breguet 941 dont les qualités techniques provoquent l'admiration des firmes américaines elles-mêmes. Je regrette d'ailleurs que ce débat vienne à la veille du jour où va être présenté le premier appareil de série. Dans les années à venir, le Breguet 941 doit trouver sa place dans le domaine des transports aériens civils et militaires.

Or il est bien évident que si, à l'avenir, il n'existe plus qu'une société chargée des avions militaires et une autre chargée des avions civils, on sera peu à peu conduit à n'avoir qu'un seul bureau d'études spécialisé par firmes. Ce bureau imposera forcément la ligne de conduite, annulant ainsi le choix des solutions.

Mais il est un autre facteur également important. La sclérose relative à laquelle conduirait une concentration trop poussée sur le plan national risque d'avoir des répercussions néfastes sur la position de l'industrie aéronautique française dans le domaine international.

Ainsi donc, ayant fait la preuve de sa compétence, de son dynamisme et de sa compréhension des problèmes actuels et futurs en matière de coopération internationale, le personnel de Breguet pense avoir le droit de demander aux pouvoirs publics de veiller à ce que toutes les mesures soient prises pour que ne soient pas dispersées les équipes d'ingénieurs, de techniciens, d'ouvriers et d'employés qui ont su œuvrer en commun pour le bien de leur société et de leur pays.

Puis-je, en terminant, suggérer quelques solutions ?

On peut prévoir actuellement que l'industrie aéronautique connaîtra, à partir du début de 1968, une baisse de travail résultant du fait qu'aucun programme nouveau n'a été lancé de 1962 à 1964. Ce phénomène est général.

En ce qui concerne Breguet, il y a lieu de craindre que les heures de travail ne soient ramenées à quarante par semaine à la fin de l'année 1967 et que des licenciements n'interviennent dans le courant de 1968. Cependant, dès la fin de 1968, le programme Jaguar permettra de retrouver un niveau normal.

Il s'agit donc d'un problème temporaire qui ne met pas en cause la santé industrielle ou financière de Breguet-Aviation et d'un problème général propre à cette industrie qu'aucune fusion ou restructuration ne peut améliorer. Les difficultés de Dassault sont plus importantes, plus longues à résoudre, mais commencent pratiquement à l'être même date.

Or, si mes renseignements sont exacts, les contrats pris à l'occasion du salon de l'aéronautique ont montré l'intérêt que la clientèle étrangère porte à l'Atlantic. Un redémarrage est rendu possible grâce à l'octroi de fournitures à la Hollande, au Pakistan, à l'Inde. La clientèle étrangère s'intéresse aussi vivement au F941 et si les fabrications de série n'ont pas dépassé les quatre avions commandés par le ministère des armées, il est permis, semble-t-il, d'attendre des commandes plus importantes.

Dans les deux cas, l'outillage et l'intérêt commercial existent. Or on ne vend pas ce que l'on ne fabrique pas. Dans le cadre des mesures de relance de l'économie, l'Etat ne pourrait-il passer une lettre d'agrément pour dix Atlantic ou vingt Breguet 941 ? Ce serait possible grâce à l'article 29.

La remontée de charge serait instantanée et cela résoudrait non seulement le problème Breguet à Bayonne ou à Toulouse, mais aussi celui de Sud-Aviation à Nantes.

Les engagements sont faibles. Ils seront repris rapidement par les marchés d'exportation. D'autre part, les étrangers seront encouragés à conclure des marchés du fait que les avions aèrent en construction.

En terminant, je rappelle que la Caravelle n'aurait jamais volé si l'Etat n'avait pas financé son lancement ! Il en est de même pour Fokker avec le F27.

**M. le président.** Le débat est clos.

— 3 —

#### DEPOT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Pierre Cot un rapport, fait au nom de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi, rejeté par le Sénat en deuxième lecture, autorisant le

Gouvernement, par application de l'article 38 de la Constitution, à prendre des mesures d'ordre économique et social (n° 314).

Le rapport a été imprimé sous le numéro 315 et distribué. J'ai reçu de M. Peyret un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi, modifié par le Sénat, relatif à la résiliation des contrats d'assurance maladie faisant double emploi avec la garantie du régime obligatoire d'assurance maladie des exploitants agricoles (n° 275).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 316 et distribué.

J'ai reçu de M. Maurice Herzog un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de loi de M. Maurice Herzog tendant à valoriser l'activité inventive et à modifier le régime des brevets d'invention (n° 244).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 320 et distribué.

— 4 —

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

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat autorisant la réquisition temporaire de terrains nécessaires aux aménagements et installations provisoires destinés au déroulement des X<sup>e</sup> Jeux olympiques d'hiver de Grenoble.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 319, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 5 —

#### DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI ADOPTEES PAR LE SENAT

**M. le président.** J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la cession des parts ou actions, mises sous séquestre comme biens ennemis, de sociétés dont l'actif est exclusivement composé de marques de fabrique et de commerce.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 317, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, adoptée par le Sénat, modifiant et complétant la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales et l'ordonnance n° 58-1352 du 27 décembre 1958 réprimant certaines infractions en matière de registre du commerce.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 318, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 6 —

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

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi autorisant le Gouvernement, par application de l'article 38 de la Constitution, à prendre des mesures d'ordre économique et social, adopté par l'Assemblée nationale, et qui a fait l'objet d'un vote de rejet en deuxième lecture par le Sénat au cours de sa séance du 13 juin 1967.

Le texte rejeté a été imprimé sous le numéro 314, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 7 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Jeudi 15 juin 1967, à quinze heures, première séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Prise d'acte du dépôt d'une motion de censure (application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution), le Gouvernement ayant engagé sa responsabilité pour l'adoption, en troisième et dernière lecture, après déclaration d'urgence, du projet de loi l'autorisant, par application de l'article 38 de la Constitution, à prendre des mesures d'ordre économique et social ;

Déclaration du Gouvernement sur la politique étrangère ;

Nomination, par scrutins successifs, dans les salles voisines de la salle des séances :

- 1° De douze juges titulaires ;  
2° De six juges suppléants,

à la Haute Cour de justice ;  
Débat sur la déclaration du Gouvernement sur la politique étrangère.

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :  
Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement sur la politique étrangère.

La séance est levée.

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

Le Chef du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale,  
VINCENT DELBECCHI.

### Errata

au compte rendu intégral de la première séance du 13 juin 1967.

#### I. — PROROGATION DES MANDATS D'ADMINISTRATEURS DU DISTRICT DE LA RÉGION PARISIENNE.

Page 1768, 1<sup>re</sup> colonne, 1<sup>er</sup> alinéa, dernière ligne de l'article unique :

Lire : « ... prorogés jusqu'au 31 décembre 1967 ».

#### II. — STATUT DU FERMAGE

Page 1778, 1<sup>re</sup> colonne, 14<sup>e</sup> alinéa à partir du bas :

Au lieu de : « M. le président. M. le rapporteur pour avis a présenté un amendement n° 22 qui tend à remplacer la dernière phrase du paragraphe 3°... ».

Lire : « M. le président. M. le rapporteur pour avis a présenté un amendement n° 22 qui tend à remplacer le dernier alinéa du paragraphe 3°... ».

#### Nomination de membres de commissions.

Dans sa séance du 14 juin 1967, l'Assemblée nationale a nommé MM. Rey (Henry) et Sers membres de la commission des affaires étrangères, en remplacement de MM. Saïd Ibrahim et Thomas.

#### Nomination de membres d'organismes extraparlimentaires.

Dans sa séance du 14 juin 1967, l'Assemblée nationale a nommé : MM. Bourdellès, Dumortier, Mauger, Miossec, Valentino et Christian Bonnet membres de la commission supérieure du crédit maritime mutuel ;

M. André Voisin membre du comité directeur du fonds d'aide et de coopération.

#### Candidatures à la Haute Cour de justice.

Sièges titulaires : douze sièges à pourvoir.  
Sièges suppléants : six sièges à pourvoir.

Candidatures présentées par le groupe de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République et le groupe des républicains indépendants.

Titulaires.	Suppléants.
MM. de Broglie. Charret. Delong. Pouyade. Rivièrez. Alain Terrenoire. Valentino.	MM. Deniau. Itharbide. Valenet. Voilquin.

#### Candidatures présentées par le groupe de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.

Titulaires.	Suppléants.
MM. Chazelle. Massot. Rousselet.	MM. André Rey. Berthouin.

#### Candidatures présentées par le groupe communiste.

Titulaires.	Suppléant.
MM. Baillot. Doize.	M. Roucaute.

#### Candidature présentée par le groupe Progrès et démocratie moderne.

Titulaire : M. Claudius-Petit.

## QUESTIONS

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

#### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

2165. — 14 juin 1967. — M. Boyer-Andrivet appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur la situation des viticulteurs et arboriculteurs, victimes des gelées exceptionnelles de janvier 1967, dans de nombreux secteurs des départements de la Gironde et de la Dordogne. Les dégâts très importants concernent, comme en 1956, la récolte de fruits et de vins ainsi que le vignoble lui-même. La situation précaire de ces agriculteurs se trouve aggravée par deux circonstances : 1° déjà endettés par des prêts contractés à l'occasion de sinistres antérieurs, ils sont, du fait de ce nouveau sinistre et de la mevente des vins, dans la quasi-impossibilité de faire face au remboursement de leurs annuités ; 2° ils ne peuvent, pour un grand nombre d'entre eux, bénéficier des dispositions du décret d'application du 4 octobre 1965 de la loi sur les calamités agricoles du 10 juillet 1964. En effet, insuffisamment informés sur le contenu de la loi, ils n'ont pas contracté d'assurance grêle à cette époque de l'année, attendant, suivant un usage constant, le mois de mars ou avril pour se prémunir contre ce risque. Il lui demande en conséquence s'il n'estime pas équitable de donner à ces agriculteurs le soutien du Gouvernement, d'une part, en leur accordant de plus larges facilités pour le remboursement des dettes dues aux sinistres antérieurs, d'autre part, en prorogeant, à titre exceptionnel, de six mois le délai que le décret d'application du 4 octobre 1965 imposait aux agriculteurs pour se garantir contre les risques assurables, de façon que le bénéfice de la loi leur soit acquis.

2166. — 14 juin 1967. — M. René Cassagne expose à M. le ministre des affaires sociales qu'en l'état actuel des textes, les jeunes gens rentrant dans la vie civile à l'expiration de leur service militaire, ont droit et ouvrent droit aux prestations maladie et maternité s'ils ont travaillé au moins soixante heures au cours du trimestre précédant leur départ sous les drapeaux ou s'ils bénéficiaient à cette époque du régime de la sécurité sociale des étudiants, mais qu'il est fréquent que des jeunes gens rendus à la vie civile ne remplissent pas l'une ou l'autre condition ; qu'ainsi ils sont privés des garanties contre la maladie et des prestations maternité jusqu'à ce qu'ils aient pu trouver un emploi. Devant le rejet par la commission de recevabilité des propositions de loi de la fédération de la gauche démocrate et socialiste tendant à régler ce problème, il lui demande s'il ne lui paraît pas normal d'accorder les garanties indiquées aux jeunes gens qui reviennent du service militaire et qui se trouvent, après avoir été inscrits sur la liste des demandeurs d'emplois, en état de chômage involontaire au sens de l'article L. 49 du code de la sécurité sociale.

2167. — 14 juin 1967. — M. René Cassagne expose à M. le ministre des affaires sociales que sa proposition de loi suggérant des mesures propres à améliorer le sort des personnes âgées a été rejetée par la commission de recevabilité. En conséquence, il lui demande : 1° s'il compte proposer une majoration du taux des pensions d'assurance vieillesse pour permettre aux retraités une existence décente ; 2° s'il envisage d'abaisser l'âge de liquidation d'une pension

normale, en tenant compte des difficultés de l'emploi, de la nature de la profession (métiers pénibles), de l'incapacité physique, des mutilations; 3° s'il pense assouplir la notion d'inaptitude au travail et fixer une procédure permettant d'apprécier cette inaptitude dans les cas individuels; 4° s'il a l'intention d'organiser l'emploi des personnes âgées, afin d'adapter, dans toute la mesure du possible, les travailleurs aux emplois, et les emplois aux travailleurs; 5° s'il a l'intention de promouvoir, par le moyen d'un complément au V<sup>e</sup> Plan, la réalisation d'un programme relatif à l'hébergement et au logement des personnes âgées.

2178. — 14 juin 1967. — M. Léon Feix expose à M. le ministre de l'intérieur la grave anomalie que constitue le fait que la délimitation des cantons des nouveaux départements de la région parisienne, n'est pas connue à moins de quatre mois des élections cantonales. L'opinion des conseils généraux et des autres élus de la Seine et de la Seine-et-Oise n'a même pas été sollicitée ce qui montre le peu de cas que le pouvoir fait des règles élémentaires de la démocratie. D'autre part, un certain nombre d'informations, reprises par la presse, font ressortir que la méthode autoritaire utilisée vise à donner aux futures assemblées départementales une majorité ne correspondant pas à la réalité politique et aux redoutables exigences que va poser la gestion des nouveaux départements. Il lui demande : 1° les considérations qui l'ont amené à procéder unilatéralement à un découpage des cantons dont on peut d'ores et déjà estimer qu'il sera arbitraire et tendancieux; 2° les raisons pour lesquelles il est prévu, par exemple, dans le Val-d'Oise des cantons comptant moins de 10.000 habitants, cependant que seraient maintenus tels quels les deux cantons actuels d'Argenteuil-Bezons qui comptent 120.000 habitants; 3° les dispositions qu'il compte prendre pour mettre fin à une telle situation.

#### QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

2179. — 14 juin 1967. — M. Baillet expose à M. le ministre des transports que l'augmentation des tarifs des transports parisiens a suscité une légitime et profonde réprobation dans toute la population de la région parisienne, notamment parmi les retraités et pensionnés, les économiquement faibles, les jeunes, les chômeurs et tous ceux qui ne bénéficient pas de la prime de transports, augmentée, d'ailleurs de façon dérisoire, et qui vont subir des hausses qui grèveront sérieusement leur budget. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour dédommager ces catégories de parisiens particulièrement touchées par les hausses des tarifs de transports.

2180. — 14 juin 1967. — M. Bignon rappelle à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que l'article L. 8 bis du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre a fixé le taux des pensions militaires d'invalidité en fonction du traitement brut d'activité afférant à l'indice 170, tel qu'il est défini par le décret du 10 juillet 1948 portant classement des grades et emplois des personnels civils et militaires de l'Etat. Malgré un arrêt du Conseil d'Etat, rendu le 28 mai 1965 en faveur de la position prise par le Gouvernement, l'interprétation de l'article L. 8 bis continue à donner lieu à un litige opposant le Gouvernement et les anciens combattants. Ce problème nécessitant une étude délicate et approfondie, il lui demande s'il est favorable à la constitution d'une commission spéciale présidée par un conseiller d'Etat, qui comprendrait 3 représentants des anciens combattants, 3 représentants de l'administration et 3 membres du Parlement, et serait chargée d'établir un rapport sur l'application de l'article L. 8 bis et d'en rechercher, éventuellement, une nouvelle rédaction.

#### 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. »

2147. — 14 juin 1967. — M. Bousseau rappelle à M. le ministre de l'agriculture qu'en application des dispositions de l'article 14 (§ 4) du décret-loi du 28 octobre 1935 modifié (dont l'application est maintenue aux salariés agricoles au titre des assurances sociales) toute veuve d'assuré conservant à sa charge au moins trois enfants légitimes, reconnus ou adoptifs de moins de quatorze ans qui étaient à la charge de l'assuré, a droit à une pension temporaire d'orphelin, pour chacun de ses enfants de moins de quatorze ans, au-delà du second. Lorsqu'il s'agit d'orphelins de père ou de mère chacun de ceux qui sont âgés de moins de quatorze ans a droit à cette pension temporaire d'orphelin. Celle-ci est fixée à 240 anciens francs par an et par enfant, taux qui n'a pas été modifié depuis plus de trente ans. Sans doute, l'article 1 de l'arrêté du 18 janvier 1959 (modifié) portant modification du règlement intérieur des caisses mutuelles d'assurance sociales agricoles, prévoit-il la possibilité d'abandon de cette pension pour le droit aux prestations en nature de l'assurance maladie, mais cette disposition ne vise que les orphelins de père et de mère et ne s'applique donc pas aux seuls orphelins de père. Il s'étonne du montant dérisoire actuellement fixé pour la pension temporaire précitée. Il ne comprend pas que son taux ait pu être « figé » depuis plus de trente ans. Il lui demande s'il envisage avec ses collègues, le ministre de l'économie et des finances et le ministre des affaires sociales, d'en actualiser le montant en fonction de l'évolution du coût de la vie. Une revalorisation appréciable de cette pension d'orphelin, intervenant dans le cadre des ordonnances qui doivent être prises pour réformer la sécurité sociale, serait, à son sens, une mesure particulièrement souhaitable.

2148. — 14 juin 1967. — M. Dusseaux rappelle à M. le ministre des affaires sociales que son attention a déjà été attirée à plusieurs reprises sur les modalités de règlement des pensions et allocations de vieillesse prévues par l'article L. 359 du code de la sécurité sociale, aux termes duquel « les pensions et rentes sont payables trimestriellement et à terme échu. » Il lui expose par ailleurs que des retards sont souvent constatés dans le mandatement des arrérages. Or, ceux-ci, qui constituent souvent la seule ressource des attributaires, sont attendus avec une légitime impatience. Se référant à la réponse qu'il a apportée le 13 octobre 1966, à la question écrite n° 21078 et dans laquelle il convient du caractère justifié de la demande de paiement mensuel des pensions et allocations en cause compte tenu de leur caractère alimentaire, il lui demande : 1° si des conclusions ont été dégagées de l'étude à laquelle ses services ont procédé à ce sujet; 2° si, malgré les difficultés d'ordre technique et financier impliquées par la réforme tendant à la substitution du paiement mensuel au versement trimestriel, les retraités peuvent espérer obtenir satisfaction dans un délai proche; 3° si, en tout état de cause, il ne pourrait prescrire de donner toutes instructions aux organismes payeurs afin que le versement des arrérages intervienne avec une parfaite régularité, c'est-à-dire à la date d'échéance normalement prévue.

2149. — 14 juin 1967. — M. Nessler appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les dispositions du décret n° 66-1019 du 27 décembre 1966 fixant les mesures transitoires nécessaires à l'entrée en vigueur du régime d'imposition forfaitaire de bénéfice et de chiffre d'affaires, prévu par la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966. Il lui fait remarquer qu'en application de ce texte, l'option pour l'imposition d'après le chiffre d'affaires réel doit être exercée avant le 1<sup>er</sup> février de l'année au titre de laquelle l'imposition est établie. Elle est valable pour ladite année et l'année suivante. Elle ne peut plus être exercée au cours de la deuxième année d'une période biennale. Certains contribuables, ayant subi une baisse importante de leur chiffre d'affaires lors de la deuxième année, seront imposés sur une base forfaitaire identique à celle correspondant à une première année de chiffre d'affaires plus important. Il s'agirait là d'une incontestable injustice fiscale qui pourrait, dans certains cas, même, entraîner une demande en liquidation, faute de pouvoir faire face à l'impôt demandé. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour modifier le texte en cause, afin de tenir compte des remarques qui viennent d'être exposées.

2150. — 14 juin 1967. — M. Pouyade rappelle à M. le ministre de la justice que l'article 22 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis prévoyait que « chaque copropriétaire dispose d'un nombre de voix correspondant à sa quote-part dans les parties communes. Tout copro-

propriétaire peut déléguer son droit de vote à un mandataire. Chaque mandataire ne peut recevoir plus de trois délégations de vote ». Il lui expose, à propos de l'application de ce texte, la situation des copropriétaires d'un immeuble comprenant 28 copropriétaires. Les promoteurs de la construction de cet immeuble, deux frères et une sœur, se sont réservé, sur les 81 lots constituant la copropriété, 50 lots représentant 530 millièmes des parties communes, les autres copropriétaires, au nombre de 25, n'ayant que 31 lots représentant 470 millièmes. En application du texte précité, il est incontestable que ces promoteurs, les deux frères et leur sœur, ont, directement ou par délégation faite à l'un d'eux, la majorité dans les assemblées et donc la possibilité de décider seuls, suivant leurs intérêts personnels, des questions intéressant la copropriété, et ce malgré la volonté des 25 autres copropriétaires. Les dispositions initiales de l'article 22 précédemment rappelé ayant sans doute suscité des critiques, la loi n° 66-1006 du 28 décembre 1966 a remplacé le texte précité par les dispositions suivantes : « Chaque copropriétaire dispose d'un nombre de voix correspondant à sa quote-part dans les parties communes. Toutefois, lorsqu'un copropriétaire possède une quote-part supérieure à la moitié, le nombre de voix dont il dispose est réduit à la somme des voix des autres copropriétaires ». Cette modification n'apporte aucune solution à la situation précédemment exposée, c'est pourquoi il lui demande s'il ne peut envisager de faire étudier une nouvelle modification du texte en cause de telle sorte que les inconvénients signalés au début de cet exposé puissent trouver une solution. Peut-être conviendrait-il que les votes aux assemblées aient lieu, au moins dans certains cas à préciser, non plus au nombre de voix correspondant à la quote-part de chaque propriétaire, mais à la majorité des copropriétaires, chacun d'eux disposant d'une seule voix.

2151. — 14 juin 1967. — **M. Henry Rey** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales** qu'en vertu du II de l'article 3 de la loi du 12 juillet 1966, relative à l'assurance maladie des travailleurs non salariés des professions non agricoles, les chauffeurs de taxi qui, en application de la loi du 6 juillet 1956, ont fait usage antérieurement à la date de promulgation de la loi du 12 juillet 1966, de la faculté d'adhésion à l'assurance volontaire prévue à l'article L. 244 du code de sécurité sociale, peuvent opter pour une adhésion à l'assurance volontaire du régime général de sécurité sociale pour l'ensemble des risques couverts par ce régime, ce délai d'adhésion prenant fin le 1<sup>er</sup> juillet 1967. La lettre-circulaire n° 49-815 AG du 11 janvier 1967 (bureau A 1), adressée aux directeurs régionaux de sécurité sociale, indiquait, à propos du texte précité, qu'il n'était « pas douteux que le législateur a entendu soumettre les chauffeurs de taxi à la réglementation applicable, tant en matière de maladie que de vieillesse, à l'ensemble des travailleurs non salariés ». Elle ajoutait que les chauffeurs de taxi ayant commencé à exercer leur activité professionnelle après la date de publication de la loi du 12 juillet 1966 « doivent, dès leur début d'activité, solliciter leur affiliation à l'une des caisses artisanales compétentes pour la couverture du risque d'invalidité et de vieillesse ». Il lui fait remarquer que cette interprétation paraît aller bien au-delà des dispositions envisagées par l'article 3 de la loi du 12 juillet 1966, laquelle ne concerne que l'instauration d'un régime d'assurance maladie et maternité destiné à assurer la protection des travailleurs non salariés des professions non agricoles. Il lui demande s'il envisage de faire modifier les dispositions de la circulaire du 11 janvier 1967 afin que la nouvelle loi ne puisse avoir pour effet de faire perdre aux chauffeurs de taxi ayant commencé à exercer leur activité professionnelle depuis sa date de promulgation, la possibilité d'adhérer à l'assurance volontaire pour les risques vieillesse et invalidité, possibilité offerte par la loi du 6 juillet 1956, laquelle conserve, à cet égard, toute sa valeur.

2152. — 14 juin 1967. — **M. André Beauguitte** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** s'il n'estime pas opportun d'accorder le bénéfice de la sécurité sociale par extension de la loi du 29 juillet 1950 aux victimes de guerre qui en sont exclues : les ascendants pensionnés, les veuves des pensionnés entre 60 et 85 p. 100, les veuves hors guerre (décès en service commandé, en dehors d'une opération de guerre).

2153. — 14 juin 1967. — **M. Loustau** a pris acte de la réponse de **M. le ministre de l'économie et des finances** à sa question n° 21568 par laquelle il confirme que les crédits ouverts, à la suite du vote du Parlement, au titre de la prime de recherches, au ministère de l'agriculture, ne peuvent être consommés en totalité par suite d'une opposition des services du ministère de l'économie et des finances. Il lui demande : 1° si les reliquats de crédits résultant de cette opposition sont utilisés à d'autres objets intéressant l'institut national de la recherche agronomique, ou s'ils gonflent artificiellement « l'enveloppe » accordée à cet établissement ; 2° quelle procédure peut être employée pour orienter « l'utilisation des ressources propres à l'I. N. R. A. » vers l'accroissement des attributions individuelles

de prime aux chercheurs. En effet, le décret du 19 juillet 1958 prévoyait que cette procédure serait fixée par des « textes ultérieurs » qui ne semblent pas avoir été publiés ; 3° quel est le pourcentage de membres de l'enseignement supérieur, de l'I. N. S. E. R. M., du C. N. R. S., de l'I. N. R. A., de l'enseignement supérieur agricole et de l'enseignement supérieur vétérinaire qui ne perçoivent pas la prime par suite de cumuls ou de l'inscription à la patente, et qui permettent à leurs collègues, de ce fait, de percevoir plus que le taux moyen ; 4° quel est le montant moyen de prime attribué réellement aux enseignants et chercheurs de ces différents services publics pour l'année 1966.

2154. — 14 juin 1967. — **M. Pierre Lagorce** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les agriculteurs des communes de l'arrondissement de Langon (Gironde), riverains de la Garonne, qui ont été sinistrés par les inondations de décembre 1965 et janvier 1966, notamment dans la commune de Saint-Pierre-d'Aurillac, où des vergers ont été totalement détruits. Il s'étonne que le décret n° 67-160 du 24 février 1967, paru au *Journal officiel* du 2 mars, attribuant le caractère de calamités agricoles aux dommages subis par les agriculteurs de certains départements au cours des années 1965 et 1966 s'il considère les inondations comme calamités agricoles au sens de la loi n° 64-706 du 10 juillet 1964, exclut sans raison du champ d'application de ladite loi le département de la Gironde. Il lui demande s'il a l'intention, pour corriger ce qui ne peut apparaître que comme un oubli regrettable, de publier très prochainement le décret qui, conformément à l'article 2 de la loi précitée, constatera le caractère de calamité agricole des dommages causés par les inondations dans la zone et pour la période indiquées ci-dessus, de façon que les agriculteurs intéressés, dont certains sont depuis le sinistre dans une situation très précaire, puissent voir reconnus leurs droits légitimes à une juste indemnisation.

2155. — 14 juin 1967. — **M. Darras** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur les conséquences de la politique charbonnière du Gouvernement qui conduit à la fermeture accélérée des puits et au chômage dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais. Il considère que des mesures d'urgence doivent être prises pour résoudre la crise actuelle, revaloriser la profession minière et sauvegarder l'avenir économique de la région. Les divers aménagements intervenus : octroi de deux jours supplémentaires de repos pour 1967, indemnisation du chômage à partir du deuxième jour dans le mois, paraissent insuffisants. En conséquence, il lui demande s'il entend prendre rapidement les mesures suivantes : 1° le retour à la semaine de quarante heures sans diminution de salaire ; 2° la défense du bassin minier et la diversification des activités industrielles de la région.

2156. — 14 juin 1967. — **M. Darras** expose à **M. le ministre de l'industrie** que la récession accélérée des Houillères du bassin du Pas-de-Calais risque d'entraîner de nouvelles mutations et des licenciements. Il lui demande s'il pense pouvoir, parallèlement aux mesures de reconversion qui s'avèrent nécessaires, accepter le principe pour le personnel du droit au départ en retraite anticipée après trente ans de services, sans limite d'âge, les intéressés conservant les avantages attachés à la retraite normale.

2157. — 14 juin 1967. — **M. Darras** expose à **M. le ministre de l'industrie** que la retraite complémentaire n'est accordée aux ouvriers mineurs qu'à partir de l'âge de soixante ans. Or c'est dès la mise à la retraite (cinquante ans pour le fond, cinquante-cinq ans pour le jour) que les travailleurs auraient le plus grand besoin de cette pension complémentaire, étant donné l'insuffisance de la retraite normale et compte tenu que la plupart d'entre eux ont encore des charges de famille grevant lourdement le budget familial. Pour les mineurs ayant pris leur retraite avant le 1<sup>er</sup> janvier 1961 une indemnité de rattachement a été instituée, ce qui a créé une première discrimination entre les travailleurs de la mine. Dans des instructions récentes adressées aux directeurs délégués des groupes du Pas-de-Calais, il est prévu la mise à la retraite d'office des ouvriers mineurs mutés pouvant bénéficier d'une retraite d'ancienneté immédiate de la C. A. N., normale ou proportionnelle, ces ouvriers bénéficiant de l'indemnité de rattachement. Il lui demande s'il ne pense pas qu'il serait logique, dans un souci de justice, d'étendre cet avantage à tous les ouvriers faisant valoir leur droit à pension, quelle soit normale, anticipée ou donnée au titre de l'invalidité générale.

2158. — 14 juin 1967. — **M. Deschamps** appelle l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur les conditions d'avancement particulièrement défavorables en 1967 des contrôleurs masculins des services de direction, pour l'accès au grade de contrôleur divisionnaire. Il s'avère en effet que l'examen professionnel de

1967 ne leur a pas été ouvert, toute possibilité d'avancement leur étant ainsi refusée pour 1968. Or, issus d'un recrutement commun avec leurs collègues des autres branches, ils pouvaient espérer les mêmes possibilités d'avancement, d'autant que l'affectation dans les services de direction est subordonnée à un examen psychotechnique. Il lui demande en conséquence, s'il n'envisage pas de remédier à cet état de fait en répartissant de façon équitable dans les différentes branches le nombre de postes de contrôleur divisionnaire.

2159. — 14 juin 1967. — **M. Lagrange** expose à **M. le ministre de la justice** : 1° qu'aux termes de l'article 58 du décret n° 67-237 du 23 mars 1967 relatif au registre du commerce, les actes, délibérations ou décisions modifiant soit les statuts d'une société ou les pièces qui leur sont assimilées, soit les actes ou pièces annexes déposées postérieurement, doivent faire l'objet d'un dépôt au greffe du tribunal dont relève la société, dans le délai d'un mois à compter de leur date ; 2° qu'aux termes de l'article 59 du même décret, deux exemplaires des statuts de la société établis sur papier libre en tenant compte des actes modificatifs visés à l'article précédent et certifiés conformes par les représentants légaux de la société doivent être déposés avec lesdits actes modificatifs, au greffe du tribunal de commerce pour être classés en annexe au registre du commerce. Il lui demande s'il faut déduire du rapprochement de ces deux textes que les sociétés, à l'occasion de toutes décisions ou délibérations de l'assemblée générale de leurs actionnaires ou associés modifiant une disposition statutaire, auront à déposer au greffe du tribunal de commerce non seulement deux exemplaires du procès-verbal desdites décisions ou délibérations mais encore deux exemplaires de leurs statuts ainsi modifiés, cette obligation concernant tant les sociétés nouvelles constituées depuis le 1<sup>er</sup> avril 1967 que les sociétés antérieurement constituées et n'ayant pas encore mis leurs statuts en harmonie avec les dispositions de la loi du 24 juillet 1966 et du décret du 23 mars 1967. Dans l'affirmative, il lui demande si la formalité de dépôt de deux exemplaires des statuts modifiés ne pourrait pas être supprimée. Il semblerait en effet que le dépôt des seuls actes modificatifs suffise à compléter le dossier de la société au greffe du tribunal de commerce pour l'information des tiers. Il ne lui échappera pas que la formalité de dépôt de deux exemplaires des statuts modifiés ne fera qu'aggraver les obligations administratives auxquelles les sociétés sont déjà lourdement assujetties de toutes parts, et grever leurs frais généraux.

2160. — 14 juin 1967. — **M. Antonin Ver** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quelles mesures il compte prendre pour : 1° hâter la délégation de stagiaire des jeunes remplaçants qui, faute de postes budgétaires (parfois dans la proportion de un sur deux), attendent leur nomination comme stagiaire, légale et nécessaire au bon fonctionnement de l'enseignement primaire ; 2° assurer l'application intégrale de la circulaire ministérielle parue au *Journal officiel* du 16 janvier 1965 et prévoyant un service hebdomadaire de vingt-quatre heures pour les maîtres de C. E. G. et de C. E. S. dont la plupart dépassent, par manque de postes budgétaires, l'horaire officiel défini par cette circulaire ; 3° augmenter l'attribution du contingent des postes pour les « rostaniennes » qui, quoique titulaires, doivent souvent se résigner à accepter un poste de suppléant éventuelle pour retrouver leur famille.

2161. — 14 juin 1967. — **M. Valentin** expose à **M. le ministre des transports** que l'activité des transporteurs routiers travaillant pour le compte d'autrui, notamment lorsqu'il s'agit d'entreprises artisanales ou familiales, devrait être considérée comme appartenant au secteur des métiers. La plupart des exploitants possédant moins de cinq véhicules, qui représentent environ 70 p. 100 de la profession, remplissent les conditions fixées par le statut de l'artisanat et par le décret n° 62-235 du 1<sup>er</sup> mars 1962 relatif au répertoire des métiers et aux titres d'artisan et de maître artisan. Il lui demande si, dans ces conditions, lesdites entreprises ne pourraient être autorisées à se faire inscrire au registre des métiers.

2162. — 14 juin 1967. — **M. Fossé** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'un directeur administratif, lié par un contrat de travail dans lequel il ne lui est donné aucune mission générale ou particulière d'invention, a pris un brevet pour une invention intéressant le matériel fabriqué par la société qui l'emploie. En vertu d'un contrat de concession dûment enregistré, l'intéressé perçoit de la société une redevance qu'il déclare en qualité de revenu des professions non commerciales. Au cours d'une vérification l'administration des contributions directes met en cause la propriété du brevet et prétend considérer la redevance comme un bénéfice distribué au profit du directeur en question, bien que ce dernier ne soit pas directement associé ; seule sa femme est propriétaire d'un certain nombre d'actions à titre de bien propre. Il lui demande si les prétentions de l'administration sont justifiées et si

la taxation excessive de revenus légitimes ne va pas décourager les inventeurs nationaux au moment où le Gouvernement déplore justement le versement de redevances importantes au profit d'inventeurs étrangers.

2163. — 14 juin 1967. — **M. Daviaud** expose à **M. le ministre des affaires sociales** la situation des étudiants handicapés physiques qui ne peuvent bénéficier des avantages de la sécurité sociale au-delà de l'âge de vingt-six ans. Dans sa réponse à la question écrite n° 5403 du 22 octobre 1963 (*Journal officiel* du 21 novembre 1963, p. 7361), le ministre du travail indiquait qu'il était d'accord pour l'examen, avec les autres départements ministériels intéressés, des mesures de prolongation des prestations de la sécurité sociale des étudiants en faveur des étudiants aveugles ou infirmes moteurs. Il reconnaissait en outre le bien-fondé de la question dans une lettre adressée le 17 novembre 1964, indiquant qu'il avait décidé de saisir le ministère des finances et le ministère de l'éducation nationale d'une démarche tendant à ce que soient étudiées les conditions dans lesquelles pourraient être modifiées, dans le sens souhaité, les dispositions qui régissent le régime de sécurité sociale des étudiants. Depuis lors, aucune décision ne semble avoir été prise alors qu'à partir de juillet prochain, 98 p. 100 des Français vont bénéficier d'une garantie au titre d'un régime de prévoyance sociale. Ne resteront à l'écart de la sécurité sociale que les grands infirmes non travailleurs, c'est-à-dire ceux qui, par leur niveau de vie et leur état de santé, ont le plus grand besoin des bienfaits évidents qu'apporte l'institution. Il lui demande, en conséquence, s'il n'estime pas opportun de prévoir l'extension du régime de sécurité sociale des étudiants aux étudiants aveugles ou infirmes moteurs de plus de vingt-six ans.

2164. — 14 juin 1967. — **M. Douzans** expose à **M. le ministre des affaires sociales** : 1° que parmi les personnes qui bénéficient de la loi du 22 août 1946 se situent les orphelins de père ou de mère ; 2° que lorsque le père décède, la mère est souvent appelée à exercer une activité rémunérée dont le montant est nettement inférieur à celui du défunt ; 3° qu'il résulte de cette situation un grave préjudice pour les enfants. Il lui demande s'il ne serait pas souhaitable qu'une allocation soit attribuée aux orphelins, sous réserve que les prescriptions des articles 527 et 528 du code de la sécurité sociale soient remplies.

2168. — 14 juin 1967. — **M. Lavielle** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'administration dans une note du 15 février 1966 publiée au *Bulletin officiel* des contributions directes, première partie, sous le numéro 3236, relative à l'interprétation de l'article 31 du code général des impôts, précisait que les dépenses de réparation et d'entretien dont cet article autorise la déduction concernaient celles qui sont nécessitées par la conservation et l'entretien des immeubles pris dans leur ensemble et qui ont pour objet de les maintenir ou de les remettre en état afin d'en permettre un usage normal sans en modifier la consistance, l'agencement ou l'équipement antérieur. Il lui demande si les dépenses entraînées par la réfection indispensable des murs d'un immeuble occupé par le propriétaire, ne figurant pas au bilan de l'entreprise et affecté pour partie à l'exercice d'une profession commerciale et pour partie à l'habitation, sont déductibles des revenus à déclarer au fisc, étant entendu que les modifications de détail qui n'ont d'ailleurs pas changé la consistance de l'immeuble en sont exclues.

2169. — 14 juin 1967. — **M. Lebon** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que les pensions d'invalidité ou d'incapacité au travail servies par les caisses de sécurité sociale sont imposables à l'impôt sur le revenu des personnes physiques si les ressources de l'intéressé sont supérieures au plafond annuel de ressources auquel est subordonnée l'attribution de l'allocation vieillesse des vieux travailleurs salariés et non salariés et de l'allocation complémentaire du fonds national de solidarité. Or comme les caisses de sécurité sociale ne sont pas autorisées à effectuer le versement forfaitaire de 3 p. 100 à raison des pensions d'invalidité qu'elles servent, les pensionnés ne peuvent prétendre à la réduction de 5 p. 100 prévue par l'article 198 du code général des impôts qui précise que les rémunérations (traitements, salaires ou pensions) doivent entrer dans le champ d'application du versement forfaitaire. Il lui demande s'il n'estime pas devoir autoriser les caisses de sécurité sociale à effectuer le versement de 3 p. 100, compte tenu que très souvent les pensionnés sont de condition modeste.

2170. — 14 juin 1967. — **M. Sauzedde** fait observer à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la loi n° 63-778 du 31 juillet 1963 a réformé plusieurs articles de la loi n° 48-1484 du 25 septembre 1948, créant une cour de discipline budgétaire et financière. Dans

ces conditions, il lui demande s'il peut lui faire connaître les résultats de la réforme de 1963 et, depuis l'entrée en application de cette dernière : 1° le nombre d'affaires dont le parquet de la cour a été saisi ; 2° le nombre d'affaires dont la cour a délibéré ; 3° le nombre de condamnations qui ont été prononcées ; 4° les principaux délits qui ont été ainsi sanctionnés.

2171. — 14 juin 1967. — M. Sauzedde fait observer à M. le ministre de l'économie et des finances qu'à la page 49 de son dernier rapport, publié au n° 5 des documents administratifs du *Journal officiel*, le 28 avril 1967, la commission de vérification des comptes des entreprises publiques appelle l'attention des pouvoirs publics sur les difficultés et les retards rencontrés pour l'exécution de sa mission, par suite des problèmes relatifs au recrutement de ses rapporteurs et aux moyens dont ils disposent pour se consacrer le plus souvent et le plus complètement possible à la tâche qui leur est confiée. C'est ainsi que la commission écrit : « La commission accueillerait avec satisfaction toute mesure qui tendrait à faciliter le recrutement de ses rapporteurs comme à leur donner les moyens de se consacrer plus complètement à leurs vérifications. Ainsi disparaîtraient les éléments d'incertitude qui pèsent lourdement sur le rythme de ses travaux ». Dans ces conditions, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour donner à la commission les moyens qu'elle estime nécessaires à ses vérifications, compte tenu de la qualité et du sérieux de ses travaux et de l'importance croissante que revêt le contrôle de l'Etat sur le secteur public.

2172. — 14 juin 1967. — M. Planeix indique à M. le ministre de l'agriculture que le rapport de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques mentionne, à la page 48 du document publié au n° 5 des documents administratifs du *Journal officiel*, le 28 avril 1967, le décret du 7 décembre 1965, qui l'a rendue compétente pour la vérification de la comptabilité de l'office national des forêts, mais souligne qu'aucun arrêté d'application de ce décret n'a encore été pris. Dans ces conditions, et compte tenu de l'importance de l'O.N.F., tant en ce qui concerne le volume de ses recettes et de ses dépenses que son rôle dans la politique forestière nationale, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre la commission de vérification des comptes des entreprises publiques à même de remplir la mission qui lui est dévolue auprès de l'office national des forêts.

2173. — 14 juin 1967. — M. de Poulpiquet demande à M. le ministre des armées si les conclusions du rapport établi à la suite des travaux de la commission chargée d'étudier l'évolution comparée de la situation des sous-officiers et officiers mariniers et de celle d'autres catégories de personnels de l'Etat seront connues prochainement, et s'il envisage de prendre des dispositions dans la prochaine loi de finances afin de prévoir les crédits nécessaires pour financer une première tranche substantielle permettant une importante atténuation du déclassement constaté.

2174. — 14 juin 1967. — M. Anthonloz expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, suivant la jurisprudence découlant de l'arrêt du Conseil d'Etat du 9 février 1966 (requête n° 66-126), et plus spécialement de celui du 4 mai 1966 (requêtes n° 68-305 et 68-306), ainsi que des instructions administratives figurant au Bulletin officiel des contributions directes 1966-11-3246, le salarié employé comme « prospecteur-vendeur » et qui pratique la vente « au laisser sur place » est tenu d'être possesseur de la patente personnelle de marchand forain prévue par l'article 1490 du code général des impôts et comportant le signalement de l'intéressé. Ces nouvelles obligations posent de graves difficultés aux entreprises qui occupent un ou plusieurs salariés de l'espèce et qui pratiquent le système de vente envisagé avec tournées et itinéraires pré-établis et réguliers. En effet, il arrive fréquemment que des prospecteurs-vendeurs titulaires de la patente personnelle réglementaire se trouvent frappés d'indisponibilité subite (maladie) et doivent, pour assurer le bon fonctionnement de l'entreprise, être remplacés dans l'immédiat par d'autres salariés non possesseurs de documents fiscaux requis. Remarque étant faite que les arrêts précités ne concernent que les salariés utilisant « leur propre véhicule » et sans méconnaître les dispositions déjà prises en la matière (cf. instruction sur les patentes du 20 mai 1955, paragraphe 218) qui se révèlent d'ailleurs inapplicables dans les cas d'urgence, il lui demande : 1° si la jurisprudence découlant des arrêts et instructions susmentionnés est applicable aux salariés de l'espèce utilisant des véhicules appartenant à leur employeur et non leur « propre véhicule » ; 2° si, dans l'affirmative, la patente ne pourrait être établie au nom de l'employeur, pour un véhicule déterminé, à charge pour l'employeur de certifier, sous sa responsabilité, l'identité de l'utilisateur ; 3° si, en cas d'impossibilité, toute autre solution ne pourrait être apportée aux

problèmes posés par les remplacements subits et imprévisibles des préposés munis de patentes personnelles des salariés qui n'utiliseraient les véhicules que pour une courte durée.

2175. — 14 juin 1967. — M. Paquet expose à M. le ministre de l'industrie le cas d'une entreprise française exerçant son activité aux Etats-Unis d'Amérique et qui, conformément à la réglementation en vigueur dans ce pays, a été contrainte de signer une convention syndicale relative aux conditions d'emploi de son personnel français. Il lui précise que cette entreprise a dû rapatrier son personnel qui s'était mis en grève pour obtenir une augmentation de salaires et qu'elle a été attaquée par les intéressés pour rupture de contrat. Il attire son attention sur le fait que l'inspection du travail consultée a déclaré ne pouvoir prendre en considération l'accord obligatoirement conclu avec les syndicats américains et soutient que seul le droit français est applicable en pareille matière. Le droit du travail étant très différent en France et aux Etats-Unis d'Amérique, notamment en ce qui concerne la discussion des salaires et la réglementation du droit de grève, il lui demande si la position de l'inspection du travail est conforme à la réglementation française, étant souligné que le contrat de travail signé au départ de France par le personnel français stipulait qu'aux Etats-Unis d'Amérique la législation américaine lui serait applicable.

2176. — 14 juin 1967. — M. Palmero demande à M. le ministre de la justice s'il peut lui confirmer que l'arrêt de la Cour de cassation en date du 8 juillet 1879 et relatif aux conditions d'enregistrement des testaments-partages est périmé depuis la réforme fiscale réalisée par le décret du 9 décembre 1948. Il lui fait observer que si l'on continuait à tenir compte des principes contenus dans cet arrêt, on serait amené à exiger le versement d'un droit de partage et parfois d'un droit de soule non seulement pour l'enregistrement d'un testament-partage, mais même pour l'enregistrement d'un testament ordinaire fait en faveur d'enfants légitimes puisque, si ce testament n'avait pas été rédigé, les héritiers se seraient trouvés en indivision. Or, l'article 139 du décret du 9 décembre 1948 précise que sont enregistrés au droit fixe de 10 francs les testaments et tous les autres actes de libéralité ne contenant que des dispositions soumises à l'événement du décès, ce qui est absolument contraire à la décision rendue au siècle dernier.

2177. — 14 juin 1967. — M. de Poulpiquet demande à M. le ministre de l'économie et des finances si les conclusions du rapport établi à la suite des travaux de la commission chargée d'étudier l'évolution comparée de la situation des sous-officiers et officiers mariniers et de celle d'autres catégories de personnels de l'Etat seront connues prochainement, et s'il envisage de prendre des dispositions dans la prochaine loi de finances afin de prévoir les crédits nécessaires pour financer une première tranche substantielle permettant une importante atténuation du déclassement constaté.

## REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

### PREMIER MINISTRE

1072. — M. Lavielle rappelle à M. le Premier ministre que, depuis le départ des troupes américaines, le camp militaire du Poteau situé en partie sur le territoire du département des Landes et en partie sur le territoire de celui de la Gironde intéresse tout particulièrement les fédérations de chasse de ces deux départements qui, d'un commun accord, désiraient voir ces terrains érigés en réserve nationale de chasse. Il lui indique qu'à l'heure actuelle ce sont ses propres services qui procèdent à la dévolution des biens immobiliers libérés par les forces alliées. M. le ministre de l'agriculture (office national des forêts) a demandé que ces terrains lui soient affectés. En conséquence, il lui demande les dispositions qu'il compte prendre pour donner une suite à la demande de M. le ministre de l'agriculture, de telle sorte que les fédérations de chasse des Landes et de la Gironde puissent obtenir satisfaction dans les prochains jours. (Question du 18 mai 1967.)

Réponse. — Le camp militaire du Poteau a déjà fait l'objet d'une affectation à l'issue de la procédure instituée pour la dévolution des biens immobiliers libérés par les forces alliées. Cependant,

à la demande du ministre de l'Agriculture, la commission centrale de contrôle des opérations immobilières s'est à nouveau saisie de cette affaire et des propositions ont été demandées au préfet de région.

#### AFFAIRES ETRANGERES

727. — M. Milliau expose à M. le ministre des affaires étrangères que la réponse publiée au *Journal officiel*, n° 25, A. N., du 30 avril 1966, à sa question écrite n° 18360 du 12 mars 1966 précisait : « les modalités de règlement des pertes subies par nos compatriotes rapatriés ne pourront être étudiées qu'au terme de négociations engagées à cet effet ». Il lui demande s'il peut lui faire connaître où en sont les négociations engagées et quand enfin seront arrêtées les modalités de règlement des pertes subies en Algérie par nos compatriotes rapatriés. (Question du 27 avril 1967.)

Réponse. — Un règlement d'ensemble des problèmes que pose la réparation des pertes que nos compatriotes ont éprouvées en Algérie n'est pas intervenu avec le Gouvernement de ce pays. Le Gouvernement toutefois n'a cessé de rappeler aux autorités algériennes les obligations qui leur incombent à cet égard. Il a pu conclure avec elles des accords sur des points particuliers. Cette action dont les résultats sont limités mais non négligeables, a notamment permis d'assurer des dédommagements partiels aux agriculteurs et à certains commerçants et industriels. En vertu d'un arrangement récent, les propriétaires dépossédés de leurs immeubles sont, dans la plupart des cas, exonérés de leurs obligations contractées auprès d'organismes publics. Ces démarches seront poursuivies aussi longtemps qu'il sera nécessaire.

861. — M. Paquet expose à M. le ministre des affaires étrangères que le *Journal officiel* algérien du 6 mai 1966, paru à Alger le 10 mai 1966, a publié une ordonnance n° 68-93 portant nationalisation de la Société française des mines d'Ouenza et prévoyant que le transfert au B. A. R. E. M. des biens, droits et obligations ouvrirait droit à une indemnité. Il attire son attention sur le fait que cette décision qui contrevient aux engagements souscrits par l'Etat algérien dans le titre IV (art. 12, 14, 17 et 18) des accords d'Evian concerne une société d'économie mixte dans laquelle le Gouvernement algérien avait droit statutairement à 50 p. 100 des bénéfices et possédait en outre 30 p. 100 des actions. Il précise que depuis bientôt un an, les actionnaires français d'Ouenza n'ont reçu aucune offre d'indemnisation raisonnable pour la spoliation dont ils ont été victimes et que la cotation des titres d'Ouenza à la Bourse de Paris a été suspendue aggravant le dommage causé aux porteurs de titres. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement français compte prendre pour assurer aux porteurs de titres des mines d'Ouenza une indemnisation équitable. (Question du 9 mai 1967.)

Réponse. — Le Gouvernement n'a cessé, depuis la nationalisation de la Société des mines de l'Ouenza — prononcée par l'ordonnance algérienne n° 68-93 du 6 mai 1966 — de se préoccuper du respect des droits des actionnaires français de cette société. Au moment de la nationalisation, la plus vigoureuse protestation avait été élevée contre l'ensemble des mesures touchant les entreprises minières en général. Par une note en date du 11 octobre 1966, le Gouvernement a rappelé à l'Algérie l'obligation de respecter, en tout état de cause, le droit des gens, notamment quant au principe de la fixation d'une indemnité équitable. L'attention des autorités responsables de ce pays a été attirée sur le caractère contestable de la référence faite par l'ordonnance susvisée, pour cette indemnisation, à des cotations boursières. Il a été précisé que la nationalisation ne pourrait étendre son champ d'application aux éléments du patrimoine de la Société de l'Ouenza situés hors d'Algérie, cette société en conservant la pleine propriété et en demeurant seule garante. La commission chargée par la législation algérienne de fixer les modalités d'indemnisation des sociétés minières n'ayant pas encore établi les propositions qu'elle devait formuler dans un délai de six mois à compter de sa mise en place, une récente intervention a été effectuée pour rappeler au Gouvernement algérien que la question demeurerait toujours en suspens.

996. — M. Achille-Fould demande à M. le ministre des affaires étrangères si, en cas de sinistre, le recours des voisins peut être exercé contre le propriétaire d'un bien immobilier sis en Algérie et déclaré bien de l'Etat algérien, étant précisé que le propriétaire a cessé de payer les primes d'assurance incendie depuis qu'il n'a plus la libre disposition de son immeuble. (Question du 9 mai 1967.)

Réponse. — S'agissant d'une contestation éventuelle entre particuliers, qui ressort du domaine du droit privé, il appartiendrait, le cas échéant, aux tribunaux compétents de l'ordre judiciaire de se prononcer sur la recevabilité d'un recours intenté dans les condi-

tions indiquées par l'honorable parlementaire. Il n'est pas possible de préjuger la décision qui pourrait être prise. Celle-ci dépendrait étroitement, au demeurant, d'éléments propres à l'affaire en cause, notamment de la nature et de la date de la mesure ayant affecté les droits du propriétaire ainsi que de l'époque du sinistre lui-même.

998. — M. Hauret demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il envisage d'entreprendre une action judiciaire contre les propriétaires du pétrolier *Torrey Canyon* responsables de la pollution des côtes Nord de la Bretagne, dont la remise en état nécessite d'importantes dépenses. (Question du 10 mai 1967.)

Réponse. — Les dommages causés aux côtes Nord de la Bretagne du fait de la pollution de la mer par le mazout du *Torrey Canyon* ont conduit le ministère des affaires étrangères à étudier les actions judiciaires qu'il était possible d'entreprendre contre les responsables de la pollution, armateurs ou affréteurs du navire. Le *Torrey Canyon*, qui naviguait sous pavillon libérien, appartenait à une société libérienne ayant son siège aux Bermudes. Il était affrété à temps à une société américaine et sous-affrété pour un voyage à une société britannique. La complexité de cette situation nécessite une étude approfondie en vue de rechercher quelles sont les personnes contre lesquelles doivent être introduites les procédures, et d'autre part, quels sont les voies et moyens les plus appropriés pour faire aboutir ces procédures. A cette fin l'agent judiciaire du Trésor, agissant en accord avec les différents ministères intéressés, a été désigné comme maître d'œuvre de l'action du gouvernement français. Un avocat a été chargé, après consultations tant en Grande-Bretagne qu'aux Bermudes et aux Etats-Unis, de soumettre au Gouvernement toutes propositions quant aux juridictions françaises ou étrangères devant lesquelles l'affaire devrait être portée.

#### ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

284. — M. Bertrand Denis expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre qu'au cours de l'été 1963 une déléguation de son arrondissement s'est rendue à Verdun et a constaté que si, dans ces hauts lieux, les monuments principaux étaient en bon état d'entretien, par contre, d'autres de moindre importance, tels que ceux de Louvemont, celui dédié au 1<sup>er</sup> bataillon de chasseurs à pied et d'autres, paraissent être abandonnés et qu'en particulier l'abord de ceux-ci était souillé de détritus. Il lui demande ce qu'il pense pouvoir faire pour assurer la sauvegarde et l'entretien de tous les monuments commémoratifs du champ de bataille de Verdun et une conservation de ces hauts lieux digne du dévouement de ceux qui y sont morts. (Question du 12 avril 1967.)

Réponse. — Comme tous les principaux monuments commémoratifs du champ de bataille de Verdun, celui qui est dédié au 1<sup>er</sup> bataillon de chasseurs à pied continue à être soigneusement entretenu par le Souvenir français. Par contre, en raison de leur nombre élevé, les monuments de « moindre importance », le plus souvent à caractère individuel et édifiés de façon précaire, n'ont pu faire l'objet, leurs promoteurs ayant disparu, d'un entretien réellement efficace. Cependant, pour répondre au désir manifesté par l'honorable parlementaire, le ministre des anciens combattants et victimes de guerre a l'intention de demander au Souvenir français de faire procéder au recensement de ces monuments ainsi qu'à une évaluation des crédits qui seraient nécessaires à leur remise en état.

780. — M. Alduy, se référant aux réponses que M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre a bien voulu faire lors de la précédente législature sur les intentions du Gouvernement de créer au profit des anciens d'Algérie un titre spécial de reconnaissance leur permettant, sans conditions de pension, de bénéficier des avantages sociaux attribués par l'office national des anciens combattants et victimes de guerre, demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre de lui préciser les intentions du Gouvernement actuel à ce sujet. (Question du 28 avril 1967.)

Réponse. — Les problèmes propres aux militaires ayant participé aux opérations du maintien de l'ordre en Algérie font actuellement l'objet d'études attentives dont il n'est pas possible de préjuger, dès maintenant, les conclusions.

1453. — M. Tourné expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que la commission consultative médicale se trouvant directement sous ses ordres et agissant en son nom, semble s'être donnée pour doctrine d'enlever le maximum de pensions cependant attribuées par des conseils de réforme. Il lui demande : 1° combien de cas de révision de pension sont intervenus au cours des années 1965 et 1966 au nom de la C. C. M. et cela : a) pour toute la France ; b) pour chacune des vingt et une directions interdépartementales des pensions ; 2° combien de pensions ont été de ce fait enlevées : a) pour toute la France ; b) pour chacune des vingt et une régions interdépartementales ; 3° dans le nombre des

pensions enlevées, quelles sont celles relatives à : a) l'article 18, tierce personne; b) l'indemnité de soins pour tuberculeux, toujours pour ce qui est de la France entière et pour chacune des vingt et une directions interdépartementales. (Question du 24 mai 1967.)

Réponse. — Les statistiques tenues tant par les bureaux liquidateurs de l'administration centrale que par la commission consultative médicale elle-même ne permettent pas d'opérer la ventilation des renseignements demandés aussi bien pour chacune des directions interdépartementales des anciens combattants et victimes de guerre que par catégories d'instances. Les seuls éléments qui puissent être fournis pour les années 1965 et 1966 sont les suivants :

	1965	1966
I. — Nombre total de dossiers étudiés par la C. C. M. ....	84.825	83.365
II. — Modifications apportées par la C. C. M. aux propositions des commissions de réforme :		
1 <sup>o</sup> Modifications favorables aux intéressés.		
a) Imputabilité admise.....	217	261
b) Augmentation de taux.....	963	735
Total .....	1.180	996
Pourcentage sur le nombre total des dossiers étudiés.....	1,4 p. 100	1,2 p. 100
2 <sup>o</sup> Modifications défavorables aux intéressés.		
a) Imputabilité rejetée.....	1.539	1.498
b) Abaissement de taux.....	843	498
Total .....	2.382	1.996
Pourcentage sur le nombre total des dossiers étudiés.....	2,8 p. 100	2,4 p. 100

Il ressort du tableau ci-dessus que le nombre des dossiers pour lesquels la commission consultative médicale propose — en principe après enquête complémentaire et notamment surexpertise — soit le rejet de l'imputabilité précédemment admise par la commission de réforme, soit l'abaissement du pourcentage d'invalidité reconnu par celle-ci, représente un pourcentage extrêmement faible du nombre total des dossiers examinés par cet organisme, qui n'a au surplus, il est bon de le rappeler, qu'un rôle purement consultatif, sans aucun pouvoir de décision.

**ECONOMIE ET FINANCES**

37. — M. Christiaens expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les efforts déployés par le haut comité d'études et d'informations sur l'alcoolisme se trouvent, si ce n'est annihilés, du moins manifestement contrariés par le fait qu'il est devenu pratique courante dans certaines régions, pour différentes formes commerciales de vente au détail, d'ériger telle ou telle boisson spiritueuse en article d'appel vendu à prix cassé. En d'autres termes certains produits à base d'alcool constituent en la circonstance « l'ilot de perte dans l'océan de profits ». Certes, le code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme comporte des dispositions tendant à réglementer la publicité en faveur des boissons à base d'alcool mais il ne s'oppose pas aux pratiques de casse de prix évoquées ci-avant qui se généralisent dans certaines régions. Il lui demande si à l'effet de porter remède à un tel état de choses la fixation de prix imposés pour les spiritueux ne pourrait être édictée aux différents stades de la commercialisation des produits considérés. (Question du 11 avril 1967.)

Réponse. — La pratique qui consiste, pour certains commerçants détaillants, à présenter des boissons à base d'alcool en tant qu'« articles d'appel » vendus à bas prix n'est pas générale et ne se rencontre, ordinairement, que dans les entreprises à commerces multiples qui procèdent de la même manière et au gré des circonstances avec d'autres productions de marque dont la notoriété auprès des consommateurs est incontestable. Cette pratique n'est cependant rendue possible qu'en raison de l'importance des marges de distribution octroyées par les producteurs sur les prix de vente au détail qu'ils font figurer dans leurs tarifs ou dans leur publicité. Or, il est constant, en matière d'autorisation de vente à prix minima, que les dérogations accordées par arrêtés ne concernent que des produits dont les prix ont été établis dans les conditions les plus strictes, tant au stade de la production qu'aux différents stades de la distribution, notamment en procédant à des réductions importantes des marges commerciales. Il n'en est pas ainsi en ce qui concerne les produits considérés. D'autre part, leur vente à prix

minimum imposé conduirait, pour les raisons ci-dessus exposées, à diminuer très sensiblement les prix auxquels ils sont actuellement vendus au public par la grande majorité des détaillants, mesure qui irait incontestablement à l'encontre du but poursuivi par l'auteur de la question posée.

255. — M. Ponsellé rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances la question écrite qu'il lui a posée le 25 octobre 1966, parue sous le numéro 21788. Il lui demande à nouveau de lui faire connaître : 1<sup>o</sup> le nombre, par catégorie, des personnes à qui la caisse nationale de prévoyance sert une rente viagère; 2<sup>o</sup> le pourcentage de revalorisation qui est appliqué par catégorie. (Question du 12 avril 1967.)

Réponse. — La première question de l'honorable parlementaire devrait être précisée, particulièrement en ce qui concerne la définition des différentes catégories de rentiers. S'il entend par catégories la distinction faite entre les bénéficiaires selon les époques de constitution de leurs rentes telles qu'elles ont été retenues par le législateur pour le bénéfice des majorations, la caisse nationale de prévoyance n'est pas en mesure de répondre car de nombreuses rentes ont été constituées par des versements successifs auxquels s'appliquent des taux de majoration différents. En ce qui concerne le second point, les pourcentages successifs de majoration applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1967 en vertu de la loi du 23 décembre 1964, modifiée par la loi du 17 décembre 1966, sont les suivantes :

RENTES OU FRACTIONS DE RENTES provenant de versements effectués.	TAUX des majorations.
	P. 100
Jusqu'au 31 juillet 1914 inclus.....	2.904
Du 1 <sup>er</sup> août 1914 au 31 août 1940 inclus.....	1.095
Du 1 <sup>er</sup> septembre 1940 au 31 août 1944 inclus.....	930
Du 1 <sup>er</sup> septembre 1944 au 31 décembre 1945 inclus.....	333
Du 1 <sup>er</sup> janvier 1946 au 31 décembre 1948 inclus.....	133
Du 1 <sup>er</sup> janvier 1949 au 31 décembre 1951 inclus.....	57,7
Du 1 <sup>er</sup> janvier 1952 au 31 décembre 1958 inclus.....	25
Du 1 <sup>er</sup> janvier 1959 au 31 décembre 1963 inclus.....	10
Depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1964.....	Néant.

400. — M. Charles Naveau expose à M. le ministre de l'économie et des finances que la fixation des remises des revendeurs de journaux quotidiens et publications périodiques a été réalisée par un arrêté ministériel du 18 avril 1952, modifié par un arrêté du 24 mai 1952; l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 18 avril stipule entre autres que pour les marchands en kiosque les remises sont de 17 p. 100 pour les quotidiens et de 15 p. 100 pour les publications périodiques; l'article 2 de ce même texte précise que les rémunérations des vendeurs de journaux quotidiens et publications périodiques qui, à la date du 18 avril 1952, percevaient des taux de remise inférieurs ou égaux aux taux fixés par l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus ne sont pas modifiées. Il appelle son attention sur la situation des marchands en kiosques de la ville de Lille qui, en application de ce texte, ont vu leur taux de remise bloqué uniformément à 15 p. 100 tant pour les quotidiens que pour les publications périodiques et lui demande : 1<sup>o</sup> si la restriction énoncée à l'article 2 de l'arrêté ne pourrait pas être rapportée (octroi du taux de 17 p. 100 pour les quotidiens); 2<sup>o</sup> si l'érection de la ville de Lille en métropole régionale aura pour effet de ménager aux marchands en kiosque le bénéfice, pour les ventes de publications périodiques, de la remise complémentaire de 5 p. 100 réservée aux villes de plus de 500.000 habitants suivant le texte de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté précité. (Question du 18 avril 1967.)

Réponse. — Les remises limites des revendeurs de journaux, en vigueur actuellement, résultent des arrêtés n<sup>o</sup> 22-146 du 18 avril 1952 et n<sup>o</sup> 22-163 du 24 mai 1952, modifiés par l'arrêté n<sup>o</sup> 24-201 du 22 janvier 1959. C'est précisément en application de ce dernier texte que les remises applicables à la vente des quotidiens, fixées depuis 1952 à 20 p. 100 pour Paris et 17 p. 100 pour les villes de province, ont été respectivement ramenées à 18 et 15 p. 100, cette réduction générale de deux points étant intervenue au moment du passage du prix de vente des quotidiens de 20 à 25 centimes. Par ailleurs, la création de communautés urbaines, dans le cadre de la loi n<sup>o</sup> 66-1069 du 31 décembre 1966, ne semble pas devoir modifier les conditions présentes des remises applicables à la vente des publications périodiques, et notamment étendre ipso facto à ces communautés aux compétences limitées, le bénéfice de la remise complémentaire de 5 p. 100 actuellement réservée, aux termes de l'arrêté n<sup>o</sup> 22-163 susvisé, aux villes de plus de 500.000 habitants.

546. — M. Paquet appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation qui résulte de la mise en place progressive de l'union douanière entre les Six de la C. E. E. pour les importateurs exclusifs de produits industriels originaires de pays

tiers étrangers à la Communauté. En effet, en application du traité de Rome et de la décision des représentants des Etats membres siégeant au conseil de la C. E. E., le tarif extérieur de la Communauté européenne doit être effectivement appliqué le 1<sup>er</sup> juillet 1968, date à laquelle doivent également être supprimés les derniers droits de douane existant entre eux pour les produits originaires de leurs territoires respectifs, comme pour ceux originaires des pays tiers mis en libre pratique dans l'un quelconque d'entre eux. Or ce tarif douanier commun doit être appliqué uniformément, et un des éléments de cette application uniforme se trouve, en ce qui concerne les importateurs exclusifs, dans une appréciation également uniforme des ajustements de valeur qui leur sont imposés par les administrations douanières en vertu de la convention internationale de Bruxelles de 1950 sur la valeur en douane des marchandises importées. D'autre part, le traité de Rome ne contient aucune disposition condamnant les contrats d'exclusivité avec les pays tiers; la Cour de justice de Luxembourg elle-même a, en ce qui concerne les exclusivités au sein du Marché commun, accepté certains aménagements qui aboutissent à reconnaître la possibilité de faire des conditions de vente particulières à un distributeur unique dans un secteur territorial déterminé en compensation des frais de commercialisation qu'il prend à sa charge (service après vente, publicité, expositions, etc.). En conséquence, il lui demande: 1° si le Gouvernement a pris les initiatives nécessaires pour s'assurer que, dès maintenant et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1968, le mode de calcul des ajustements de valeur imposés aux importateurs exclusifs sera, toutes choses étant égales par ailleurs effectivement le même dans les six pays, ce qui n'existe pas à l'heure actuelle; 2° si, à défaut de pratiques uniformes dans ce domaine, il n'envisage pas d'inviter l'administration des douanes à renoncer à tout ajustement des valeurs déclarées par les importateurs exclusifs afin d'éviter que ne s'instaure, par le jeu de la libre pratique, des détournements de trafic préjudiciables à leur activité. (Question du 20 avril 1967.)

Réponse. — 1° Pour l'application de la convention internationale sur la valeur en douane des marchandises, signée à Bruxelles le 15 décembre 1950, et notamment par les six Etats membres de la Communauté économique européenne, les administrations douanières déterminent, selon certains critères, les ajustements qui doivent être apportés aux prix facturés à l'importation, lorsqu'il est constaté que le paiement du prix facturé ne constitue pas la seule prestation effective de l'acheteur dans la transaction considérée. Il en est ainsi dans le cas évoqué par l'honorable parlementaire, lorsque l'importateur, en contrepartie de l'exclusivité qui lui est consentie par son fournisseur étranger, engage des dépenses ou accomplit des services pour le compte de ce dernier et obtient à titre de compensation des conditions de vente particulières. Les principes à suivre en la matière ont été fixés par le conseil de coopération douanière de Bruxelles sur le plan international, et, sur le plan national, par le décret n° 61-217 du 27 février 1961 relatif à la détermination de la valeur en douane des marchandises importées. Il convient cependant de noter que le fait de retenir dans les six pays membres de la C. E. E. des modes de calcul identiques ne conduit pas pour autant à déterminer dans les six pays des ajustements de valeur uniformes pour les importateurs exclusifs d'un même produit original d'un pays tiers, les ajustements étant fonction tant des prix pratiqués à l'importation que de l'importance et de la nature des services et dépenses assumés par l'importateur exclusif, tous éléments qui diffèrent d'un pays à l'autre. Faute de pouvoir espérer aboutir dans un proche avenir à un taux uniforme d'ajustement pour un même produit importé dans les six Etats membres, ce qui ne serait concevable que si les prix à l'importation et les frais pris à leur charge par les distributeurs exclusifs étaient identiques, il est bien entendu de la plus haute importance que les pratiques suivies en la matière

soient les mêmes. A cet égard, le souhait de voir appliquer de façon uniforme le tarif douanier commun constitue une préoccupation essentielle qui doit, d'ailleurs, se concrétiser prochainement, et, en toute hypothèse, pour le 1<sup>er</sup> juillet 1968, au plus tard, par l'adoption de règles communes aux six en ce qui concerne la détermination de la valeur en douane. Les règles devant présider à la détermination des ajustements de valeur seront donc identiques dans les six pays, et pourront de surcroît être toujours confrontées au cours des réunions d'experts qui se tiennent périodiquement, de façon à éviter d'éventuels détournements de trafic. 2° Dans l'hypothèse improbable où, le 1<sup>er</sup> juillet 1968, une pratique communautaire uniforme n'aurait pas été adoptée en matière d'ajustements, il ne serait cependant pas possible aux autorités françaises de renoncer à l'ajustement éventuel des valeurs déclarées par les importateurs exclusifs. Une telle pratique irait, en effet, à l'encontre des règles fixées par la définition annexée à la convention du 15 décembre 1950 sur la valeur en douane des marchandises. Cette attitude nous exposerait donc aux plaintes justifiées de nos partenaires de la C. E. E. et des autres parties contractantes à la convention. Elle serait, au surplus, contraire à l'équité fiscale.

547. — M. de la Malène signale à M. le ministre de l'économie et des finances qu'à l'heure actuelle les prix d'entrée dans les stades sont bloqués de façons différentes suivant les diverses disciplines sportives. Le système actuellement retenu pénalise très lourdement le football professionnel contraint d'appliquer des barèmes les plus bas alors qu'il est astreint à des charges (salaires, frais sociaux, taxes, frais de transport, de logement, assurance, etc.) qui ont considérablement progressé. Il lui demande dans ces conditions s'il ne lui paraît pas raisonnable d'envisager dans un bref délai une revalorisation des barèmes. (Question du 20 avril 1967.)

Réponse. — Les tarifs d'entrée sur les stades, à l'occasion des rencontres du championnat de France professionnel de football qui s'y disputent, ont bénéficié d'un rajustement en août 1966. Il ne paraît pas possible d'autoriser de nouvelles majorations de ces barèmes avant la fin de la présente saison. Toutefois, une étude de ce problème est actuellement en cours pour examiner notamment si un aménagement du régime de prix applicable à ces prestations, et tenant compte des plus légitimes préoccupations des clubs sportifs intéressés, peut être envisagé pour la saison 1967-1968.

#### EDUCATION NATIONALE

388. — M. Balmigère expose à M. le ministre de l'éducation nationale que plusieurs décisions définitives des juridictions administratives ont annulé des mutations d'enseignants en France métropolitaine prononcées sur la base de l'ordonnance n° 60-1101 du 15 octobre 1960. Ces jugements ou arrêts rendus depuis un certain nombre de mois n'ont pas encore reçu application de la part de son ministère malgré les demandes des intéressés. Rappelant que par une proposition de loi n° 1326, déposée le 2 avril 1965 sous la précédente législature, le groupe communiste à l'Assemblée nationale a demandé l'abrogation de l'ordonnance antidémocratique du 15 octobre 1960, comme il entend de nouveau le faire, il lui demande si, en ce qui concerne son ministère, il entend donner leur effet légal aux décisions juridictionnelles ayant mis à néant des mutations prononcées en vertu de cette ordonnance. (Question du 18 avril 1967.)

1<sup>re</sup> réponse. — Le problème signalé fait l'objet d'un examen attentif en liaison avec M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances  
du mercredi 14 juin 1967.

1<sup>re</sup> séance: page 1807. — 2<sup>e</sup> séance: page 1810.